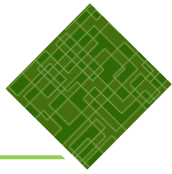


# IV Jornadas m o p t

A coerência entre as várias políticas e instrumentos e o seu contributo para a coesão territorial

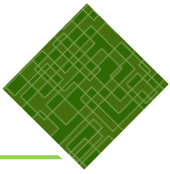
SIMULACROS DECISIONAIS EM GRANDES  
INFRAESTRUTURAS  
VOLATILIDADE, PERVERSIDADE E INCONSEQUÊNCIAS DO  
PROCESSO DO NAL

Jorge Gonçalves  
Susana Marreiros

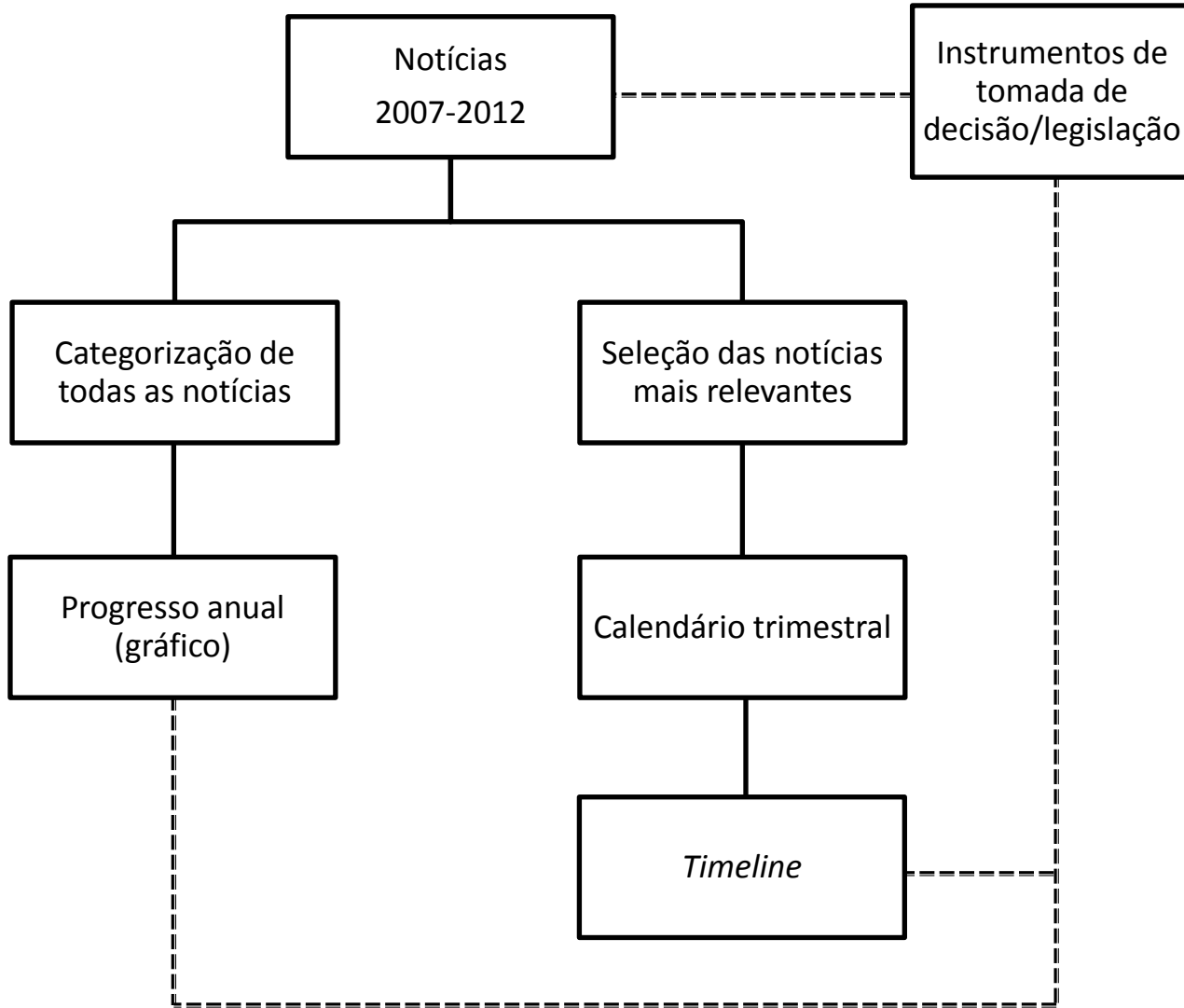


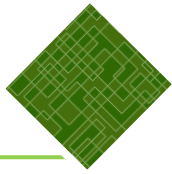
## OBJETIVOS

- i. Dar uma visão global da **história mediática recente** (2007 – 2012) **do Novo Aeroporto de Lisboa**
- ii. Intersectar essa visão com a **legislação** lançada durante esse período sobre o NAL.
- iii. Interpretar esse percurso



