

Avaliação de opções estratégicas para o  
aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa

**RELATÓRIO DA FASE II**  
**Quadro de Avaliação Estratégica**  
**Relatório de Fatores Críticos para a Decisão**



**Avaliação Ambiental Estratégica**

---

Julho de 2023

**RELATÓRIO DA FASE II**  
**Quadro de Avaliação Estratégica**

**Relatório de Fatores Críticos para a Decisão**

**Ficha Técnica**

**Coordenação-Geral**

Maria do Rosário Partidário

**Coordenadores de equipas técnicas**

Nuno Marques da Costa

Rosário Macário

Paulo Pinho

Teresa Fidélis

Fernando Alexandre

Raquel Carvalho

**Apoio técnico-administrativo**

Joana Cruz

Daniel André Silva

---

## Índice

1. Introdução .....	1
2. Objetivo e Metodologia da AAE .....	2
2.1 Sobre a Avaliação Ambiental Estratégica .....	2
2.2 Abordagem específica à avaliação das opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa .....	6
3. Objeto de avaliação e o problema de decisão.....	8
4. Estratégia de Envolvimento e Comunicação .....	9
5. Quadro Problema .....	13
6. Quadro de Avaliação Estratégica .....	16
6.1 Justificação dos Fatores Críticos para a Decisão .....	17
6.1.1 Questões Estratégicas (QE).....	17
6.1.2 Aeroporto ideal .....	17
6.1.3 Quadro Problema .....	17
6.1.4 Quadro de Referência Estratégico (QRE) .....	17
6.2 FCD, Critérios de Avaliação e Indicadores .....	22
7. Quadro de Governança.....	27
8. Fontes de Informação.....	29
ANEXO I – Lista de entidades relevantes para consulta.....	30
ANEXO II – Quadro de Governança: Responsabilidades e Competências .....	32
ANEXO III – Orientações e metas do QRE.....	38
ANEXO IV – Focagem estratégica com discussão interativa .....	56

## Índice de Figuras

Figura 1 – Componentes metodológicas de uma AAE e relatórios resultantes .....	3
Figura 2 – As três fases metodológicas desta AAE .....	7
Figura 3 – Mapeamento dos temas prioritários e relações de causalidade por grupo .....	60
Figura 4 – Mapeamento síntese dos temas prioritários e relações de causalidade com base numa discussão plenária .....	61
Figura 5 – Mapeamento dos FCD e critérios de avaliação construído pela CTI a 6 de junho de 2023 .....	62

## Índice de Quadros

Quadro 1 - Constituição da Comissão Técnica Independente (PT – pacote de trabalho) .....	1
Quadro 2: Estratégia de envolvimento e comunicação .....	10
Quadro 3 - Quadro Problema relativo ao contexto da avaliação .....	15
Quadro 4 - Quadro de Avaliação Estratégica com FCD e critérios de avaliação .....	16
Quadro 5: Questões Ambientais e de Sustentabilidade (QAS) relevantes, por FCD .....	19
Quadro 6 - Relevância do QRE por FCD .....	20
Quadro 7 - Contributo dos FCD para o cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável .....	21
Quadro 8: Quadro de Avaliação Estratégica - Objetivos, critérios de avaliação e indicadores por FCD .....	23
Quadro 9: Agentes relevantes .....	28
Quadro 10: Agentes relevantes e responsabilidades .....	32
Quadro 11: Quadro de Referência Estratégico - Orientações e Metas .....	38
Quadro 12: Quadro Problema comum .....	58

## Acrónimos e Siglas

AAE - Avaliação Ambiental Estratégica  
A-CDM - Airport Collaborative Decision Making.  
ACI EUROPE Airports Strategy  
AHD - Aeroporto Humberto Delgado  
ANAC – Autoridade Nacional de Aviação Civil  
APA - Agência Portuguesa do Ambiente  
APP2030 -Acordo de Parceria Portugal 2030  
CCDR-LVT - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo  
CEP - Convenção Europeia da Paisagem  
CPPMCN - Convenção para a Proteção do Património Mundial, Cultural e Natural  
CTAlcochete – Campo de Tiro de Alcochete  
CTI - Comissão Técnica Independente  
CZH -Convenção sobre Zonas Húmidas  
DA - Declaração Ambiental  
DL - Decreto-Lei  
EEEU - Eficiência energética EU  
EMSI - Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente  
ENA - Estratégia Nacional para o Ar  
ENCNB 2030 - Estratégia Nacional da Conservação da Natureza e da Biodiversidade 2030  
ENF2030 - Estratégia Nacional das Florestas 2030  
EP2030 -Estratégia Portugal 2030  
EPS 2030 - Estratégia de Proteção do Solo da UE para 2030  
ERAE - Entidades com Responsabilidades Ambientais Específicas  
ERIP - Entidades Representativas de Interesses Públicos  
ET2027-Estratégia Turismo 2027  
FCD - Fatores Críticos para a Decisão  
IBA - Important Bird Areas  
ICNF- instituto de Conservação da Natureza e Florestas  
INE - instituto Nacional de Estatística  
IPSS - Instituição Particular de Solidariedade Social  
LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil  
ODS – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável  
ONG - Organização Não Governamental  
PAAAC - Programa de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas  
PAC 23-27 - Plano Estratégico da PAC 2023-2027  
PAMUS – AML - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável da Área Metropolitana de Lisboa  
PDM - Plano Diretor Municipal  
PE2023-2027 -Programa de Estabilidade 2023-2027  
PEEU - Política Energética EU

PFN - Plano Ferroviário Nacional  
PGBHT - Plano de Gestão da Bacia Hidrográfica do Tejo  
PGIFR - Plano de Gestão Integrada de Fogos Rurais  
PNA - Plano Nacional da Água  
PNAP - Política Nacional de Arquitetura e Paisagem  
PNEC 2030 - Plano Nacional Energia-Clima  
PNGR - Programa Nacional de Gestão de Resíduos  
PNI 2030 - Programa Nacional de Investimentos 2030  
PNPOT - Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território  
PNR -Programa Nacional de Reformas  
PNSO - Plano Nacional de Emergência de Proteção Civil  
PROT-AML - Planos Regionais de Ordenamento do Território  
PRPVPC –Política e Regime de Proteção e Valorização do Património Cultural  
PRR2030 - Programa de Recuperação e Resiliência 2030  
QAP para Rede Natura 2000 – Quadro de ação Prioritária para a rede natura 2000  
QAS - Questões Ambientais e de Sustentabilidade  
QE - Questões Estratégicas  
QRE - Quadro de Referência Estratégico  
RA - Relatório Ambiental  
RCM - Resolução do Conselho de Ministros  
Regime jurídico da AAE - Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, na sua redação atual  
RESA - Redução das emissões no setor da aviação  
RFCD - Relatório de Fatores Críticos para a Decisão  
RNA2100 -Roteiro para a Adaptação 2100  
RNC2050 - Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 - RNC 2050  
RTE-T - Redes Transeuropeias de Transporte - RTE-T  
SAU – Superfície Agrícola Utilizada  
TEM - Tetos de Emissão Nacionais  
VEPREP 20-30 -Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030  
ZPE – Zona de Proteção Especial

## 1. Introdução

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de outubro, adiante designada por RCM, determina a análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e a avaliação de opções estratégicas, através da coordenação e realização de uma avaliação ambiental estratégica (AAE), nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, na sua redação atual, adiante designado por regime jurídico de AAE. A mesma RCM determinou a criação de uma Comissão Técnica Independente (CTI) que integra um coordenador-geral e seis coordenadores de áreas temáticas, especialistas das respetivas áreas de trabalho da CTI, cuja composição na presente data se encontra no Quadro 1.

Quadro 1 - Constituição da Comissão Técnica Independente (PT – pacote de trabalho)

<i>Nome</i>	<i>Afiliação</i>	<i>Função e área temática</i>
<b>Maria do Rosário Partidário</b>	IST-ULisboa	Coordenadora-Geral
<b>Nuno Marques da Costa</b>	IGOT-ULisboa	PT1 - Estudos de procura aeroportuários e de acessibilidades de infraestruturas e transportes
<b>Rosário Macário</b>	IST-ULisboa	PT2 - Planificação aeroportuária, incluindo análise de capacidade e planos de desenvolvimento aeroportuário compatíveis com a evolução de um hub intercontinental
<b>Paulo Pinho</b>	FEUP	PT3 - Acessibilidades rodoviárias e ferroviárias
<b>Teresa Fidélis</b>	UAveiro	PT4 - Ambiente
<b>Fernando Alexandre</b>	UMinho	PT5 - Análise e modelagem económico-financeira
<b>Raquel Carvalho</b>	FD-UCP	PT6 - Jurídica

Este documento constitui o segundo Relatório da CTI. Apresenta os resultados da segunda fase da análise e avaliação estratégica, de acordo com o Plano de Trabalhos e Cronograma preparados pela CTI a 12 de dezembro de 2022 e apresentados à Comissão de Acompanhamento a 22 de dezembro de 2022. O objetivo desta segunda fase da análise e avaliação estratégica foi proceder à definição do Quadro de Avaliação Estratégica destinado a avaliar as opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa. Este documento constitui cumulativamente o Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD).

A avaliação das opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa encontra-se sujeita a um processo de avaliação ambiental de acordo com o regime jurídico

de AAE, tal como estabelecido na RCM. Estabelece também a RCM que a responsabilidade por esta avaliação é atribuída à CTI, o que inclui a determinação do âmbito e alcance da avaliação e preparação do RFCD, respetiva consulta institucional, preparação do Relatório Ambiental (RA) e respetivas consultas públicas e institucionais, e, por fim, apresentação da Declaração Ambiental (DA) à Agência Portuguesa do Ambiente (APA).

Este RFCD dá assim cumprimento ao estipulado no n.º 1 do Art.º 5º do regime jurídico de AAE, relativo à determinação do âmbito da avaliação ambiental, bem como ao alcance e nível de pormenorização da informação a incluir no RA. Este enquadramento legal indica que deverá a CTI identificar e envolver as partes interessadas e afetadas, promovendo a consulta às Entidades com Responsabilidades Ambientais Específicas (ERAE) (Anexo I), conforme o n.º 3 do artigo 5.º do regime jurídico de AAE, às Entidades Representativas de Interesses Públicos (ERIP); e demais entidades e agentes que a CTI entenda deverem ser consultados. Por isso, nesta segunda fase, é aberto também um espaço de participação pública na página web [www.aeroparticipa.pt](http://www.aeroparticipa.pt) para recolher opiniões e assegurar a transparência desta AAE.

