II SÉRIE

DIÁRIO DA REPÚBLICA

Sexta-feira, 9 de julho de 2021 Número 132

ÍNDICE

SUPLEMENTO

PARTE C

Finanças e Infraestruturas e Habitação

Gabinetes da Secretária de Estado do Orçamento e do Secretário de Estado Adjunto e das Comunicações:

Portaria n.º 278-A/2021:

Autoriza o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., a assumir encargos plurianuais com a aquisição de serviços destinada à elaboração do relatório de avaliação ambiental estratégica, bem como a avaliação e controlo decorrentes do procedimento de definição da solução aeroportuária. . . . . 719-(2)

FINANÇAS E INFRAESTRUTURAS E HABITAÇÃO

Gabinetes da Secretária de Estado do Orçamento e do Secretário de Estado Adjunto e das Comunicações

Portaria n.º 278-A/2021

Sumário: Autoriza o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., a assumir encargos plurianuais com a aquisição de serviços destinada à elaboração do relatório de avaliação ambiental estratégica, bem como a avaliação e controlo decorrentes do procedimento de definição da solução aeroportuária.

O transporte aéreo tem-se afirmado como um dos setores mais dinâmicos da economia nacional, sendo que o número de passageiros nos aeroportos portugueses mais do que duplicou na última década. Este crescimento tem potenciado o crescimento de inúmeras atividades económicas ligadas ao turismo, permitindo a criação de emprego, de riqueza e a melhoria da balança comercial.

O crescimento do tráfego aéreo tem sido particularmente expressivo no aeroporto Humberto Delgado, onde o número de passageiros subiu 140 % entre 2009 e 2019. Este crescimento expressivo num curto espaço de tempo levou ao esgotamento da capacidade da infraestrutura aeroportuária. Por isso, desde 2017 que o aeroporto dava sinais de profunda saturação, tendo levado, no período pré-pandemia, a recusas sistemáticas a companhias aéreas que se mostravam interessadas em voar para Lisboa mas não tinham *slot*, com óbvias consequências negativas para a economia nacional.

Apesar da crise pandémica ter afetado de forma acentuada o tráfego aéreo, as previsões internacionais apontam para um regresso aos níveis de tráfego pré-pandemia até ao ano de 2025. Em relação ao futuro, estima-se que o tráfego aéreo previsto para a região de Lisboa possa duplicar ao longo das décadas seguintes, colocando uma pressão insustentável sobre a infraestrutura existente.

Tendo estes dados em conta, para Portugal continuar a beneficiar dos efeitos económicos positivos do crescimento do tráfego aéreo na região de Lisboa, é necessário avançar com as medidas conducentes ao aumento da capacidade aeroportuária nesta região.

Um dos passos essenciais a dar nesse processo prende-se com a escolha do conceito — uma solução dual, aproveitando o Aeroporto Humberto Delgado e encontrando uma outra infraestrutura aeroportuária para complementar a operação, ou uma solução que preveja a construção de um novo aeroporto de Lisboa — e da localização onde será construída a nova infraestrutura aeroportuária. Nos últimos anos foram estudadas e debatidas diferentes soluções e localizações, tendo emergido deste processo como mais competitivas as soluções que passam pela expansão da capacidade aeroportuária em Alcochete — enquanto novo aeroporto — ou no Montijo, enquanto aeroporto complementar.

A opção por uma solução dual, segundo a qual o Aeroporto Humberto Delgado assumiria o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto do Montijo o de aeroporto complementar, foi consensualizada entre o XIX Governo constitucional e a ANA — Aeroportos de Portugal e foi mantida pelo XXI Governo constitucional, garantindo estabilidade a esta escolha estratégica. O Aeroporto Complementar do Montijo obteve declaração de impacte ambiental condicionada em janeiro de 2020, algumas semanas antes da eclosão da pandemia da COVID19 ter provocado um atraso na evolução do seu processo de certificação. Ora, no início de março de 2021, a Autoridade Nacional da Aviação Civil indeferiu liminarmente o pedido da ANA — Aeroportos de Portugal de apreciação prévia de viabilidade para efeitos de construção do Aeroporto Complementar do Montijo. Tal deveu-se ao facto de a gestora aeroportuária não ter conseguido cumprir o n.º 3 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, constituindo «fundamento para indeferimento liminar a inexistência do parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afetados».