# PLANO DE INVESTIGAÇÃO/ANÁLISE





# O AEROPORTO É UM CATALISADOR PARA:

## **Gerar recursos financeiros**

potencial para ser um *hub*

potencial para carga aérea

sobretaxa de “peak hour”

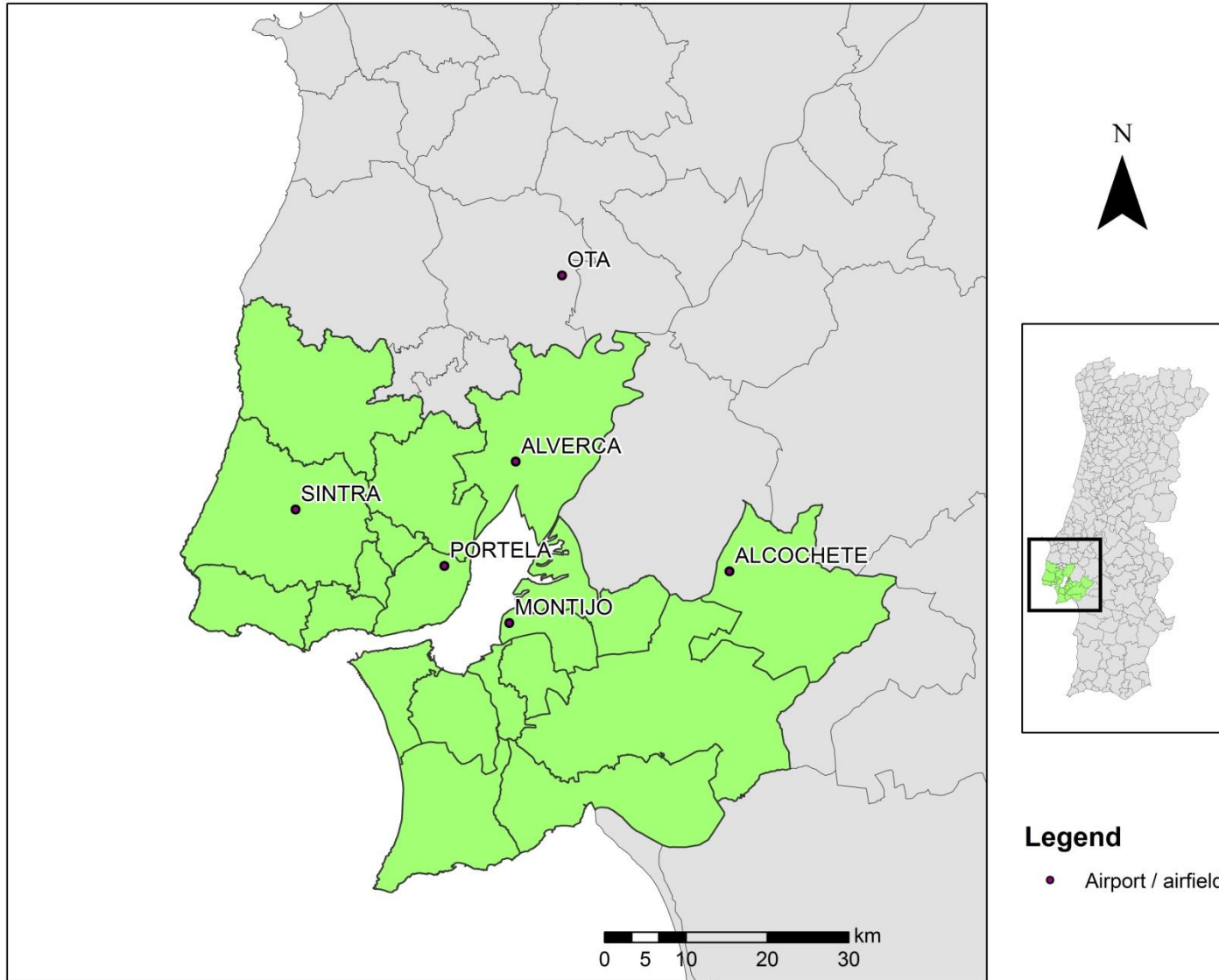
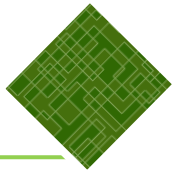
## **Emprego e economia**