O RFCD estrutura-se do seguinte modo: Objetivo e Metodologia genérica da AAE e adaptada ao presente caso (capítulo 2); Objeto de Avaliação e Problema de Decisão (capítulo 3); Estratégia de Envolvimento e Comunicação (capítulo 4); Quadro Problema (capítulo 5); Quadro de Avaliação Estratégica e sua justificação (capítulo 6); Quadro Institucional de Governança (capítulo 7); e Fontes de Informação (capítulo 8). Em Anexo encontra-se a lista de entidades relevantes para consulta, as responsabilidades e competências constantes do Quadro Institucional para a Governança, as orientações e metas do Quadro de Referência Estratégico (QRE), e, por fim, o detalhe dos momentos participativos e de envolvimento no processo de focagem estratégica e identificação dos FCD.

## **2. Objetivo e Metodologia da AAE**

### **2.1 Sobre a Avaliação Ambiental Estratégica**

A AAE é um instrumento de apoio à decisão estratégica para assegurar que as preocupações ambientais e de sustentabilidade são integradas na avaliação e decisão sobre políticas públicas. O seu objetivo é ajudar a criar um contexto de desenvolvimento para a sustentabilidade, integrando as questões ambientais na decisão e avaliando as opções estratégicas de investimento e desenvolvimento face às condições de contexto.

A presente AAE é desenvolvida com base na metodologia de AAE descrita em Partidário (2012)<sup>1</sup>, a qual se distingue de AAE mais convencionais por assumir um pensamento estratégico tendo em

---

<sup>1</sup> Partidário, MR 2012. Guia de Melhores Práticas para Avaliação Ambiental Estratégica – Orientações Metodológicas para um pensamento estratégico em AAE. Agência Portuguesa do Ambiente e Redes Energéticas Nacionais. Lisboa



vista a sustentabilidade (com a designação em inglês ST4S - *Strategic Thinking for Sustainability*). Esta ênfase no pensamento estratégico, tendo em vista a sustentabilidade, deve-se à necessidade de distinguir esta prática de AAE daquela que é mais comum, ou convencional na maioria das AAE realizadas em Portugal e no mundo.

Com efeito a prática comum da AAE é executá-la como se fosse uma grande de avaliação de impacto ambiental (AIA), sem dimensão estratégica, muito marcada pela dimensão ambiental biofísica, com uma filosofia de avaliação de efeitos mais reativa em relação à decisão. Conduzindo a AAE com esta metodologia de pensamento estratégico (ST4S), acentua-se a filosofia estratégica na avaliação. A AAE destina-se assim a ajudar a construir o futuro que queremos, e deve ser conduzida em simultâneo com a conceptualização e desenvolvimento de uma proposta de política ou planeamento, ou de resolução de um problema. Neste caso concreto, trata-se de contribuir para resolver o problema de decisão descrito no capítulo 3, ao nível de um programa base. A AAE com esta filosofia estratégica assume um papel de facilitador do processo de decisão, alertando para situações de risco ou de oportunidade, com uma perspetiva de sustentabilidade, que devem ser tidas em conta pelo decisor na sua tomada de decisão.

Por forma a dar cumprimento às exigências legalmente definidas, numa AAE são desenvolvidas atividades sumarizadas na Figura 1 e descritas de seguida de acordo com as três fases principais de uma AAE com pensamento estratégico, tal como definidas no Guia da APA<sup>2</sup>:

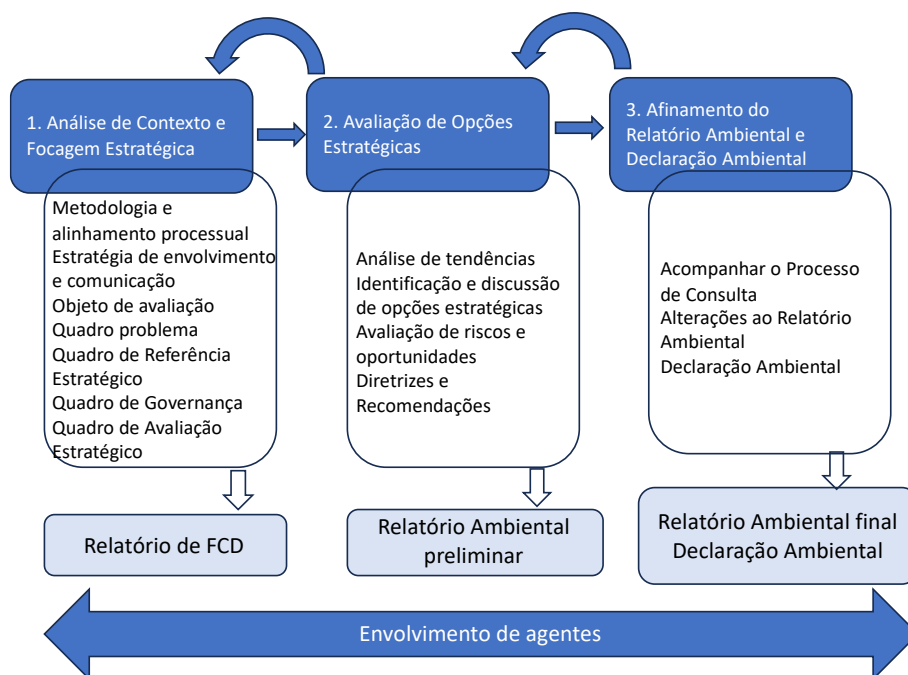


Figura 1 – Componentes metodológicas de uma AAE e relatórios resultantes

### ***Fase 1 - Análise de contexto e focagem estratégica:***

<sup>2</sup> Op. Cit.

- a) **Metodologia e alinhamento processual** – Corresponde ao estabelecimento de uma metodologia processual para as atividades da AAE de forma coordenada com o desenvolvimento da proposta de política, planeamento ou resolução de um problema; mapeamento dos trabalhos num cronograma que esclareça os momentos de interação;
- b) **Estratégia de envolvimento e comunicação** – Corresponde à definição de uma estratégia de comunicação que garanta o envolvimento de diferentes atores com relevância para a análise e avaliação, bem como as ERAE e ERIP legalmente exigidas. Este envolvimento e participação de atores deve decorrer ao longo de todo o processo de AAE, embora legalmente a consulta institucional ocorra nas fases de apreciação do RFCD e do RA, e a consulta pública apenas em fase de apreciação do RA;
- c) **Objeto de avaliação da AAE** – Corresponde à definição do objeto de avaliação tendo por base uma visão e objetivos estratégicos;
- d) **Quadro Problema** – Corresponde à identificação das principais limitações, ou debilidades, bem como das sensibilidades, e das potencialidades que se colocam a um desenvolvimento sustentável no contexto da avaliação, designadamente os principais valores e condicionantes, bem como os fatores de mudança que determinam a evolução do contexto;
- e) **Quadro de Referência Estratégico** – Corresponde à definição do conjunto de macropolíticas europeias, nacionais, regionais e locais que enquadram o contexto da avaliação, e que vão estabelecer um referencial para a avaliação. Enquadra compromissos a satisfazer, mas também linhas orientadoras de futuro, relevantes para o nível e objeto de avaliação;
- f) **Quadro de Governança** – Corresponde à definição dos principais agentes, responsabilidades e competências relevantes para a AAE e para o objeto de avaliação, para permitir avaliar as lacunas e as sobreposições de competências institucionais;
- g) **Quadro de Avaliação Estratégica** – Corresponde à identificação e estabelecimento dos FCD relevantes para a AAE, respetivos critérios de avaliação e indicadores. É construído com base numa visão estratégica, em concordância com um diagnóstico estratégico e principais linhas de força, fundamentado preferencialmente no envolvimento de agentes e estudos relevantes. O Quadro de Avaliação Estratégica resulta da análise integrada de um conjunto diverso de elementos:
  - Quadro de Referência Estratégico (QRE);
  - Questões Estratégicas (QE) ou objetivos estratégicos - que configuram a conjuntura estratégica, objetivos e linhas de força;
  - Quadro Problema, ou as Questões Ambientais e de Sustentabilidade (QAS), nomeadamente as que são legalmente definidas no regime jurídico de AAE.

## ***Fase 2 – Avaliação de opções estratégicas e diretrizes:***

- h) **Análise tendencial estratégica** – Corresponde à identificação das principais tendências estratégicas, função dos FCD e critérios de avaliação, com base em estudos que se justifiquem como relevantes. É desenvolvida tendo como ponto de partida o Quadro Problema, com base nos critérios e indicadores identificados para cada um dos FCD, considerados relevantes no estabelecimento do âmbito e alcance da AAE;
- i) **Identificação e discussão** das opções estratégicas, com agentes relevantes;
- j) **Avaliação de opções estratégicas** – Constitui a avaliação estratégica do objeto de avaliação, onde se identificam e avaliam as oportunidades e os riscos de opções estratégicas num contexto de sustentabilidade, atendendo ao Quadro de Avaliação Estratégica;
- k) **Diretrizes e recomendações** – Corresponde à preparação de diretrizes de planeamento, gestão, governança e monitorização para serem integradas nas propostas, e no seu programa de monitorização e seguimento.

Esta fase culmina na elaboração do RA que deverá acompanhar a proposta de política, planeamento ou resolução de um problema, nos termos da legislação em vigor. Este relatório deve ser sujeito a consulta institucional e do público.

## ***Fase 3 – Revisão e afinamento do RA e Declaração Ambiental:***

- l) **Acompanhar o processo de consulta** das ERAE e do público, tal como legalmente exigido, e ponderar os resultados da consulta institucional e pública na versão final do RA bem como as alterações que decorram de alterações realizadas à proposta;
- m) **Alterações ao RA** - Decorrentes dos comentários que sejam dirigidos diretamente ao RA, bem como os decorrentes de alterações à proposta com implicações para o RA;
- n) **Declaração Ambiental** – Elaboração do documento que encerra formalmente o processo legal, após a decisão final, e entrega dos respetivos documentos finais da proposta à Agência Portuguesa do Ambiente (APA).

Em síntese, e de acordo com a Figura 1, numa AAE formal são preparados os seguintes documentos:

- **Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD)**, que determina o âmbito da avaliação a realizar, nos termos do Art.º 5º, do regime jurídico de AAE;
- **Relatório Ambiental (RA)** relativo aos resultados da Avaliação Ambiental, nos termos do Art.º 6º, do regime jurídico de AAE;
- **Declaração Ambiental (DA)** a ser entregue à APA, nos termos do nº 1 do Art.º 10º do regime jurídico de AAE.