Por forma a criar as condições políticas necessárias para superar o impasse criado — que implicam uma alteração da lei relativa à certificação dos aeródromos, entretanto aprovada pelo Governo e enviada para a Assembleia da República —, o Governo tomou a decisão de promover uma avaliação ambiental estratégica que fará um estudo comparado de três soluções — nas suas várias dimensões, tais como, a financeira, a económica, a social, a operacional e a ambiental — para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa e que envolvem Alcochete e o Montijo: (i) uma solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto do Montijo o de complementar; (ii) uma solução dual alternativa, em que o Aeroporto do Montijo adquirirá, progressivamente, o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto Humberto Delgado o de complementar, incluindo a capacidade para o aeroporto principal substituir integralmente a operação do aeroporto secundário; e (iii) a construção de um novo aeroporto internacional no Campo de Tiro de Alcochete, que substituirá, ao longo do tempo, de forma integral o Aeroporto Humberto Delgado.

Para levar a cabo a avaliação ambiental estratégica, pretende o Governo que seja lançado um concurso público internacional tendo em vista a escolha de uma entidade, com diferentes valências específicas, que garanta qualidade, isenção, transparência e competência ao longo de todo o processo.

A coordenação deste processo, o lançamento do procedimento concursal e o acompanhamento permanente devem estar a cabo de uma entidade nacional pública com competências no setor dos transportes. Importa por isso, e desde já, dotar para esses fins uma entidade pública relativamente à qual o Governo tenha poderes de tutela e superintendência.

Considerando o âmbito das atribuições do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., caberá a este instituto a incumbência de levar a cabo o processo de lançamento de um concurso público internacional tendo em vista a contratação de uma entidade para coordenar e executar a avaliação ambiental estratégica, ficando ainda com o dever de acompanhar de forma permanente o processo de elaboração da avaliação ambiental estratégica, bem como o de coadjuvar o Governo ao longo de todo o processo.

Com efeito, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., é uma entidade pública com competências na área da mobilidade, tanto a nível nacional como comunitário. Ao longo dos anos tem acumulado conhecimento e competências no que concerne ao apoio ao Governo na implementação e avaliação de políticas de mobilidade, tendo já, nas suas atribuições determinadas pelo Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, com as alterações do Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio, competências específicas no setor do transporte aéreo. Para além disso, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., conta com uma longa experiência na preparação e condução de procedimentos pré-contratuais, um requisito-chave para os objetivos enunciados neste diploma.

Neste contexto, torna-se necessário autorizar a repartição plurianual do encargo financeiro resultante do contrato que venha a ser celebrado, pelos anos económicos de 2021, 2022 e 2023, no montante global máximo de (euro) 2 500 000, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, para a aquisição de serviços destinada à elaboração do relatório de avaliação ambiental estratégica, bem como a avaliação e controlo decorrentes do procedimento de definição da solução aeroportuária.

Nestes termos, em conformidade com o disposto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro, na sua redação atual, conjugado com o disposto no n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, na sua redação atual, e do n.º 1 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 127/2012, de 21 de junho, na sua redação atual, manda o Governo, pela Secretária de Estado do Orçamento e pelo Secretário de Estado Adjunto e das Comunicações, no uso de competências delegadas, o seguinte:

1 — Fica o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., autorizado a assumir os encargos plurianuais com a aquisição de serviços destinada à elaboração do relatório de avaliação ambiental estratégica, bem como a avaliação e controlo decorrentes do procedimento de definição da solução aeroportuária, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 232/2007 de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio, até ao montante global de € 2 500 000, a que acresce o IVA à taxa legal em vigor.

2 — Os encargos orçamentais resultantes do disposto no número anterior não podem exceder, em cada ano económico, os seguintes montantes:

a) Em 2021 — € 250 000, acrescido de IVA à taxa legal em vigor;
b) Em 2022 — € 1 400 000, acrescido de IVA à taxa legal em vigor;
c) Em 2023 — € 850 000, acrescido de IVA à taxa legal em vigor.

3 — O montante fixado no número anterior para cada ano económico pode ser acrescido do saldo apurado no ano anterior.

4 — Os encargos financeiros resultantes da execução do presente diploma são satisfeitos por verbas adequadas do orçamento do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.

5 — A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

7 de julho de 2021. — A Secretária de Estado do Orçamento, *Cláudia Joaquim*. — 8 de julho de 2021. — O Secretário de Estado Adjunto e das Comunicações, *Hugo Santos Mendes*.

314394457

II SÉRIE

DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8815/85 **ISSN 0870-9963**

Diário da República Eletrónico:

Endereço Internet: http://dre.pt

Contactos:

Correio eletrónico: dre@incm.pt
Tel.: 21 781 0870
Fax: 21 394 5750