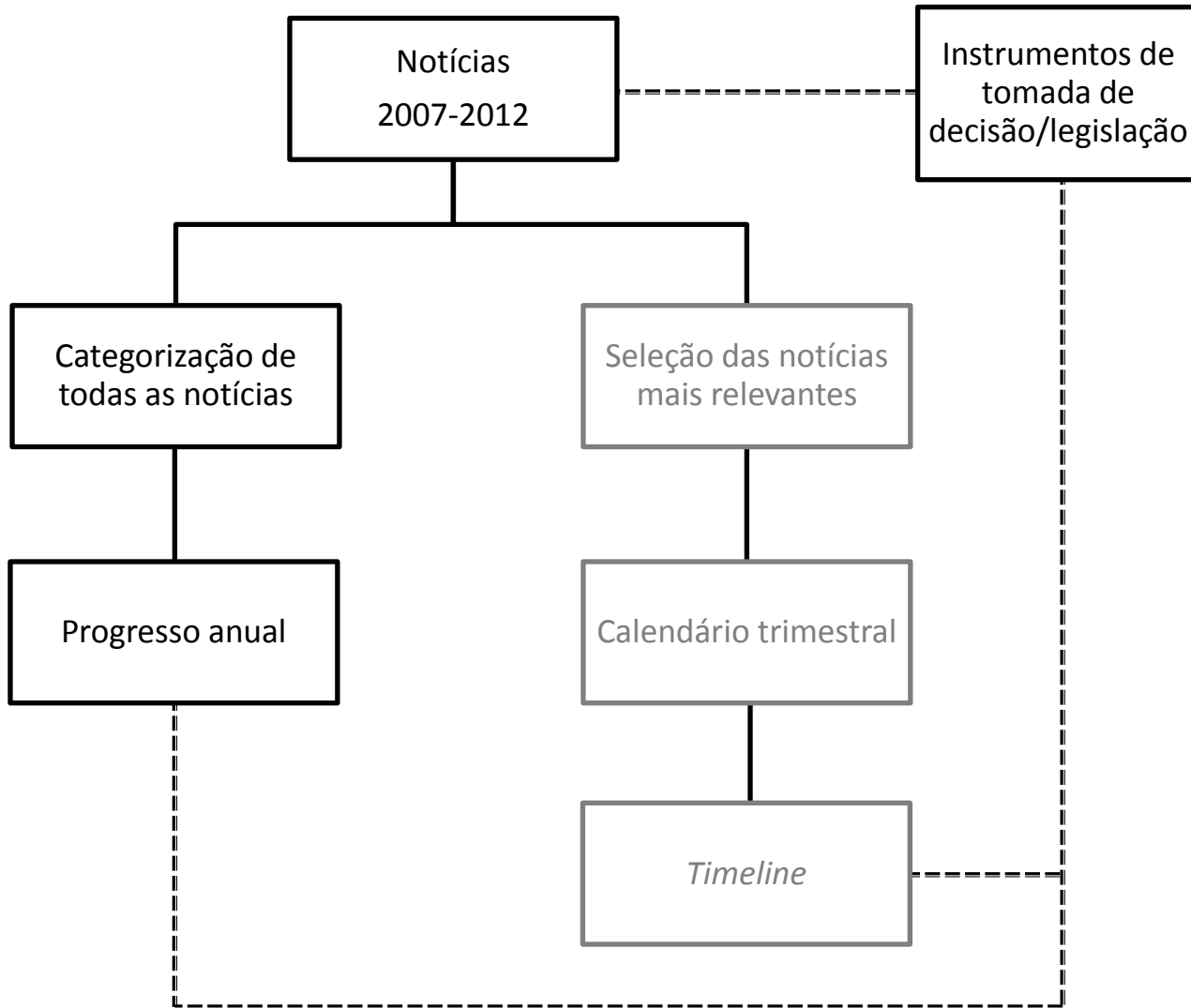
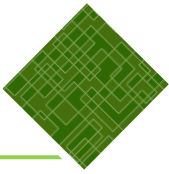
10% mais passageiros → 1% aumento de empregos relacionados com serviços (Brueckner, 2003)