## 2.2 Abordagem específica à avaliação das opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa

Como referido na Introdução, o objetivo concreto da presente análise e avaliação estratégica, que se consubstancia nesta AAE, é proceder à avaliação das opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa. Estas opções estratégicas encontram-se descritas no capítulo 3 deste relatório e constituem o objeto de avaliação da AAE. A AAE considera as opções estratégicas para avaliação num contexto de sustentabilidade. As fronteiras de avaliação da AAE são definidas num Quadro de Avaliação Estratégica. O objetivo desta segunda fase da análise e avaliação é proceder à definição deste Quadro de Avaliação Estratégica, cujo processo de formação e desenvolvimento, bem como os resultados, são apresentados neste relatório.

O Quadro de Avaliação Estratégica é a ferramenta em que se estrutura a análise e avaliação estratégica das opções para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa. Definem-se pontos de alavancagem relevantes e estratégicos para a decisão – os Fatores Críticos para a Decisão, temas que expressam uma integração estratégica de diferentes prioridades, e, por isso, aspetos fundamentais que devem ser tidos em conta na tomada de decisão. Os FCD estruturam-se em critérios de avaliação, que estabelecem o âmbito da avaliação, e estes em indicadores, que constituem métricas de avaliação. É este conjunto que define o Quadro de Avaliação Estratégica (ver capítulo 6).

A metodologia de AAE descrita no sub-capítulo anterior foi adaptada à análise e avaliação das opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa e encontra-se representada na Figura 2. A fase de Reconhecimento e Triagem, que constituiu a 1ª fase da AAE, está completa e foi já objeto de reporte. Desta 1ª fase saíram elementos fundamentais para a análise e avaliação em curso designadamente:

- a definição do problema de decisão, ou seja, o problema ao qual a análise e avaliação desta AAE tem que dar resposta;
- a identificação e delimitação de um conceito de aeroporto ideal, ou seja, uma visão de uma situação desejável que constitui um referencial objetivo nesta avaliação;
- os critérios de viabilidade técnico-científicos, alguns dos quais são agora adaptados a critérios de avaliação.

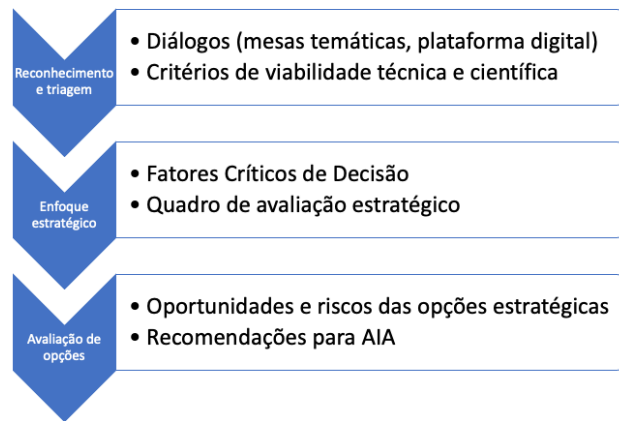


Figura 2 – As três fases metodológicas desta AAE

As atividades da AAE - metodologia e alinhamento processual, estratégia de envolvimento e comunicação e identificação do objeto de avaliação - foram já realizados na 1ª fase de Reconhecimento e Triagem. Estão consubstanciados no Plano de Trabalhos e cronograma estabelecido, na criação da plataforma Aeroparticipa e dinâmica de participação desenvolvida, desde início de fevereiro de 2023, e no reconhecimento e triagem de opções estratégicas legalmente obrigatórias e técnico-cientificamente viáveis.

Para a realização desta 2ª fase foram desenvolvidas as seguintes atividades:

- Preparação pela CTI de um Quadro Problema preliminar, partindo de questões já identificadas na 1ª fase e alargando para temas prioritários ainda não explicitamente identificados, tendo em conta a análise pericial e conhecimento anterior dos Coordenadores da CTI, e informação obtida na plataforma no Aeroparticipa;
- Preparação pela CTI do Quadro de Referência Estratégico com relevância para esta avaliação;
- Preparação pela CTI de um Quadro de Avaliação Estratégica preliminar;
- Realização de um workshop de focagem, que teve lugar no dia 21 de junho, entre as 14h e as 18h, no LNEC, e contou com 24 convidados, além dos coordenadores e de membros das equipas. Neste workshop, através de reflexão estratégica com entidades e com especialistas, consolidou-se o Quadro Problema. Com o Quadro Problema, tendo em conta o problema de decisão, o conceito de aeroporto ideal e o QRE, identificaram-se as prioridades que devem prevalecer na análise e avaliação estratégica, propondo-se um Quadro de Avaliação Estratégica.

No final do workshop de focagem confrontaram-se os resultados obtidos com o Quadro de Avaliação Estratégica preliminar previamente preparado pela CTI, e foi evidente para a generalidade dos participantes a coerência e coincidência em relação à grande maioria dos temas prioritários identificados. Após consolidação pela CTI, os Fatores Críticos de Decisão, os critérios de avaliação e os indicadores são apresentados no capítulo 6, como Quadro de Avaliação Estratégica, que é agora submetido a consulta pública e institucional.

### 3. Objeto de avaliação e o problema de decisão

Uma AAE, com perspectiva estratégica, deve estabelecer de forma clara o seu objeto de avaliação. Nesta AAE o objeto de avaliação são as opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa resultantes da RCM e da fase de Reconhecimento e Triagem. Com efeito, às cinco opções estratégicas estabelecidas na RCM foram adicionadas quatro novas opções estratégicas correspondentes a duas novas localizações. Assim, as opções estratégicas que constituem o objeto de análise e avaliação são:

- as cinco opções estratégicas da RCM;
- as opções: AHD + CTAlcochete; Vendas Novas-Pegões; AHD+Vendas Novas-Pegões; Rio Frio+Poceirão.

O problema de decisão que se coloca a esta AAE é definido na RCM e traduz-se nas seguintes três questões:

- Como aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, em modelo dual ou único?
- Como evoluir para um hub intercontinental?
- Será necessário desativar, ou não, o aeroporto Humberto Delgado (AHD)?

Estas três questões constituem no seu conjunto o problema de decisão a que a AAE deve dar resposta no longo prazo - prazo operacional aeroportuário de 50 anos. Encontram-se deste modo explícitos na RCM:

- aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa é o propósito da RCM
- em modelo dual ou único está refletido nas opções estratégicas identificadas
- a evolução para um hub intercontinental encontra-se na descrição do objetivo da área de trabalho sobre planificação aeroportuária [capítulo 5 b]
- desativar ou não o AHD está igualmente refletido nas cinco opções estratégicas identificadas, para além dos requisitos especificados no Anexo à RCM
- o prazo operacional aeroportuário de 50 anos encontra-se explícito no nº2 do Anexo à RCM.

O aeroporto é uma infraestrutura que requer investimentos de capital intensivo, e todos com retorno de longo prazo e vidas úteis superiores a 50 anos.

Atendendo à urgência do problema relacionado com a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa e considerando que uma solução estratégica exige um prazo de execução alargado (pelo menos 10 anos), entendeu a CTI adotar uma estratégia de abordagem temporal ao problema considerando três períodos temporais:

- o longo prazo, correspondente ao prazo operacional aeroportuário de 50 anos
- o curto prazo, correspondente à resposta imediata através de medidas de melhoria de eficiência operacional
- o período de transição, correspondente ao desenvolvimento de uma situação intermédia que será necessariamente dual, combinando o AHD com outra solução.

## **4. Estratégia de Envolvimento e Comunicação**

Enquanto instrumento facilitador dos processos de decisão estratégica a AAE pode, e deve, funcionar como uma plataforma de discussão e de envolvimento de agentes, um meio para fomentar o pensamento coletivo e a comunicação. Assim promove processos de formulação de políticas ou de planeamento, bem como de resolução de problemas, deliberativos e inclusivos.

Através de um envolvimento dinâmico e ativo não só se garante a incorporação de diversos valores e perceções sobre um desenvolvimento integrado e estratégico, como se reforça a partilha de responsabilidade, a transparência e a comunicação durante o processo de análise e avaliação.

Salienta-se que a estratégia de comunicação e participação adotada nesta AAE promove significativamente a aprendizagem do cidadão para que possa ter uma opinião informada. Este é um dos valores acrescentados deste processo, raramente feito desta forma, e com um contributo indiscutível para o "cidadão inteligente", que é o verdadeiro motor de mudança.

A estratégia de comunicação proposta pela AAE integra os momentos participativos, como o presente, que são legalmente obrigatórios. O Quadro 2 apresenta, de forma resumida, os momentos essenciais de envolvimento de agentes neste processo, sendo também apresentados os objetivos desse envolvimento e as técnicas de comunicação e participação. Para cada momento participativo são seguidamente descritas as atividades desenvolvidas (nas 1ª e 2ª fases) e a desenvolver (na 3ª fase).

Quadro 2: Estratégia de envolvimento e comunicação

Etapa de envolvimento e comunicação	Técnica de participação	Objetivo	Fase do processo	Agentes envolvidos e a envolver	Calendário
<b>A) Criação de uma plataforma participativa (1ª fase)</b>	Acesso universal Adaptação da plataforma Consider-it	Captação de perceções sobre problemas, potencialidades e prioridades de desenvolvimento	Reconhecimento e Triagem	Todos os interessados	fevereiro de 2023 - março 2024
<b>B) Realização de mesas temáticas (1ª e 3ª fase)</b>	Workshop apoiado em metodologia participativa	Reflexão estratégica para recolher contributos de natureza pericial, alargando o conhecimento detido pela CTI e equipas técnicas	Reconhecimento e Triagem Avaliação de Opções Estratégicas	Especialistas	1ª fase em fevereiro-março 2023 2ª fase em setembro-outubro 2023
<b>C) Consulta com entidades públicas e privadas (1ª fase)</b>	Recolha de perspetivas	Consulta sobre perspetivas setoriais e institucionais	Reconhecimento e Triagem	Entidades públicas e privadas	fevereiro-março 2023
<b>D) 1ª Conferência da CTI (1ª fase)</b>	Apresentação pública apoiada em exposição de resultados e discussão	Apresentação e discussão dos resultados da 1ª fase	Reconhecimento e Triagem	Especialistas Entidades públicas e privadas Comissão de Acompanhamento Media	27 abril 2023
<b>E) Focagem Estratégica (2ª fase)</b>	Workshop apoiado em metodologia participativa	Reflexão estratégica para consolidação do Quadro Problema e identificação de FCD e critérios de avaliação	Contexto e Focagem Estratégica	Especialistas e entidades	21 junho 2023
<b>F) Consulta institucional (2ª e 3ª fases)<sup>3</sup></b>	Notificação	Recolha de contributos e pareceres sobre o RFCD e RA	Contexto e Focagem Estratégica Avaliação de Opções Estratégicas	ERAE e ERIP	1ª fase - Entre 7 de julho e 4 de agosto (20 dias úteis) 2ª fase – previsto para dezembro 2023-janeiro 2024
<b>G) Consulta pública (2ª e 3ª fases)<sup>4</sup></b>	Notificação	Recolha de contributos e pareceres sobre o RFCD e RA	Contexto e Focagem Estratégica Avaliação de Opções Estratégicas	Público em geral	1ª fase - Entre 7 de julho e 4 de agosto (20 dias úteis) 2ª fase – previsto para dezembro 2023-janeiro 2024

