

CARTA ABERTA

Que segredo vale 8,9 mil milhões de euros?

Ao Senhor Primeiro-Ministro

Ao Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação

Ao Senhor Presidente do Conselho de Administração da ANA, Aeroportos de Portugal

Ao Senhor Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente

Com conhecimento à Assembleia da República e ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes

1. Uma pergunta simples, que já devia ter resposta

O Governo escolheu o Campo de Tiro de Alcochete. Não foi a melhor escolha ambiental, e quem o diz é a própria Comissão Técnica Independente: no factor «Saúde Humana e Viabilidade Ambiental», Vendas Novas ficou em primeiro lugar e o Campo de Tiro em segundo, com «menor afetação de corredores de movimentos de aves e recursos hídricos subterrâneos» (Relatório Ambiental da CTI, Março de 2024, Sumário Executivo, págs. 7-8 e 12).

O Estado tem o dever de comparar, em sede própria e com dados iguais, no mesmo documento, o Campo de Tiro com a localização que a sua própria Comissão classificou à frente dele. Não o fez até hoje. E, mesmo que persista no Campo de Tiro, fica obrigado a uma segunda demonstração: a de que, dentro dele, escolheu a implantação menos lesiva. Também essa está por fazer.

É dessa segunda que esta carta trata em detalhe, porque é a que ainda pode ser corrigida sem reabrir o calendário:

Porque não é formalmente avaliada, no Estudo de Impacte Ambiental, a implantação das pistas cerca de 5 km para oeste, dentro do mesmo Campo de Tiro de Alcochete?

A alternativa tem nome, **CTA-5 km AI**, e tem tudo o que uma alternativa séria deve ter: autor identificado; parecer de viabilidade técnica e estudos técnicos independentes que quantificam as diferenças em ruído, expropriações, hidráulica, carbono e território. Foi apresentada formalmente à ANA e ao Governo.

Até hoje, nenhuma das entidades destinatárias apresentou **um único dado técnico** que a desqualifique. E não se invoquem os estudos da Comissão Técnica Independente como resposta: a sua própria Presidente, Prof.^a Maria do Rosário Partidário, afirmou publicamente, por duas vezes, que a avaliação da CTI foi de natureza estratégica e não

decidiu a micro-localização das pistas. A decisão estratégica escolheu o Campo de Tiro. Não escolheu o local do Campo de Tiro.

Uma infraestrutura estimada em **8,9 mil milhões**, merece mais do que o silêncio como método de fundamentação.

2. Os números que estão em cima da mesa

Os valores seguintes provêm de estudos técnicos identificados, com metodologia declarada e autores que assinam pelo que escrevem. Nenhum foi, até hoje, contestado tecnicamente por quem decide.

Parâmetro	Configuração actual	CTA-5 km AI	Fonte
Residentes na 1.ª fase abrangidos pelos cones de voo	6.213	1.883 (-70%)	BIODESIGN 2025-010 (CM Benavente, Set. 2025), Censos 2021
Residentes futuros expostos a ruído significativo	≈ 18.000	Redução substancial (- 95% estimado)	BIODESIGN 2025-010
Área de expropriações	≈ 420 ha	≈ 155 ha (2,7× menos)	BIODESIGN 2025-010
Caudal de ponta de cheia interferido (T=100 anos)	192 m³/s	66 m³/s (-66%)	IdroAM, Relatório hidráulico, Rev. 01, Jul. 2026 (HEC-RAS 2D)
Volume / área inundados na situação de projecto	≈ 720.000 m³ / ≈ 80 ha	≈ 140.000 m³ / ≈ 18 ha (-80%)	IdroAM, Jul. 2026
Canais artificiais de drenagem necessários	≈ 21 km	≈ 5,7 km (-73%)	IdroAM, Jul. 2026
Ribeira do Vale do Cobrão (Corredor Ecológico, PDM de Benavente)	Desviada e parcialmente aterrada	Preservada(!)	IdroAM, Jul. 2026; PDM de Benavente
Distância a Lisboa	Referência	≈ 7 km mais próximo (-14 km por ida e volta)	Análise técnica Eng. Jorge B. Sousa
CO ₂ evitado em 50 anos (só transporte terrestre, cenário conservador de 5 km)	Referência	- 1.026.833 toneladas	Estudo Abaleo, ABALEO S.L., Nov. 2025 (metodologia oficial UE)

Sublinhe-se o que estes números não são: não são slogans, não são «percepções», não são médias de conversa de café. São resultados de modelação hidráulica bidimensional com o mesmo Modelo Digital do Terreno, o mesmo evento de período de retorno de 100 anos e a

mesma metodologia para as duas configurações; de análise espacial sobre cartografia oficial e Censos 2021; e de avaliação de pegada ambiental segundo a Recomendação (UE) 2021/2279 e as normas ISO 14040/14044.