efeitos diretos, indiretos e complementares

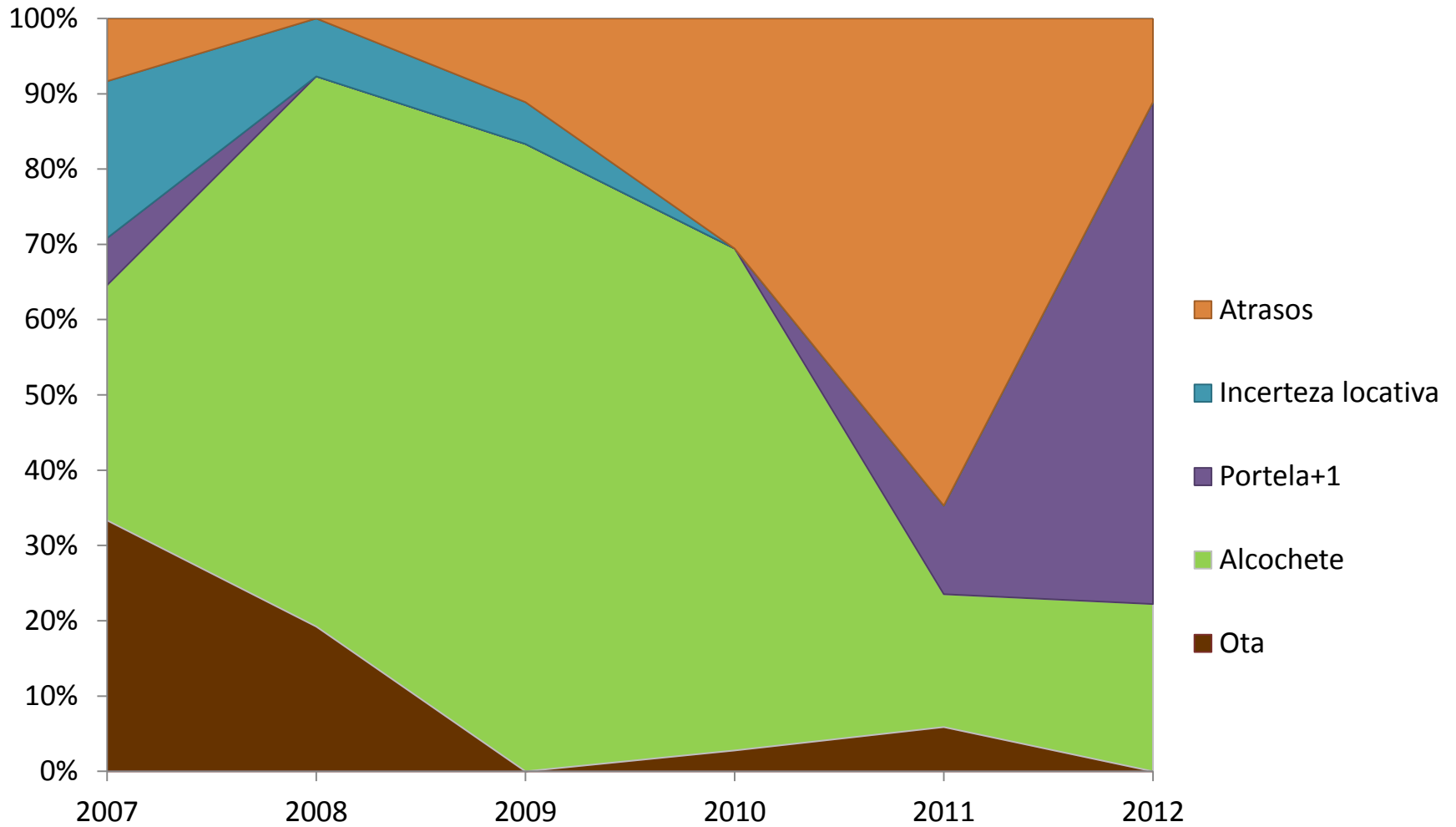
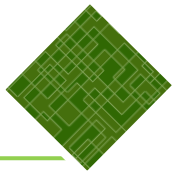
## **desenvolvimento regional**