<sup>3</sup> Previsto no nº 6 do artigo 7º do Decreto-Lei nº 232/2007 de 15 de junho, com a redação atual

<sup>4</sup> idem



Etapa de envolvimento e comunicação	Técnica de participação	Objetivo	Fase do processo	Agentes envolvidos e a envolver	Calendário
<b>H) 2ª Conferência da CTI (2ª fase)<sup>5</sup></b>	Apresentação pública apoiada em exposição de resultados e discussão	Apresentação e discussão dos resultados da 2ª fase	Contexto e Focagem Estratégica	Especialistas Entidades públicas e privadas Comissão de Acompanhamento Media Público em geral	11 julho 2023
<b>I) <i>Workshop</i> de discussão de opções estratégicas (3ª fase)</b>	<i>Workshop</i> apoiado em metodologia participativa	Reflexão sobre as várias opções estratégicas numa lógica de longo prazo e captação de contributos para diretrizes e medidas de implementação	Avaliação de Opções Estratégicas	Especialistas e entidades	Previsto para dezembro 2023-janeiro 2024
<b>J) 3ª Conferência da CTI (Fase 3)<sup>6</sup></b>	Disseminação do RA e recolha de contributos <sup>7</sup>	Validação dos resultados da AAE	Avaliação de Opções Estratégicas	Especialistas Entidades públicas e privadas Comissão de Acompanhamento Media Público em geral	Previsto para dezembro 2023-janeiro 2024

<sup>5</sup> idem

<sup>6</sup>Previsto no nº 6 do artigo 7º do Decreto-Lei nº 232/2007 de 15 de junho, com a redação atual

**A) Criação de uma plataforma participativa (1ª fase)** – A fase de reconhecimento e triagem incluiu o arranque de um processo participativo continuado através de uma página web - Aeroparticipa (<https://aeroparticipa.pt/>) - onde o público em geral é convidado a contribuir para um processo de geração de opinião e interação. Este processo iniciou-se com um conjunto de perguntas colocadas pela CTI, tendo-se expandido através de perguntas colocadas por diversos intervenientes do público, gerando uma dinâmica de interação. Este processo foi já comentado no 1º relatório da CTI, incluindo as principais funcionalidades da página, que se recordam:

- ponto de contacto para a CTI;
- Informação sobre conceitos fundamentais;
- a oportunidade de fazer considerações na plataforma Aeroparticipa que dinamiza questões de discussão entre os participantes, e promove a aprendizagem e a interação;
- o mapa com a localização das distintas opções estratégicas indicadas na RCM, bem como de outras opções estratégicas aceites pela CTI logo no início do processo;
- um mapa para sugestão de outras propostas de localização que foi aberto ao público, entre os dias 6 e 20 de abril.

**B) Realização de mesas temáticas (1ª e 3ª fase)** – Foram realizadas na 1ª fase nove sessões de quatro mesas temáticas, dedicadas aos seguintes temas:

- [Que estratégia de desenvolvimento o aeroporto vai servir?](#)  
Coordenador: Fernando Alexandre, UMinho
- [Como articular os principais sistemas de transporte na Região de Lisboa?](#)  
Coordenador: Paulo Pinho, FEUP
- [Que fatores ambientais e climáticos condicionam a expansão aeroportuária na Região de Lisboa?](#)  
Coordenador: Teresa Fidélis, UAveiro
- [Que modelo de aeroporto queremos?](#)  
Coordenador: Rosário Macário, IST-ULisboa

Os resultados das mesas temáticas foram determinantes para estabelecer as fronteiras estratégicas da AAE, bem como para a identificação de critérios de viabilidade técnica e científica.

Na 3ª fase está planeada a realização de mais uma mesa temática que irá refletir sobre a síntese das diversas preocupações discutidas na 1ª fase.

**C) Consulta com entidades públicas e privadas (1ª fase)** - foram promovidas na 1ª fase reuniões com 32 entidades públicas e privadas (ver relatório da 1ª fase) que partilharam as suas perspetivas e preocupações sobre o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, contribuindo para o reconhecimento e triagem dos principais argumentos estratégicos que a CTI veio a reter.

**D) 1ª Conferência da CTI (1ª fase)** – foi realizada, no dia 27 de abril 2023 no LNEC, a 1ª conferência da CTI destinada à apresentação e discussão dos resultados da 1ª fase, com entidades convidadas (incluindo a comissão de acompanhamento, os especialistas das mesas temáticas, as entidades envolvidas no processo de consulta anterior e os media).

**E) Focagem Estratégica (2ª fase)** – Foi realizado, no dia 21 de junho, um workshop de focagem estratégica destinado à consolidação do Quadro Problema e identificação de FCD e critérios de

avaliação, suportada por uma discussão ativa com os agentes relevantes. Os resultados podem ser consultados no Anexo IV.

**F) Consulta institucional (2ª e 3ª fases)** - Processo de consulta institucional legalmente previsto para validação do alcance e nível de pormenorização da informação a incluir no RA, nos termos do regime jurídico de AAE, e as consultas institucionais sobre o RA, igualmente nos termos do regime jurídico da AAE.

**G) Consulta pública (2ª e 3ª fases)** – Processo informal de consulta pública para validação do alcance e nível de pormenorização da informação a incluir no RA, e processo formal de consulta pública, nos termos do regime jurídico de AAE, para validação da avaliação realizada no RA.

**H) 2ª Conferência da CTI (2ª fase)** – à consulta institucional referida na 2ª fase acresce um processo de participação pública, com a realização da 2ª conferência da CTI, a ter lugar no dia 11 de julho de 2023 no LNEC, no sentido de alargar o processo de discussão sobre o Quadro de Avaliação Estratégica.

**I) Workshop de discussão de opções estratégicas (3ª fase)** – Discutir com os agentes relevantes as várias opções estratégicas que são objeto de avaliação nesta AAE, face às grandes opções políticas numa lógica de longo prazo. Poderá ainda estar associado à realização de uma segunda ronda de mesas temáticas destinadas a discutir determinados temas críticos ou prioritários que beneficiem de uma reflexão mais alargada com agentes relevantes e que possam vir a influenciar a avaliação das opções estratégicas.

**J) 3ª Conferência da CTI (3ª fase)** - Apresentação pública dos resultados preliminares da AAE, para discussão e validação dos riscos e oportunidades das opções estratégicas, incluindo medidas de governança, planeamento, gestão e monitorização.

## 5. Quadro Problema

Na metodologia de AAE, com pensamento estratégico, o Quadro Problema constitui um diagnóstico rápido e sintético sobre as principais limitações, ou debilidades, sensibilidades e potencialidades, bem como os fatores de mudança que caracterizam o contexto em que decorre a avaliação. Essencialmente são usadas palavras-chave para descrever o Quadro Problema que deve ser percebido rapidamente no seu conjunto, pelo que a sua apresentação sumária não deve ultrapassar uma página A4.

O Quadro Problema encontra-se representado no Quadro 3. Este exercício foi primeiro desenvolvido pela CTI com base na análise realizada na 1ª fase e em estudos posteriores que têm vindo a ser realizados no sentido de compreender o contexto da avaliação. Uma versão preliminar do Quadro de Avaliação Estratégica foi posteriormente discutida e consolidada no workshop de focagem estratégico a 21 de junho (ver Anexo IV).

O Quadro Problema apresenta a diversidade de aspetos que fazem parte desta análise e avaliação. Inclui limitações e debilidades tais como:

- aspetos ambientais, sobretudo ligados à saúde humana, por força da exposição aos efeitos do ruído e da poluição do ar, e questões biofísicas que podem ser afetadas pelo aumento da capacidade aeroportuária, bem como riscos naturais, de catástrofes e os resultados de processos de alterações climáticas (assinalados no PNEPC, Quadro de Sendai, PNA, PGBHT, ENCNB 2030, RNA2100, PAAAC, RNC2050, ENF2030, PGIFR);
- aspetos ligados às acessibilidades rodó e ferroviários (RTE-T, PAMUS-AML, EMSI, PFN, e à descoordenação do sistema metropolitano de transportes (já assinalada no PROTAML 2002) e aos atuais congestionamentos no acesso ao AHD;
- aspetos ligados à segurança aérea, mormente o risco de acidente e o birdstrike ou drones (PNSO);
- aspetos ligados ao AHD em termos operacionais, lado ar e lado terra, e em termos de acessos, e os possíveis conflitos de espaço aéreo, bem como as restrições aéreas determinadas pelo espaço aéreo militar (PNSO);
- aspetos político-administrativos que incluem questões ambientais, territoriais e de desenvolvimento urbano, legais e regulamentares e concretamente as condicionantes determinadas pelo contrato de concessão entre a Ana/Vinci e o Governo Português (PNPOT, PROTAML, RTE-T, EP2030, PRR, PNI2030).

Inclui também sensibilidades ambientais e territoriais, em particular as áreas urbanas que são particularmente sensíveis pela população nelas presente (e em particular a população residente), bem como a coesão territorial que pode vir a deteriorar-se se as operações de licenciamento urbanístico, e o desenvolvimento territorial em geral, não forem contidos por instrumentos de gestão e planeamento territorial plenamente eficazes que controlem o desenvolvimento consequente a uma decisão de localização do novo aeroporto e evitem a especulação imobiliária (PNPOT, PROTAML, PNA, ENCNB 2030, RN2000, CZH, PAAAC, ENF 2030, PNAP, CEP, CPPMCN, EPS 2030).

Inclui ainda aspetos que podem ser potenciados por uma decisão sobre a melhor opção estratégica e, consequentemente, a(s) melhor(es) localização(ões) da solução aeroportuária encontrada e que se centram na competitividade da economia que pode ser estimulada em vários setores, incluindo o turismo, e que se refletem em exportações, em particular o paradigma de desenvolvimento *created in Portugal*, no efeito hub e o aumento da conectividade que lhe está associado, o qual pode ser potenciado tirando partido da centralidade atlântica de Portugal (RTE-R, PNPOT, ACI strategy, PFN, EP2030, PRR, PNI2030, PNEC2030, RNC2050, PEEU, EEU, RNA2100, PNAAAC, ET2027, PE2023-2027, VEPREPortugal 2020-2030, PNR, ACP2030).

