

ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.
Rua D, Edifício 120 - Aeroporto de Lisboa
1700-008 - LISBOA

S/ referência	Data	N/ referência	Data
		S066428-202411-DAIA.DAP	02/12/2024
		DAIA.DAPP.00204.2024	

Assunto: EnqAIA1844: AEROPORTO HUMBERTO DELGADO - Extensão do Taxiway U e Entradas Múltiplas na RWY 20.
Verificação da aplicabilidade do regime jurídico de avaliação de impacte ambiental (AIA)
Processo ref.^a PL20241023009374

Na sequência do pedido remetido a esta Agência para emissão de parecer relativo à aplicabilidade do regime jurídico de avaliação de impacte ambiental (AIA) ao projeto em apreço, procedeu-se à análise da documentação disponibilizada.

De acordo com a referida documentação, o projeto é constituído por duas componentes: o projeto 1 - *Outer Taxiway* (TWY) e o projeto 2 - Extensão do *Taxiway Uniform* (TWYU) e Entradas Múltiplas na *Runway* (RWY) 20, incluindo as expropriações na zona das entradas múltiplas da pista 21 (atual 20).

Estas intervenções irão ter lugar numa zona central do Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa (AHD), maioritariamente no interior do seu atual perímetro/limites. Apenas uma pequena área a este do limite do projeto 2 extravasa ligeiramente os limites atuais do Aeroporto, determinando a necessidade de uma pequena adaptação desses limites.

De acordo com a documentação disponibilizada, o projeto agora apresentado tem como objetivo principal a melhoria operacional no AHD através:

- Da melhoria da experiência do passageiro (redução de atrasos, redução de tempos de espera, simplificação de procedimentos);
- Da redução da necessidade de recurso a voos noturnos;
- Da redução do tempo de ocupação de pista;
- Da redução dos atrasos de aterragem e descolagem no AHD;
- De um menor tempo de espera para aterragem, com redução de consumo de jet e emissões de ruído;
- De descolagens na RWY 20 com um comprimento de pista maior, aumentando de 90% para 98% as descolagens desde as novas entradas múltiplas e reduzindo deste modo de 10% para 2% os atravessamentos de pista, contribuindo assim para a redução do tempo de ocupação de pista.

(Solicita-se que na resposta seja indicada a referência deste documento)

Estas intervenções permitem assim agilizar a circulação no solo das aeronaves e reduzindo os atrasos de aterragem e descolagem no aeroporto.

Os projetos 1 e 2, de acordo com o referido documento, enquadram-se na Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 201/2023, de 28 de dezembro de 2023 e na RCM n.º 67/2024, de 27 de maio. A implementação deste projeto permitirá cumprir parte dos requisitos constantes destes diplomas.

A RCM n.º 201/2023, de 28 de dezembro de 2023, determina a adoção de um conjunto de medidas para mitigar os constrangimentos operacionais no AHD até à efetiva operacionalização de uma futura solução aeroportuária para a região de Lisboa. Em concreto, é requerido que a ANA — Aeroportos de Portugal, S.A. (ANA) proceda à realização dos investimentos necessários ao cumprimento das obrigações previstas no Anexo I do diploma nos prazos nele estabelecidos.

Relativamente aos projetos individuais que integram as obrigações listadas no referido Anexo I, estes incluem o projeto do *Pier Sul*, *Pier Central* e *Apron Sul* no AHD, o qual foi já objeto de apreciação prévia ao abrigo do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, que estabelece o regime jurídico de AIA. Nesse contexto, esta Agência considerou que o projeto não seria suscetível de provocar impactes negativos significativos, não carecendo de ser sujeito a procedimento de AIA, no pressuposto de que ao projeto não estava associado o aumento de capacidade do Aeroporto Humberto Delgado em termos de número de voos. Foi ainda indicado pela APA que, caso se verificasse a alteração de qualquer circunstância que pudesse determinar impactes negativos, incluindo o aumento do número de voos no referido aeroporto, deveriam ser despoletados os procedimentos necessários no âmbito do regime jurídico de AIA.

De acordo com a informação agora apresentada, o projeto do *Pier Sul*, *Pier Central* e *Apron Sul* encontrava-se, à data, em fase de concurso para seleção de prestador de serviços, tendo como objetivo o início da fase de obra no último trimestre de 2024.