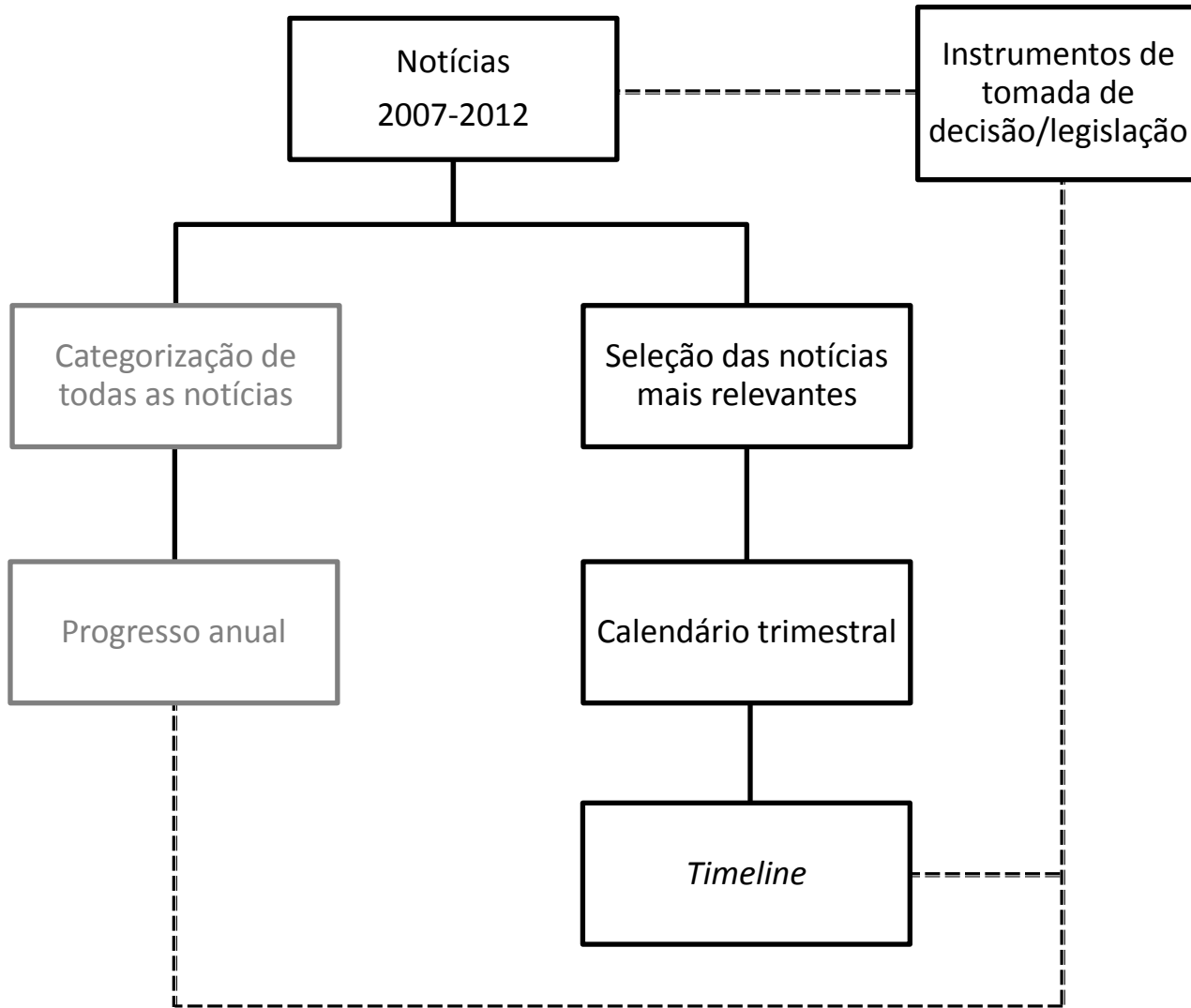
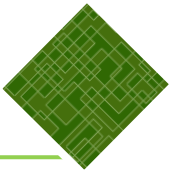
# A ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA: INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS



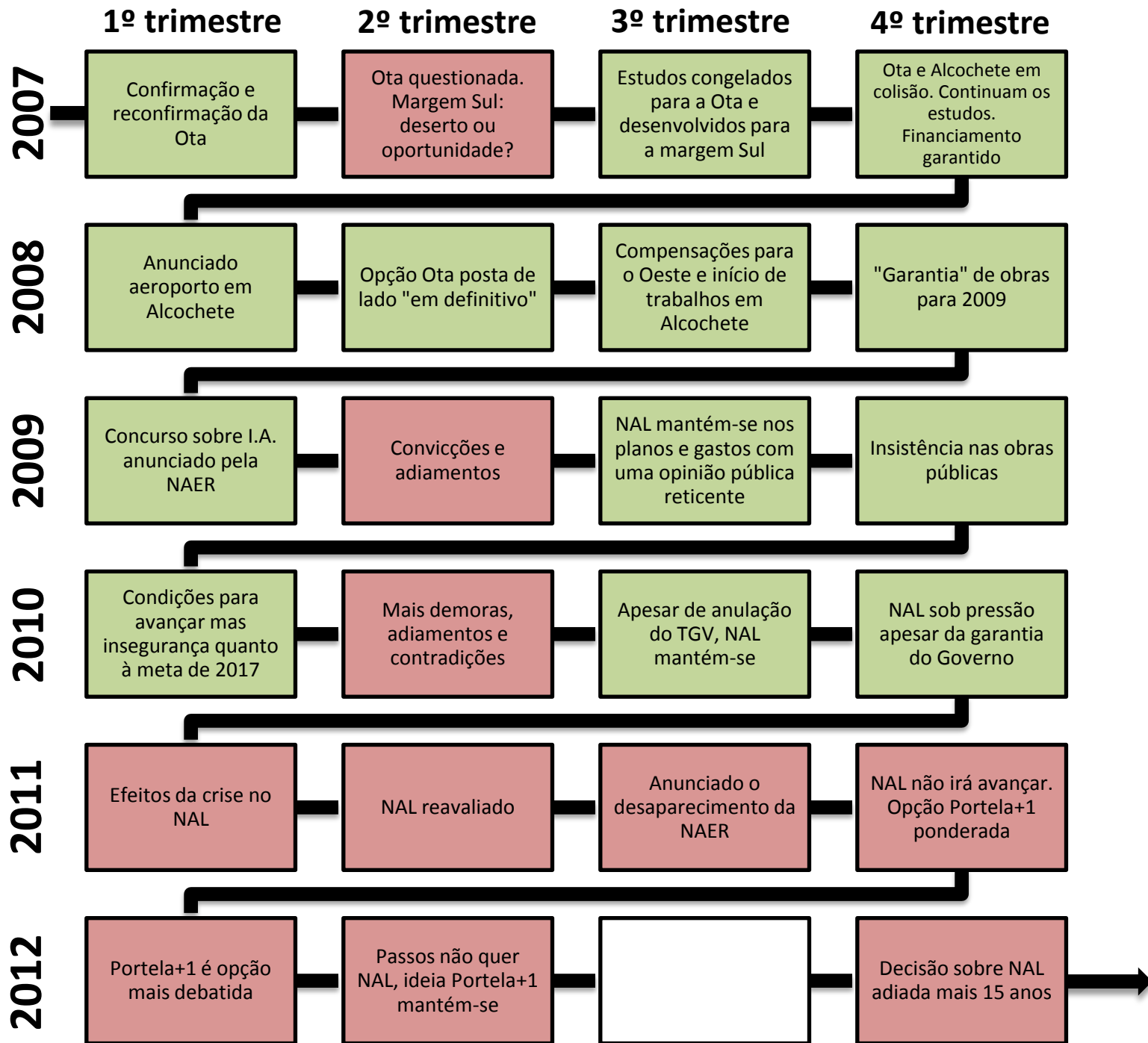


# PROPORÇÃO DAS CATEGORIAS, 2007-2012

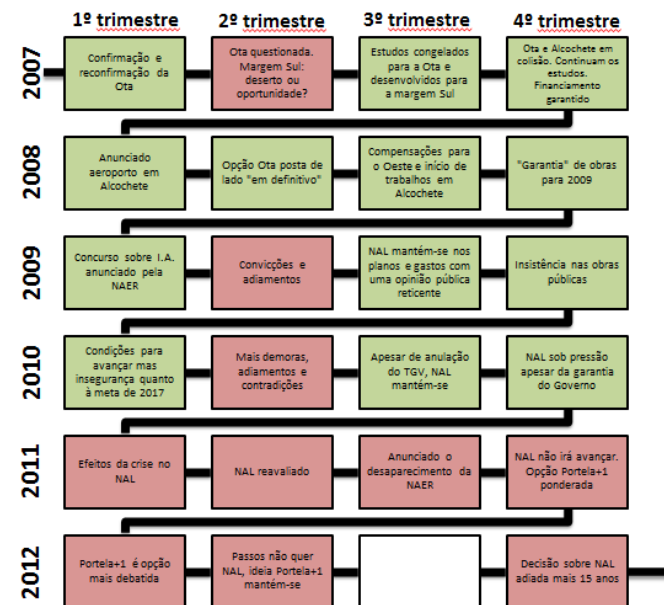
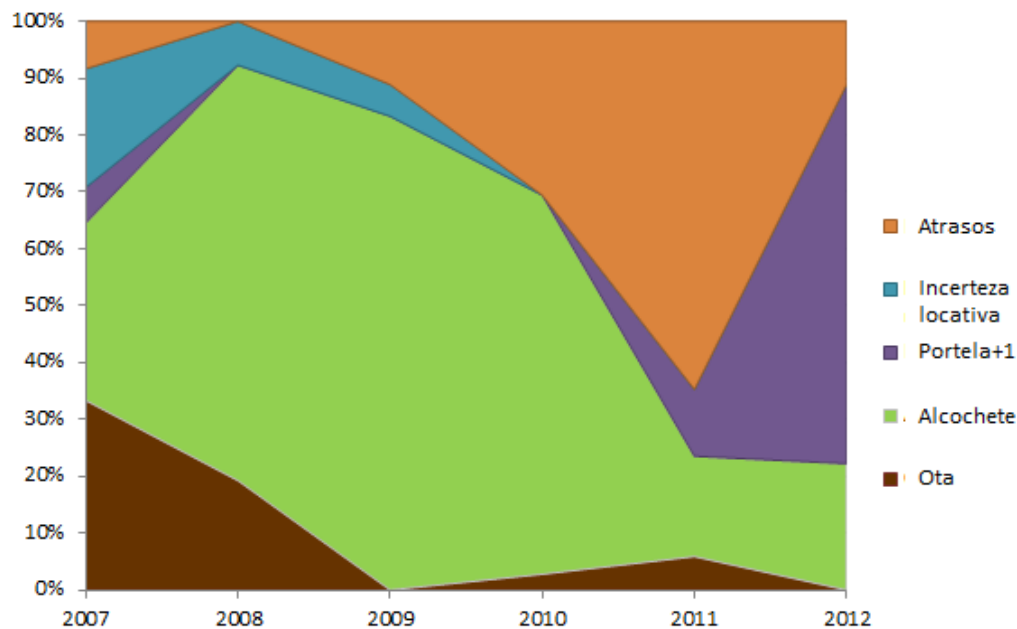