Finalmente inclui forças de mudança que não são controláveis e cujos efeitos são em larga medida ainda desconhecidos, constituindo incertezas para a decisão que vier a ser tomada.

Quadro 3 - Quadro Problema relativo ao contexto da avaliação

<u>Principais Limitações/Debilidades</u>	<u>Principais Sensibilidades</u>	<u>Principais Potencialidades</u>
<p><b>Ambiente</b>  Vulnerabilidade dos aquíferos  População afetada  Ruído  Poluição atmosférica  Externalidades ambientais negativas  Saúde humana  Subida do nível médio do mar  Fragmentação e destruição dos habitats  Resiliência aos riscos naturais e catástrofes  Movimentação de terras  Destruição do montado  Destruição de solo agrícola</p> <p><b>Acessos</b>  Sistema de transportes descoordenado  Congestionamento dos acessos ao aeroporto  Ferrovia inexistente ou desatualizada  Rodovia existente não preparada para os fluxos do aeroporto (infrás vs serviços)  Financiamento das infraestruturas</p> <p><b>Segurança</b>  Risco de acidente  Birdstrike ou drones</p> <p><b>Aeroporto Humberto Delgado</b>  Congestionamento do espaço aéreo  Congestionamento em terra  Distribuição/atribuição de slots  Acessos rodoviários  Abastecimento de combustíveis</p> <p><b>Restrições aéreas</b>  Conflito com espaço aéreo militar  Conflito operacional com AHD</p> <p><b>Político-administrativo</b>  Contrato de Concessão  Tempo (de projeto, de decisão)  Reservas de terreno para futura expansão  Expropriação/ Venda forçada  Especulação imobiliária  Licenciamento de habitações nas imediações de futuras localizações do aeroporto  Regulamentação europeia  Enquadramento regulatório para o envolvimento de privados</p>	<p>Áreas urbanas  Coesão Territorial  Rotas migratórias de avifauna  Zona de proteção especial Estuário do Tejo  Ecossistemas sensíveis  Aquífero  Clima  Linhas de água</p>	<p>Competitividade da economia  Desenvolvimento territorial  Turismo  Exportações  Created in: um novo paradigma para a economia portuguesa  Hub - elevada conectividade (Brasil, África, EUA/Canada)  Centralidade atlântica  Novas tecnologias (aeronáuticas, logísticas, energéticas)</p>
	<p><u>Forças de mudança</u></p> <p>Alterações climáticas  Demografia  Tecnologia e inteligência artificial  Mudanças geopolíticas  Alteração dos modos e estilos de vida</p>	

## 6. Quadro de Avaliação Estratégica

Conforme descrito na Metodologia, a identificação dos FCD resulta de uma análise integrada de elementos de base estratégica que incluem as Questões Estratégicas (QE), que neste caso correspondem ao problema de decisão, o Quadro Problema (consubstanciado nas QAS) e o Quadro de Referência Estratégico (QRE).

O processo iniciou-se com a análise do Quadro Problema e identificação de FCD e critérios de avaliação que refletissem as dimensões referidas no Quadro Problema. Este processo foi feito primeiro pela CTI e depois repetido no workshop de focalização no dia 21 de junho, que permitiu confirmar os aspetos e as prioridades principais identificadas pela CTI (ver descrição mais detalhada no Anexo IV).

Após o workshop a CTI incorporou os novos aspetos trazidos pelo workshop e sistematizou, para cada FCD, os critérios de avaliação e indicadores. Os critérios de avaliação especificam o âmbito considerado nos FCD e os indicadores definem um instrumento de medida através de uma dimensão analítica. Apresenta-se, assim, neste relatório o Quadro de Avaliação Estratégica como uma proposta de âmbito e alcance da análise e avaliação estratégica em curso, podendo estes vir a ser revistos no decorrer da AAE, se assim se justificar, em função das consultas a realizar, das circunstâncias de programação e planeamento e da informação disponível. O Quadro 4 apresenta o sumário do Quadro de Avaliação Estratégica sem indicadores, e a sua versão completa encontra-se no Quadro 8.

Quadro 4 - Quadro de Avaliação Estratégica com FCD e critérios de avaliação

FCD 1 Segurança aeronáutica	FCD 2 Acessibilidade e Território	FCD 3 Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	FCD 4 Conectividade e Desenvolvimento Económico	FCD 5 Investimento público e modelo de financiamento
Espaço aéreo e territorial	Acessibilidade rodo e ferroviária	População afetada	Competitividade e desenvolvimento do hub	Valor para concessionário
Perigosidade	Multimodalidade e redundância	Biodiversidade	Impactos macroeconómicos	Necessidades de financiamento
Novas tecnologias	Proximidade	Recursos Naturais	Capacidade de expansão aeroportuária	Rapidez de execução/spillage
	Pegada carbónica	Riscos	Resultado da análise custo-benefício	Resiliência económica e financeira das opções
	Desenvolvimento e coesão territorial			Riscos decorrentes do contrato de concessão

## **6.1 Justificação dos Fatores Críticos para a Decisão**

Detalham-se de seguida as dimensões que mais contribuíram para o estabelecimento do Quadro de Avaliação Estratégica.

### **6.1.1 Questões Estratégicas (QE)**

Como referido, neste processo considera-se o problema de decisão como as questões estratégicas a ter presente na análise e avaliação a realizar. A justificação é que este processo de avaliação é desencadeado pela necessidade de responder às seguintes questões:

- Como aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e se em modelo dual ou único?
- Como evoluir para um hub intercontinental?
- Será necessário desativar, ou não, o aeroporto Humberto Delgado (AHD)?

Pelo que estas questões devem estar sempre presentes, e terem resposta com a aplicação do Quadro de Avaliação Estratégica.

### **6.1.2 Aeroporto ideal**

O conceito de aeroporto ideal foi definido na fase 1 como um Hub, Acessível, Eficiente e Inteligente, Sustentável e Resiliente. A sua descrição consta do Relatório da CTI da 1ª fase, disponível em <https://aeroparticipa.pt/relatorios/>.

Este conceito representa um referencial para a avaliação. Não significa que se vai atingir esta solução ao fim de 5, 10 ou 15 anos, mas representa um conceito que reúne o que neste momento o estado da arte e o que a experiência internacional recomenda como devendo ser um objetivo de longo prazo para o qual se deve caminhar.

### **6.1.3 Quadro Problema**

O Quadro Problema, constante do Quadro 3, é consubstanciado pelas QAS que caracterizam o contexto em que decorre a avaliação e foi explicado no capítulo 5. OS FCD identificados asseguram o tratamento das QAS tal como estabelecido no regime jurídico de AAE, conforme representado no Quadro 5. Ou seja, as questões ambientais legalmente definidas - Biodiversidade, População, Saúde humana, Fauna, Flora, Solo, Água, Atmosfera, Fatores climáticos, Bens Materiais, Património Cultural, incluindo o património arquitetónico e arqueológico, Paisagem – são avaliadas através da avaliação dos temas identificados nas QAS relevantes, no Quadro 5.

### **6.1.4 Quadro de Referência Estratégico (QRE)**

Para a definição do QRE foram identificadas e analisadas as macropolíticas que enquadram a avaliação das opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa

e para as quais foram sistematizados objetivos e metas de sustentabilidade, servindo de referencial à avaliação.

O Quadro 6 apresenta a síntese do QRE com a lista de instrumentos de política e planejamento selecionados, e a sua relação de relevância com os FCD propostos. Um dos referenciais estratégicos é a Agenda 2030 e os respectivos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), justificando-se apresentar a contribuição dos FCD para o cumprimento dos ODS nesta AAE (Quadro 7).

O Quadro 11 (no Anexo III) apresenta o QRE, identificando os objetivos e metas das diferentes macro políticas aplicáveis e relevantes por FCD. Os objetivos e metas aqui identificados constituem, assim, os referenciais ambientais e de sustentabilidade à análise e avaliação estratégica na 3ª fase.



Quadro 5: Questões Ambientais e de Sustentabilidade (QAS) relevantes, por FCD

FCD	QAS relevantes	QA definidas legalmente
<b>FCD#1</b> <b>Segurança Aeronáutica</b>	Risco de acidente Birdstrike ou drones Congestionamento do espaço aéreo Conflitos com espaço aéreo militar Conflito operacional com AHD Tecnologia e Inteligência Artificial Hub – elevada conectividade	População Saúde humana Fatores climáticos Bens materiais Fauna
<b>FCD#2</b> <b>Acessibilidade e Território</b>	Acessos rodoviários Ferrovia Mobilidade Áreas urbanas Desenvolvimento e Coesão territorial Paisagem Energia e novas tecnologias Alterações climáticas Alteração de modos e estilos de vida	População Bens materiais Património Paisagem
<b>FCD#3</b> <b>Saúde humana e Viabilidade Ambiental</b>	População Saúde humana Recursos hídricos Ruído e qualidade do ar Energia e alterações climáticas Biodiversidade Avifauna Valorização dos ecossistemas Solo Riscos naturais Desenvolvimento e Coesão territorial Paisagem	População Saúde humana Água Atmosfera Fatores climáticos Biodiversidade Fauna Flora Solo Paisagem
<b>FCD#4</b> <b>Conectividade e Desenvolvimento Económico</b>	Acessibilidades Demografia Externalidades ambientais Bem-estar humano Dinâmicas económicas Mudanças geopolíticas Competitividade da economia Desenvolvimento e Coesão territorial	População Saúde humana Biodiversidade Paisagem Bens materiais Património
<b>FCD#5</b> <b>Investimento Público e Modelo de Financiamento</b>	Externalidades ambientais Reservas de terreno para futura expansão Expropriação Contrato de concessão Eficiência e competitividade Regulamentação europeia	Bens materiais