3. A água: as palavras não são nossas

Sobre o risco hídrico, dispensamo-nos de adjectivar. Citamos. E lembramos que este é o domínio em que a CTI foi mais explícita sobre a diferença entre as localizações que estudou; a exigência de rigor dentro do Campo de Tiro é, por isso, ainda maior.

A **Agência Portuguesa do Ambiente**, a autoridade que emitirá a Declaração de Impacte Ambiental, classificou por escrito, na consulta da Avaliação Ambiental Estratégica (Março de 2024), a localização no Campo de Tiro como «a mais preocupante» no plano hidrogeológico. A própria **Comissão Técnica Independente**, no Relatório Final, reconheceu que esta localização representa «maior impacto no risco para o aquífero do baixo Tejo e Sado», o maior sistema aquífero do território nacional, de que depende o abastecimento público da Península de Setúbal.

A **Quercus** identificou o desvio da Ribeira do Vale Cobrão como risco para o equilíbrio ecológico da bacia e para «a segurança operacional do próprio aeroporto e da futura ligação ferroviária», registou cerca de 25 milhões de m³ de escavação e 20 milhões de m³ de aterro, e exigiu uma «avaliação independente, transparente e sustentada».

O estudo hidráulico independente da **IdroAM** (sociedade de engenharia hidráulica, com responsáveis técnicos inscritos nas Ordens dos Engenheiros de Portugal e de Itália) modelou as duas configurações com metodologia idêntica e concluiu que a configuração actual intercepta o eixo principal da Ribeira do Vale do Cobrão, exige cerca de 21 km de canais artificiais e deixa áreas internas sem drenagem adequada, enquanto a CTA-5 km AI, em zona topograficamente favorável, reduz o caudal de ponta interferido em 66% e a extensão de canais em 73%.

E o Inverno de 2026 encarregou-se da ilustração: reportagem de canal televisivo mostrou a Ribeira do Vale do Cobrão alagada após as chuvas, precisamente onde está prevista a Pista 2 da 1.ª fase.

Perante isto, e no contexto de mudança climática já a ocorrer, a pergunta não é retórica: **tem a certeza absoluta que melhor opção é a que a CTI indicou no seu estudo macro, que propositadamente não analisou dados micro nem impactos intergeracionais?"**

4. As pessoas: 18.000 residentes não são um pormenor de projecto

A configuração actual exporá cerca de 18.000 residentes futuros a ruído de aeronave em níveis materialmente significativos, em Vila Nova de Santo Estêvão, Foros de Almada, Santo Estêvão, Zambujeiro, Infantado, Mata do Duque, Foros do Trapo, Falas, Pegões, Santo Isidro de Pegões, Pegos Claros e Poceirão..

A CTA-5 km AI afasta as pistas das urbanizações: na 1.ª fase, os residentes abrangidos pelos cones de aproximação e saída descem de 6.213 para 1.883, menos 70%. Com o faseamento invertido que as entidades subscritoras igualmente propõem (1.ª fase no sector oeste), a

exposição directa seria, segundo as estimativas das próprias entidades, residual, estimativa que, precisamente por ser nossa, pedimos que seja verificada por mapas oficiais de ruído.

O direito europeu aplicável não deixa margem: exige mapas estratégicos de ruído (Lden e Lnight) com identificação da população exposta por faixa de decibéis. E o Tribunal Europeu dos Direitos do Homem fixou (Hatton e o. c. Reino Unido, Grande Secção, 2003) que a compatibilidade do ruído aeroportuário com o art. 8.º da Convenção depende de a decisão assentar em estudos locais adequados e numa ponderação prévia e informada dos interesses em presença. Sem mapas de ruído comparativos, essa ponderação não existe.

Não pedimos silêncio absoluto junto a um aeroporto, pedimos a resposta a uma pergunta elementar: **qual das duas configurações expõe menos pessoas, com os mesmos pressupostos de tráfego, frota e trajetórias?**

5. O clima e o tempo de vida das pessoas

O Estudo Abaleo, com metodologia oficial da União Europeia, quantificou o benefício de aproximar o aeroporto de Lisboa em apenas 5 km: **1.026.833 toneladas de CO₂ evitadas em 50 anos de operação**, o equivalente à fixação de carbono de 6,85 milhões de sobreiros durante 40 anos, ou a 9,63% da produção eléctrica nacional de 2024. Só em transporte terrestre evitado: mais de 11 mil milhões de quilómetros.