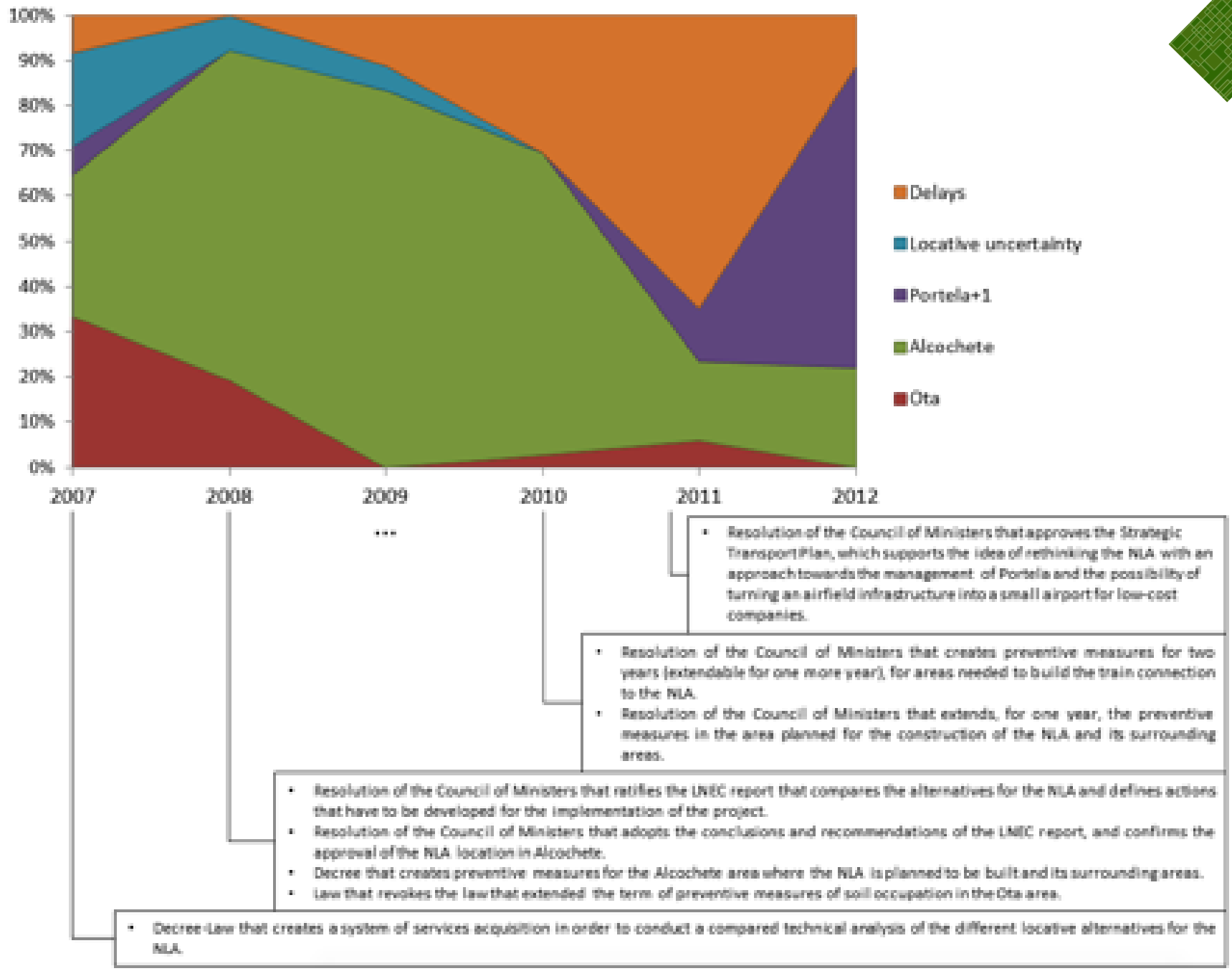
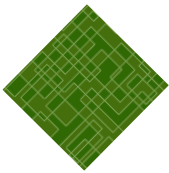