Quadro 6 - Relevância do QRE por FCD

Macropolíticas Relevantes	FCD																							
	<a href="#">ACI EUROPE Airports Strategy (AEAS)</a> <a href="#">Acordo de Parceria Portugal 2030 (ACP)</a> <a href="#">Convenção Europeia da Paisagem (CEP)</a> <a href="#">Convenção para a Proteção do Património Mundial, Cultural e Natural (CPPM/CN)</a> <a href="#">Convenção sobre Zonas Húmidas (CZH)</a> <a href="#">Eficiência energética EU (EE)</a> <a href="#">Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente (EMSI)</a> <a href="#">Estratégia de Proteção do Solo da UE 2030 (EPS)</a> <a href="#">Estratégia Nacional da Conservação da Natureza e da Biodiversidade 2030 (FN/CNR)</a> <a href="#">Estratégia Nacional das Florestas 2030 (ENF)</a> <a href="#">Estratégia Nacional para o Ar (ENA)</a> <a href="#">Estratégia Portugal 2030 (EP)</a> <a href="#">Estratégia Turismo 2027 (ET)</a> <a href="#">Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)</a> <a href="#">Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMU-2030)</a> <a href="#">Plano de Gestão da Bacia Hidrográfica do Tejo (PGBHT)</a> <a href="#">Plano de Gestão Integrada de Fogos Rurais (PGIFR)</a> <a href="#">Plano estratégico da PAC 2023-2027 (PE-PAC)</a> <a href="#">Plano Ferroviário Nacional (PFN)</a> <a href="#">Plano Nacional da Água (PNA)</a> <a href="#">Plano Nacional de Emergência de Proteção Civil (PNEPC)</a> <a href="#">Plano Nacional Energia Clima – 2030 (PNEC)</a> <a href="#">Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT-AML)</a> <a href="#">Política e Regime de Proteção e Valorização do Património Cultural (Lei de Bases)</a> <a href="#">Política Energética E(PE-EU)</a> <a href="#">Política Nacional de Arquitetura e Paisagem (PNAP)</a> <a href="#">Programa de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas (PAAAC)</a> <a href="#">Programa de Estabilidade 2023-2027 (PE)</a> <a href="#">Programa de Recuperação e Resiliência (PRR)</a> <a href="#">Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)</a> <a href="#">Programa Nacional de Gestão de Resíduos (PNGR)</a> <a href="#">Programa Nacional de Investimentos (PNI)</a> <a href="#">Programa Nacional de Reformas (PNR)</a> <a href="#">Programa Nacional de Segurança Operacional (PNSO)</a> <a href="#">Quadro de Ação Prioritária (QAP) para a Rede Natura 2000 em Portugal Continental e para o espaço marítimo adjacente 2021-2027 (QAP)</a> <a href="#">Quadro de Sendai para a Redução do Risco de Desastre 2015-2030 (QS)</a> <a href="#">Redes Trans-europeias de Transporte (RTE-T)</a> <a href="#">Redução das emissões no setor da aviação (RESA)</a> <a href="#">Roteiro Nacional para a Adaptação 2100 (RNA)</a> <a href="#">Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC)</a> <a href="#">Tetos de Emissão Nacionais (TEN)</a> <a href="#">Visão Estratégica para o Plano de Recuperação Económica de Portugal 2020-2030 (VEPREP)</a>																							
Segurança Aeronáutica	X					X																		
Acessibilidade e Território			X				X																	
Saúde Humana e Viabilidade Ambiental			X	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X					
Conectividade e Desenvolvimento Económico		X																						
Investimento Público e Modelo de Financiamento																								

Quadro 7 - Contributo dos FCD para o cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

	ODS 1	ODS 2	ODS 3	ODS6	ODS7	ODS8	ODS9	ODS11	ODS12	ODS13	ODS14	ODS15	ODS16	ODS17
FCD1														
FCD2														
FCD3														
FCD4														
FCD4														

## 6.2 FCD, Critérios de Avaliação e Indicadores

O Quadro 8 apresenta o Quadro de Avaliação Estratégica, indicando e descrevendo os critérios de avaliação e os indicadores para cada FCD, que no seu conjunto estabelecem o âmbito da avaliação, o alcance do RA e o nível de pormenor da informação a considerar.

Os FCD constituem temas críticos para a decisão. Os FCD não são temas exclusivamente ambientais ou sociais, nem pretendem descrever exaustivamente a situação existente. Pelo contrário, são temas integrados, que são usados na avaliação como fatores de sucesso, chamando a atenção para poucos, mas muito relevantes aspetos que podem determinar o sucesso da decisão ao revelarem riscos ou oportunidades dessa decisão para o ambiente e a sustentabilidade. Desta forma, os FCD estabelecem as fronteiras da avaliação estratégica. Subsequentemente os critérios de avaliação detalham os FCD, definindo o seu âmbito.

Os critérios de avaliação, apoiados nos respetivos indicadores, permitem realizar uma análise tendencial que vai suportar a avaliação. Esta análise tendencial permite não só compreender a evolução dos temas críticos, mas também as forças de mudança que moldam essa evolução. As tendências críticas que se retiram da análise de tendências, bem como a síntese numa SWOT por FCD, são essenciais para a avaliação de oportunidades e riscos de cada opção estratégica, por FCD.

No Quadro 8 identifica-se o objetivo de cada FCD e o âmbito dos critérios de avaliação, ou seja, o que está incluído, ou considerado em cada critério. Os indicadores suportam a análise tendencial com informação factual.

Quadro 8: Quadro de Avaliação Estratégica - Objetivos, critérios de avaliação e indicadores por FCD

**FCD #1 – Segurança Aeronáutica**

**Objetivo / Âmbito:** Avalia a estratégia de segurança, eficiência e capacidade das operações de tráfego aéreo

Critérios de Avaliação	Indicadores
<u>Espaço Aéreo e Territorial</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conflitos com áreas militares</li> <li>• Operação autónoma de pelo menos duas pistas</li> <li>• Potencial para expansão até quatro pistas</li> </ul>	<p>Nº potencial de pistas</p> <p>1500 m de distância entre eixos de pista</p>
<u>Perigosidade</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Birdstrike ou drones</li> <li>• Obstáculos artificiais e naturais</li> <li>• Frequência de nevoeiros</li> <li>• Ventos com direções variáveis</li> </ul>	<p>Probabilidade de conflito com aves</p> <p>Limitação à operação de drones</p> <p>Identificação de obstáculos</p> <p>Informação meteorológica: nº dias de nevoeiro/ano</p> <p>Informação meteorológica: nº dias de vento com direções não predominantes/ano</p>
<u>Novas Tecnologias</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Energia</li> <li>• Aeronáutica</li> </ul>	<p>Energias alternativas possíveis de implementar</p> <p>Níveis de ruído de aeronaves</p> <p>Técnicas de aproximação e afastamento nas áreas terminais</p> <p>Tecnologia de suporte ao A-CDM (Airport Collaborative Decision Making).</p>

**FCD #2 – Acessibilidade e Território**

**Objetivo / Âmbito:** Avalia as soluções de acessibilidade e o contributo para o desenvolvimento e coesão territorial das opções estratégicas, atendendo às infraestruturas e aos serviços associados aos distintos modos de transporte, em particular o ferroviário, bem como as implicações dos processos de expropriação quando necessários

Critérios de Avaliação	Indicadores
<u>Acessibilidade rodoviária</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rede fundamental existente</li> <li>• Transporte de alta frequência</li> <li>• Transporte de alta capacidade</li> </ul>	<p>Extensão das ligações à rede fundamental existente e das eventuais retificações da rede (km)</p> <p>Indicador de viabilidade da instalação de um serviço de transporte público rodoviário de alta capacidade e de alta frequência em função da disponibilidade de espaço físico e das condições de operação</p>

<p><u>Acessibilidade ferroviária</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rede convencional existente e programada</li> <li>• Alta velocidade programada e planeada</li> </ul>	<p>Extensão das ligações à rede convencional existente ou programada (km)</p> <p>Extensão das ligações à rede de alta velocidade programada (km)</p> <p>Indicador de viabilidade da instalação de um serviço de transporte público ferroviário convencional de alta frequência</p> <p>Indicador de viabilidade da instalação de um serviço de transporte público ferroviário de alta velocidade e frequência</p>
<p><u>Redundância</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Multimodalidade</li> </ul>	<p>Número de modos de transporte disponíveis e respetivas ligações alternativas</p>
<p><u>Proximidade</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Em tempo e em distância</li> </ul>	<p>Distância por estrada ao centro da cidade de Lisboa (km)</p> <p>Tempo médio de deslocação em automóvel ao centro da cidade de Lisboa (min)</p> <p>Tempo médio de deslocação (tempo de espera + tempo de viagem) em transporte público à Estação do Oriente (min)</p>
<p><u>Pegada Carbónica</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Emissões CO<sub>2</sub>/passageiro</li> </ul>	<p>Média anual ponderada por modo de transporte das emissões totais de CO<sub>2</sub> associadas às deslocações dos passageiros de e para o aeroporto</p>
<p><u>Coesão territorial</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Centralidade e inclusão territorial</li> <li>• Impacto económico no território</li> </ul>	<p>Indicador de centralidade e inclusão territorial da localização aeroportuária às escalas regional e nacional</p> <p>Indicador do impacto económico territorial do funcionamento do aeroporto</p>
<p><u>Desenvolvimento Urbano</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Área e oferta de emprego</li> <li>• Área para habitação</li> <li>• Área para serviços</li> <li>• Polarização pela cidade aeroportuária</li> <li>• Complementaridade funcional</li> <li>• Pressões urbanísticas</li> </ul>	<p>Área total das expropriações necessárias às instalações aeroportuárias (ha)</p> <p>Área total disponível em PDM na proximidade do perímetro do aeroporto (ha) para instalação de atividades de apoio ao aeroporto.</p> <p>Compatibilidade com usos e atividades económicas locais existentes ou potenciais</p> <p>População residente e oferta de emprego nos espaços urbanos existentes na envolvente alargada ao aeroporto</p>

### FCD #3 – Saúde Humana e Viabilidade Ambiental

**Objetivo / Âmbito:** Avalia o potencial de afetação de saúde humana através da exposição ao ruído e à poluição do ar nas opções estratégicas em avaliação, a viabilidade ambiental em relação à diversidade ecológica (incluindo áreas naturais classificadas, rotas migratórias de aves, ecossistema e biodiversidade do montado) aos recursos naturais (recursos hídricos superficiais e aquíferos e solo, em particular o solo agrícola). Avalia ainda a viabilidade das opções estratégicas face aos riscos de inundação e de subida do nível do mar (influenciados pelas alterações climáticas), os riscos industriais e de perigosidade sísmica.