Relativamente às obrigações específicas de desenvolvimento (OED) da ANA mencionadas no Anexo I da RCM n.º 201/2023, de 28 de dezembro de 2023, estas incluem também as ações previstas no projeto agora apresentado (projetos 1 e 2) sendo consideradas as mais prioritárias naquele diploma, designadamente:

- OED13 - Construção de saídas rápidas de pista – pista 03 (atual 02) – Realização da Fase 2 da Saída Rápida H2 – onde se enquadra o Projeto 1 - Outer TWY;
- OED14 - Construção de entradas múltiplas na pista 21 (atual 20) – onde se enquadra o Projeto 2 - Entradas Múltiplas na RWY 20 e respetivas Expropriações;
- OED17 - Expropriações de armazéns na zona das entradas múltiplas da pista 21 (atual 20) – Relação com a OED14, também enquadrado no Projeto 2 - Entradas Múltiplas na RWY 20 e respetivas Expropriações.

Posteriormente, foi publicada a RCM n.º 67/2024, de 27 de maio, que prevê medidas para reforçar a capacidade do AHD, mencionando o Contrato de Concessão entre o Estado Português e a ANA, segundo o qual, entre outras obrigações, a Concessionária deve envidar os melhores esforços para maximizar a capacidade operacional das infraestruturas aeroportuárias do AHD até à abertura do novo aeroporto na região de Lisboa.

Esta Resolução considera prioritário assegurar os investimentos necessários no AHD que permitam atingir um volume de tráfego anual de 40-45 milhões de passageiros, o que implica, além de investimentos nos subsistemas de aeroporto (pista, taxiways, placas de estacionamento, terminais e acessibilidades), um aumento do número de movimentos, por hora, até 45 movimentos, com possibilidade de acrescerem dois outros por tráfego aéreo de/para o aeródromo municipal de Cascais.

Neste contexto, esta Resolução determina, no seu n.º 1, que a ANA desenvolva o plano de investimentos faseado para o AHD, em estreita cooperação com as demais entidades competentes, tendo em vista atingir o objetivo de capacidade declarada nos termos do disposto no número seguinte e que, para além disso, assegure a execução dos investimentos previstos no n.º 2 da RCM n.º 201/2023, de 28 de dezembro, entre os quais se incluem as OED13, OED14 e OED17, que correspondem ao projeto agora apresentado.

O n.º 2 da RCM n.º 67/2024, de 27 de maio determina ainda que a Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal, E.P.E., desenvolva um plano de expansão da capacidade do espaço aéreo de Lisboa com vista a atingir 45 movimentos, por hora, com possibilidade de acrescerem outros dois por tráfego aéreo de/para o aeródromo municipal de Cascais, considerando a operacionalização dos procedimentos do sistema de sequenciação de voos «Point Merge», em linha com o disposto no n.º 1 da RCM n.º 201/2023, de 28 de dezembro. Determina também que a NAV inicie o processo para captura dos benefícios de eficiência na gestão do espaço aéreo resultante da implementação do sistema «TOPSKY» e concretize a implementação da atualização do sistema.

Da informação publicamente divulgada pela NAV Portugal, esta empresa promoveu um conjunto de iniciativas de reestruturação do espaço aéreo da Área Terminal de Lisboa (TMA), incluindo a entrada em funcionamento do *Point Merge System* (PMS), em maio de 2024.

Ora, este sistema permite uma sequenciação mais fluída e simplificada do tráfego e, a par com o desenvolvimento de intervenções que permitam uma diminuição do tempo de ocupação de faixa de pista por cada aeronave, como sejam as previstas na OD13 e OD14 que integram o projeto em análise, estão reunidas condições para permitir o aumento de capacidade do AHD em termos de número de voos. Considera-se que este aumento é suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, nomeadamente, ao nível do ambiente sonoro, da socioeconomia e do ordenamento do território, tendo em conta a área onde se insere o AHD e as características da atividade aeroportuária.

Assim, entende-se que o projeto deve ser sujeito a procedimento de AIA, ao abrigo do disposto no artigo 1.º, n.º 4, alínea c), ii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, na sua atual redação.

O estudo de impacte ambiental (EIA) a desenvolver deve considerar como situação de referência o número de voos declarado no pedido de apreciação prévia relativo ao projeto "PIER Sul, Central e APRON Sul" (38 movimentos por hora) e a sua evolução futura, designadamente até atingir a capacidade máxima de 45 movimentos por hora no AHD, prevista na RCM n.º 67/2024, de 27 de maio. Deve ainda ser considerado, ao nível da avaliação de impactes cumulativos, o acréscimo de movimentos previstos no aeródromo municipal de Cascais, também indicado na referida Resolução.

Com os melhores cumprimentos,

A Vogal do Conselho Diretivo da APA,



Ana Cristina Carrola

(No uso de competências delegadas pela Deliberação n.º 260/2024, publicada no Diário da República, 2.ª Série, n.º 40, de 26 de fevereiro de 2024)

DMB