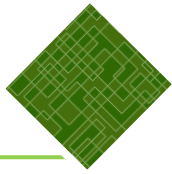




Tipo de documento	Data	Descrição
Decreto-Lei	Setembro 2007	Cria um regime excepcional de aquisição de serviços, tendo em vista a realização de uma análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa
Resolução do Conselho de Ministros	Janeiro 2008	Homologa o estudo do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I. P., sobre a análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa e determina as ações a desenvolver para a implementação do projeto
Resolução do Conselho de Ministros	Mai 2008	Adopta, em termos gerais, as conclusões e recomendações do relatório ambiental elaborado pelo LNEC, no âmbito do procedimento de AAE da análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa e confirma a aprovação da localização do novo aeroporto de Lisboa na zona do Campo de Tiro de Alcochete
Decreto	Julho 2008	Cria um regime de medidas preventivas, na zona do Campo de Tiro de Alcochete, onde se encontra prevista a construção do novo aeroporto de Lisboa, e nas áreas circundantes
Lei	Agosto 2008	Revoga a lei que prorrogava, por um período não superior a três anos, o prazo de vigência das medidas preventivas de ocupação do solo na área prevista de localização do novo aeroporto de Lisboa, na zona da Ota.
Resolução do Conselho de Ministros	Março 2010	Estabelece, pelo prazo de dois anos, prorrogável por mais um ano, medidas preventivas aplicáveis a áreas delimitadas nos concelhos de Palmela e do Montijo necessárias à execução da ligação ferroviária ao novo aeroporto de Lisboa
Resolução do Conselho de Ministros	Julho 2010	Prorroga, pelo período de um ano, as medidas preventivas na área destinada à implantação do NAL e nas áreas confinantes, delimitadas nos concelhos de Salvaterra de Magos, de Coruche, de Benavente, do Montijo, de Alcochete, de Montemor-o-Novo, de Vendas Novas, de Palmela, de Setúbal, da Moita e de Vila Franca de Xira.
Resolução do Conselho de Ministros	Novembro 2011	Aprova o Plano Estratégico dos Transportes para o horizonte 2011-2015



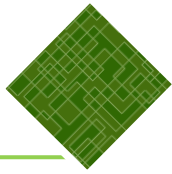




## CONCLUSÃO CENTRAL

A volatilidade observada durante o período analisado (6 anos) quer nos artigos publicados quer nas decisões políticas deve ter uma interpretação alargada.

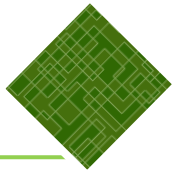
1. Existe uma hesitação decisional cujas raízes se encontram em questões técnicas, financeiras e também políticas
2. No primeiro caso, nunca ficou demonstrado liminarmente a pertinência nem da construção nem da localização, quer por via da (in)capacidade do aeroporto existente quer por via da promoção do desenvolvimento regional e metropolitano.



## CONCLUSÃO CENTRAL

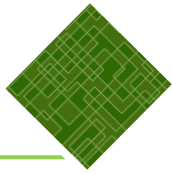
3. Os valores envolvidos e as formas de financiamento possíveis aliados às crónicas dificuldades financeiras do estado contribuiu, de modo persistente e em convergência com o aspecto anterior, para as hesitações verificadas

4. A política, face aos riscos, andou à deriva, simulando decisões que não eram mais que simulacros de modo a garantir que não houvesse uma penalização de quem tomasse a decisão definitiva.



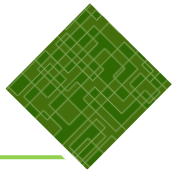
## CONCLUSÃO CENTRAL

5. A estação terminal desta avaliação demonstrou que a **solução** encontrada para este triplo receio foi **finalmente transferida para um privado** (VINCI Airports) que assumirá os custos e as responsabilidades da construção do NAL (seja lá o que isso for e quando for) sem que por isso seja necessário recorrer a concurso.



## CONCLUSÃO CENTRAL

6. A **perversidade** deste percurso está nos custos das **limitações** impostas aos usos e ao desenvolvimento nas áreas sujeitas a normas preventivas (ainda em vigor) e nos custos ligados à **produção** de vasta documentação técnica especializada e nas **compensações** oferecidas às regiões afetadas.



7. As **inconsequências** centram-se nas múltiplas expectativas suscitadas e frustradas junto não só de investidores e proprietários mas também de entidades públicas que, no estabelecimento dos instrumentos de planeamento e gestão, contam com uma infraestrutura que nunca produzirá os efeitos que anteciparam.



# IV Jornadas m o p t

A coerência entre as várias políticas e instrumentos e o seu contributo para a coesão territorial

SIMULACROS DECISIONAIS EM GRANDES  
INFRAESTRUTURAS  
VOLATILIDADE, PERVERSIDADE E INCONSEQUÊNCIAS DO  
PROCESSO DO NAL

Jorge Gonçalves  
Susana Marreiros