Critérios de Avaliação	Indicadores
<p><u>População afetada</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Níveis de ruído e poluição do ar</li> </ul> <p><u>Biodiversidade</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Áreas naturais</li> <li>Floresta de montado</li> <li>Avifauna e respetivas rotas migratórias</li> </ul> <p><u>Recursos Naturais</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Recursos hídricos superficiais e subterrâneos</li> <li>Solo de qualidade produtiva</li> </ul> <p><u>Riscos</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vulnerabilidade ao perigo de inundação</li> <li>Vulnerabilidade à subida de nível do mar</li> <li>Perigosidade sísmica</li> <li>Vulnerabilidade a perigos industriais</li> </ul>	<p>Número de residentes e presentes expostos aos níveis de ruído da atividade aeronáutica (nº)</p> <p>Número de escolas e hospitais expostas ao ruído (nº)</p> <p>Número de residentes e presentes expostos à poluição do ar gerada (NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>) pela atividade aeronáutica (nº)</p> <hr/> <p>Áreas naturais classificadas afetadas (ha)</p> <p>Área de floresta de sobreiro (ha)</p> <p>Estado de vitalidade dos povoamentos de sobreiro (%)</p> <p>Produção média de cortiça (kg.ha.ano)</p> <p>Áreas de proteção de Aves (ZPE, locais de nidificação e IBA) afetadas (ha)</p> <p>Áreas de cruzamento de rotas migratórias de avifauna com corredores de aproximação e descolagem (ha)</p> <hr/> <p>Cruzamento com linhas de água (n.º e dimensão)</p> <p>Sobreposição com zonas de recarga dos aquíferos e de áreas de máxima infiltração)</p> <p>Tipo de aquífero (livre, semi-confinado, confinado)</p> <p>Consumo de água vs balanço hídrico na sub-bacia</p> <p>Área de solo agrícola (SAU)</p> <hr/> <p>Áreas inundáveis (retorno de 100 anos)</p> <p>Localização exposta à subida do nível do mar</p> <p>Localização exposta à perigosidade sísmica</p> <p>Localização próxima a instalações Seveso</p>

## FCD #4 – Conectividade e Desenvolvimento Económico

**Objetivo / Âmbito:** Avalia a evolução da conectividade aérea das opções estratégicas, os seus impactos macroeconómicos, bem como os custos e benefícios económicos e ambientais, incluindo as externalidades e a análise custo-benefício.

Critérios de Avaliação	Indicadores
<u>Competitividade e Desenvolvimento do hub</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Competitividade internacional do(s) aeroporto(s) associado(s) a cada opção estratégica</li> <li>Impacto na conectividade</li> </ul>	Número de ligações diretas (intensidade e destinos) Número de destinos com ligações em trânsito Número de ligação short- e long-haul Nível de taxas aeroportuárias relativamente à concorrência / aeroportos benchmark
<u>Impactos macroeconómicos</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Efeitos diretos, indiretos e induzidos de cada opção estratégica</li> <li>Efeito nas exportações, nomeadamente no seu valor, na diversificação dos produtos exportados e na diversificação dos seus mercados.</li> </ul>	Emprego qualificado Valor Acrescentado Bruto Produtividade Receitas fiscais Valor das exportações de mercadorias Diversificação dos mercados destino das exportações Diversificação de produtos exportados Diversificação das origens do turismo Receita média por passageiro/turista
<u>Capacidade de expansão aeroportuária</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Faseamento</li> <li>Eficiência de capacidade e de processos</li> <li>Escalabilidade</li> <li>Valor social</li> </ul>	Nº movimentos/nº passageiros em cada fase Procura vs capacidade Pegada carbónica Área disponível para expansão
<u>Resultado da Análise Custo-Benefício</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Valor social e económico de cada opção estratégica<sup>8</sup>.</li> </ul>	Valor económico atual líquido Taxa de retorno económico Rácio custo/benefício

<sup>8</sup> De acordo com o "Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 - 2010. European Commission, Directorate-General for Regional and Urban policy"



## FCD #5 – Investimento Público e Modelo de Financiamento

**Objetivo / Âmbito:** Avalia a viabilidade financeira das opções estratégicas, na perspetiva do promotor, e quantificam-se as necessidades de subvenção pública, tendo em consideração a rapidez de execução e seus custos, a incerteza que envolve as variáveis relevantes, bem como os riscos decorrentes do contrato de concessão

Critérios de Avaliação	Indicadores
<u>Valor para concessionário</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Viabilidade financeira de cada Opção Estratégica na perspetiva dos promotores privados</li> </ul>	Valor Atual Líquido Valor das opções de expansão TIR / Valor da atividade regulada e não regulada Receita Regulada Média Máxima
<u>Necessidades de financiamento</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Valor da subvenção pública para cada Opção Estratégica, tendo em conta o seu enquadramento no contrato de concessão</li> </ul>	Necessidades de financiamento público Necessidades de financiamento privado
<u>Rapidez de Execução / Spillage</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Custos para o concessionário e para a economia do excesso de procura face à capacidade aeroportuária instalada</li> </ul>	Tempo de execução Custo para o concessionário dos limites de capacidade Custo para a economia
<u>Resiliência financeira e económica das opções</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Análise de sensibilidade para aferir a resiliência financeira e económica das opções estratégicas a variações nos custos e receitas esperadas</li> </ul>	Taxas de juro Custos CAPEX e OPEX Receita regulada Receita não regulada
<u>Riscos decorrentes do contrato de concessão</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Implicações jurídicas, financeiras e económicas do contrato de concessão para cada opção estratégica</li> </ul>	Prazos de negociação e implementação e custos de spillage associados Risco de reequilíbrio económico-financeiro associado à renegociação para acomodar a opção Matriz de risco das opções estratégicas

## 7. Quadro de Governança

O Quadro de Governança identifica os agentes e a capacidade institucional no processo de análise e avaliação das opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa. Trata-se de uma dimensão relevante da AAE. Prende-se com níveis de responsabilidade dos agentes principais, relações de poder e oportunidade e capacidade de envolvimento dos mesmos.

Identificaram-se no Quadro 10 do Anexo II os agentes relevantes discriminados, bem como as responsabilidades e competências legalmente definidas. São identificados os seguintes agentes:

- Governo da República Portuguesa;
- ANAC
- ANA/Vinci
- NAV
- Entidades da administração pública nacional e desconcentrada;
- Serviços públicos e privados, incluindo operadores aéreos;
- Municípios na área de influência das opções estratégicas;
- Agentes económicos;
- Associações não governamentais;
- Meios de comunicação;
- Outros agentes de interesse, incluindo cidadãos.

Cada agente de interesse tem atualmente responsabilidades específicas em relação à resolução do problema de decisão e à tomada de decisão. No Quadro 9 estão representados os possíveis interesses dos agentes relevantes em relação ao problema de decisão, mas também em relação aos FCD, derivados das suas responsabilidades na concretização da estratégia de desenvolvimento.

Quadro 9: Agentes relevantes

	Aumento da capacidade em dual ou single	intercontinental	AHD	Segurança aeronáutica	Acessibilidades e Território	Saúde Pública e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento	Investimento Público e Modelo de financiamento
Agentes relevantes	Áreas de competência e responsabilidade							
Governo da República Portuguesa	X	X	X	X	X	X	X	X
ANA / Vinci	X	X	X	X	X	X	X	X
ANAC	X	X	X	X			X	X
NAV	X	X	X	X				
Entidades da administração pública nacional e desconcentrada			X		X	X	X	
Serviços públicos e privados, incluindo serviços de emergência (bombeiros, polícia, unidades de saúde, etc.) e operadores aéreos	X	X	X	X	X	X	X	
Agentes económicos			X		X	X	X	X
Município de Lisboa	X	X	X	X	X	X	X	
Outros municípios na área de influência das opções estratégicas	X	X		X	X	X	X	
Associações não governamentais			X	X	X	X	X	
Meios de comunicação	X		X	X	X	X	X	
Outros agentes de interesse, incluindo cidadãos			X	X	X	X	X	

## 8. Fontes de Informação

O levantamento dos dados referentes ao tratamento dos critérios e indicadores está fortemente dependente da disponibilidade de informação detida por entidades como a ANA / Vinci, a NAV e a ANAC, pelo Ministério das Infraestruturas bem como de outros estudos complementares, e dos centros de informação especializada (*e.g.* INE). Os indicadores podem vir a ser ajustados posteriormente em função da evolução da análise e avaliação, da informação existente e das necessidades e resultados intercalares.

## ANEXO I – Lista de entidades relevantes para consulta

### Entidades relevantes definidas no regime jurídico de AAE

#### [Consulta prevista no seu Art.º 7º]

Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (que integra as atribuições do Instituto da Água, I.P., e da Administração da Região Hidrográfica do Tejo, I.P.).

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo.

Direção-Geral do Território, I.P.

Direção-Geral de Saúde;

Instituto de Conservação da Natureza e Florestas (ICNF), I.P.

Municípios de Lisboa, Loures, Montijo, Alcochete, Benavente, Vendas Novas, Palmela, Santarém.

### Outras entidades recomendadas

Administração do Porto de Lisboa, S.A.

Agência para a Modernização Administrativa, I.P.

Águas de Lisboa e Vale do Tejo.

ANA Aeroportos de Portugal, S.A. / VINCI

Associação de Desenvolvimento Regional da Península de Setúbal – ADREPES

Associação dos Hotéis de Portugal - AHP

Associação dos Pilotos Portugueses de Linha Aérea – APPLA

Autoridade Florestal Nacional

Associação para a Promoção do Desenvolvimento Rural do Ribatejo - APRODER

Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo - APAVT

Associação Portuguesa dos Bombeiros Voluntários - APBV

Autoridade de Mobilidade e Transportes - AMT

Autoridade Nacional da Aviação Civil - ANAC

Autoridade Nacional de Segurança e Proteção Civil - ANSPC.

Comissão de Acompanhamento dos trabalhos da CTI

Comissão Vitivinícola Regional da Região de Lisboa e da Península de Setúbal

Confederação do Turismo de Portugal - CTP

Confederação dos Agricultores de Portugal - CAP

Confederação Empresarial de Portugal - CIP

Corticeira Amorim S.G.P.S., S.A.

Direção-Geral de Energia e Geologia, I.P.

Direção-Geral de Infraestruturas da Força Aérea Portuguesa.

Direção Regional de Agricultura e Pescas de LVT.

Direção Regional de Cultura de LVT.

EasyJet Airlines

Força Aérea Portuguesa

Infraestruturas de Portugal, I.P.

Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

Instituto de Apoio às Pequenas e Médias Empresas e à Inovação.

Instituto de Gestão do Património Arquitetónico e Arqueológico, I.P.

Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana, I.P.

Lusoponte, S.A.