Este cenário é deliberadamente conservador. A configuração CTA-5 km AI completa, com inversão de pistas, reduz a distância efectiva em cerca de 7 km (14 km por ida e volta); a estimativa proporcional aponta, nesse cenário, para cerca de 1,4 milhões de toneladas de CO₂, o equivalente a cerca de 10 milhões de sobreiros. Identificamo-la como estimativa, e é exactamente por isso que exigimos que o EIA inclua uma Análise de Ciclo de Vida comparativa, com metodologia equivalente, para as duas configurações.

Um país com metas climáticas vinculativas não pode escolher, dentro do mesmo perímetro, a implantação que emite mais, sem sequer ter comparado.

6. Avifauna e montado: comparar o projecto inteiro

O Estuário do Tejo é uma área sensível e qualquer aeroporto nesta região exigirá medidas rigorosas de mitigação do risco de colisão com aves. Precisamente por isso, a comparação impõe-se, e recusamos fazê-la com simplificações, num sentido ou noutro.

Os dados disponíveis indicam que a deslocação para oeste afasta as pistas das zonas húmidas junto à Ribeira de Santo Estêvão, frequentadas por grandes bandos de aves aquáticas provenientes da Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo, e que, dos locais de concentração de aves identificados na cartografia disponível, os cones da configuração actual intersectam quatro e os da alternativa um. Quanto às aves migratórias que se deslocam entre o Tejo e o Sado, as medidas de mitigação serão previsivelmente necessárias em qualquer das configurações.

A métrica correcta não é a área de polígonos em mapa: é a sobreposição efectiva, em hectares, entre corredores de movimentação de avifauna, cartografados com base em dados reais de movimentação das aves obtidos no terreno, e cones operacionais; e são os

levantamentos empíricos de campo, conforme as normas ICAO, com horizonte mínimo de 12 meses, aplicados com o mesmo critério às duas configurações, que têm de o determinar.

Quanto ao montado: contado apenas o polígono das pistas, o sector nascente, sobretudo eucaliptal, sai favorecido; mas o projecto não são só as pistas. Inclui uma cidade aeroportuária, prevista para o sector oeste, onde o montado é mais denso, e cuja implantação continua por conhecer. Enquanto não estiver cartografada, ninguém sabe qual das configurações abate mais sobreiros. Que o EIA conte o projecto inteiro, aeroporto e cidade aeroportuária, para as duas configurações. Com números. É o impacto que importa. Não pode ser a forma política de percepção de rápida execução, escamoteando ou ignorando dados críticos de decisão.

7. Quatro perguntas com resposta obrigatória

Perguntamos, pela última vez por carta:

Primeira: Onde está a comparação, com dados iguais, entre o Campo de Tiro de Alcochete e Vendas Novas, a localização que a própria CTI classificou em primeiro lugar no factor ambiental? Se não existe, com que fundamento ambiental foi preterida?

Segunda: A alternativa CTA-5 km AI foi tecnicamente avaliada pela ANA?

Terceira: Se foi, onde está o estudo comparativo completo, com metodologia e dados verificáveis?

Quarta: Se não foi, qual é o factor técnico, aeronáutico, hidráulico, ambiental ou económico determinante que a exclui?

Se esse factor existe, será porventura o segredo mais bem guardado de um projecto de **8,9 mil milhões de euros**, e bastaria publicá-lo para encerrar esta discussão em vinte e quatro horas. Se não existe, tanto Vendas Novas como a CTA-5 km AI têm de ser formalmente avaliadas no EIA. Não há terceira hipótese confortável.

Enquanto a resposta não chegar, o espaço público preencher-se-á de conjecturas. Nenhuma delas dignifica quem decide, e todas se dissipariam com um único documento: o estudo comparativo.

Com os melhores cumprimentos,

União das Freguesias de Pegões,

União das Freguesias de Poceirão e Marateca

Associação dos Proprietários da Herdade do Zambujeiro (APHZ)

Associação dos Proprietários de Vila Nova de Santo Estêvão (APVNSE)

AMDII, Associação dos Moradores da Mata do Duque II

Associação de Proprietários da Mata do Duque I

[Santo Estêvão], [8/20/2026]