Navegação Aérea – NAV Portugal

Organizações Não-Governamentais de Ambiente:

- Associação A Rocha Portugal
- Associação de Defesa do Património Cultural e Ambiental do Algarve - Almargem
- Associação Nacional de Conservação da Natureza - QUERCUS
- Associação Natureza Portugal – ANP WWF
- Associação Portuguesa para a Conservação da Biodiversidade - FAPAS
- Associação Sistema Terrestre Sustentável – Zero
- Desenvolvimento Alentejo Central, A.C.E. - MONTE
- Federação Minha Terra – Federação das Associações de Desenvolvimento Local
- Fórum Cidadania LX
- Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente - GEOTA
- Liga para a Proteção da Natureza - LPN
- Plataforma Cívica Aeroporto fora, Lisboa melhora
- Plataforma Cívica Ba6 Não
- Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves - SPEA

Ryanair

Segurança Pública (PSP, GNR, Bombeiros Voluntários).

TAP Air Portugal

Turismo de Portugal, I.P.

Unidade de Aviação Civil - GPIAAF

## ANEXO II – Quadro de Governança: Responsabilidades e Competências<sup>9</sup>

Quadro 10: Agentes relevantes e responsabilidades

Agentes		Atribuições e Competências
<b>Governo da República Portuguesa</b>	MI	Tem a responsabilidade, nos termos da Constituição, de tomar todas as providências necessárias à promoção do desenvolvimento económico-social e satisfação de necessidades coletivas, praticando todos os atos, de cariz legislativo, administrativo e financeiro, que lhe cabe, nos termos da Constituição e da Lei, para esse efeito. No que respeita às políticas de transporte, integram, em concreto, as atribuições do Ministério das Infraestruturas, a respetiva execução. Cabe, assim, ao Governo, neste contexto, a decisão final sobre a opção estratégica para aumento da capacidade aeroportuária para a Região de Lisboa e sobre a garantia de implementação dessa mesma decisão, garantindo igualmente os recursos humanos e financeiros necessários bem como os acordos e condições de contratação pública necessários à execução.
<b>ANA/Vinci</b>		Contribui para o desenvolvimento económico, social e cultural da Região de Lisboa. Aloca a sua capacidade, experiência e know-how para a otimização de gestão de estruturas existentes, projetos de expansão ou construção de raiz de infraestruturas aeroportuárias. Responsável pelo desenvolvimento da opção estratégica para aumento da capacidade aeroportuária para a Região de Lisboa que vier a ser seleccionada, nos termos do contrato de concessão, o que inclui desenvolvimento dos projetos e estudos de impacte ambiental dos projetos complementares.
<b>ANAC</b>		Entidade administrativa independente, com funções de regulação, fiscalização e supervisão do setor da aviação civil, cabendo-lhe, entre outras, as atribuições de coadjuvar o Governo na definição de políticas gerais e setoriais com reflexo no setor da aviação civil, assegurar o bom andamento das atividades no âmbito da aviação civil, regulando e fiscalizando as condições do seu exercício, desempenhando igualmente funções inspetivas e de auditoria, bem como poderes sancionatórios. Cabe-lhe assegurar a regulação de segurança do setor (segurança aeronáutica) através de regulamentação, supervisão, fiscalização de organizações, atividades, equipamentos, sistemas e instalações. Por outro lado, integra igualmente o conjunto das suas atribuições a regulação económica, em matéria de taxas, preços e tarifas, o licenciamento de operações, direitos comerciais de operação de rotas de e para Portugal, bem como a qualidade do serviço. Tem ainda atribuições nas áreas de proteção civil, dos instrumentos de gestão territorial, relativamente a servidões, proteção do ambiente relacionadas com as infraestruturas aeroportuárias.
<b>NAV</b>		Garantir serviços de navegação aérea, designadamente o controlo do espaço aéreo, áreas terminais, torres de controlo aeroportuário, incluindo todos os aspetos de segurança aeronáutica inerentes a estas funções.
	APA, I.P. <sup>10</sup>	Acompanhar a execução das políticas de ambiente, nomeadamente no âmbito da AIA e da AA de planos e programas.

<sup>9</sup> Para além do disposto salienta-se a responsabilidade de todos os agentes enumerados de garantirem o cumprimento da Convenção de Aarhus, , aprovada, para ratificação, pela Resolução da Assembleia da República n.º 11/2003, de 25 de fevereiro. Encontra-se atualmente regulamentado o acesso à informação administrativa ambiental na Lei n.º 26/2016, de 22 de agosto.

<sup>10</sup> Decreto-Lei n.º 56/2012, de 12 de março.

Agentes		Atribuições e Competências
Entidades da administração pública nacional e desconcentrada		<p>Promover e garantir a participação pública, a cidadania ambiental e o acesso à informação nos processos de decisão em matéria de ambiente.</p> <p>Promover a educação, formação e sensibilização para o ambiente e desenvolvimento sustentável.</p> <p>Promover o acompanhamento e apoio às ONG's de ambiente.</p> <p>Propor e acompanhar, em articulação com o ICNF as políticas de conservação da natureza e da biodiversidade.</p> <p>Assegurar a protecção, o planeamento e o ordenamento dos recursos hídricos.</p> <p>Promover o uso eficiente da água e o ordenamento dos usos das águas.</p> <p>Estabelecer e implementar programas de monitorização dos recursos hídricos.</p> <p>Promover uma política de gestão da qualidade do ar, visando a protecção da saúde pública e a qualidade de vida das populações.</p> <p>Acompanhar as políticas sectoriais com impacte nas alterações climáticas, em particular promover o desenvolvimento dos planos sectoriais de baixo carbono, e de iniciativas sectoriais, locais ou regionais de redução de emissões de gases com efeito de estufa, estabelecendo linhas de orientação para a sua aplicação, acompanhamento, monitorização e avaliação;</p> <p>Desenvolver e assegurar a aplicação das opções estratégicas e políticas e das medidas conducentes a uma economia de baixo carbono, em particular no âmbito da mitigação das emissões de gases com efeito de estufa e da adaptação aos impactos das alterações climáticas;</p> <p>Gerir situações de seca e de cheia, coordenar a adopção de medidas excepcionais em situações extremas de seca ou de cheias e dirimir os diferendos entre utilizadores relacionados com as obrigações e prioridades decorrentes da Lei da Água e diplomas complementares;</p> <p>Contribuir para a definição e actualização das políticas de planeamento civil de emergência, na área do ambiente.</p> <p>Assegurar o exercício de competências próprias de licenciamento, da emissão de normas técnicas aplicáveis às operações de gestão de resíduos.</p> <p>Garantir a adopção das medidas necessárias à protecção da saúde humana e do ambiente, elaborar e adoptar quadros de referência para a gestão de riscos, designadamente assegurando a consideração dos riscos tecnológicos nos instrumentos de planeamento territorial.</p>
	ICNF, I.P. <sup>11</sup>	<p>Articular as políticas de conservação da natureza, biodiversidade e florestas com os diversos instrumentos de OT e cooperar com outros serviços e organismos na concretização de quaisquer políticas ou programas nestes domínios.</p> <p>Apoiar a formulação da política de conservação da natureza e biodiversidade e garantir o cumprimento dos objetivos decorrentes dos seus regimes, em articulação com a APA.</p> <p>Contribuir para a definição dos instrumentos de financiamento do investimento nos domínios da conservação da natureza e da floresta e proceder ao acompanhamento da sua concretização.</p>

<sup>11</sup> Decreto-Lei n.º 43/2019, de 29 de março, na sua redação atual.

Agentes		Atribuições e Competências
		<p>Assegurar a elaboração, aprovação, execução e monitorização dos planos de gestão florestal e de outros instrumentos de planeamento e proceder à regulação e licenciamento da ocupação florestal dos solos.</p> <p>Fomentar o potencial produtivo dos povoamentos florestais e a certificação da sua gestão.</p> <p>Promover a articulação e a integração dos objetivos de conservação e de utilização sustentável dos recursos naturais na política de ordenamento do território e nas diferentes políticas setoriais.</p> <p>Promover e desenvolver a informação e sensibilização das populações, dos agentes e das organizações na área da conservação da natureza e da biodiversidade e florestas.</p> <p>Apoiar e executar as decisões de integração da política florestal e de conservação da natureza e da biodiversidade nas políticas de combate à desertificação, de mitigação das alterações climáticas e dos seus efeitos, bem como na redução da dependência energética do País.</p>
	Autoridade Nacional de Proteção Civil <sup>12</sup>	<p>Assegurar e apoiar a atividade de planeamento de emergência de proteção civil para fazer face, em particular, a situações de acidente grave, catástrofe, crise ou guerra.</p> <p>Promover o levantamento, previsão, análise e avaliação dos riscos coletivos de origem natural ou tecnológica e o estudo, normalização e aplicação de técnicas adequadas de prevenção e socorro.</p> <p>Proceder à regulamentação e assegurar a implementação do regime jurídico da segurança contra incêndios em edifícios.</p> <p>Acompanhar todas as operações de proteção e socorro, no âmbito local.</p> <p>Assegurar a coordenação horizontal de todos os agentes de proteção civil e as demais estruturas e serviços públicos com intervenção ou responsabilidades de proteção e socorro.</p> <p>Orientar, coordenar e fiscalizar a atividade dos corpos de bombeiros.</p> <p>Promover e incentivar a participação das populações no voluntariado e todas as formas de auxílio na missão dos bombeiros.</p>
	Direção Geral do Território <sup>13</sup>	<p>Intervir nos procedimentos de AA e na elaboração, acompanhamento, execução e compatibilização dos IGT's.</p> <p>Dinamizar, acompanhar, orientar e apoiar tecnicamente as práticas de gestão territorial no âmbito local, promovendo a concertação dos procedimentos e dos critérios técnicos aplicáveis e a divulgação de boas práticas.</p> <p>Assegurar, em colaboração com as demais entidades competentes, a articulação da política de OT e de urbanismo com as políticas setoriais.</p>

<sup>12</sup> Decreto-Lei n.º 45/2019, de 1 de abril, na sua redação atual.

<sup>13</sup> Decreto Regulamentar n.º 30/2012, de 13 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 153/2015, de 7 de agosto.



Agentes		Atribuições e Competências
	Direção Geral do Património Cultural <sup>14</sup>	<p>Elaborar, em articulação com as respetivas direções regionais de cultura, planos, programas e projetos para a execução de obras e intervenções de conservação, recuperação, restauro e valorização, em imóveis classificados ou em vias de classificação do Estado, bem como proceder à respetiva fiscalização ou acompanhamento técnico.</p> <p>Assegurar a gestão e valorização do património cultural arquitetónico e arqueológico que lhe esteja afeto e promover, executar e fiscalizar as obras ou intervenções necessárias a esse fim.</p> <p>Participar, nos termos da lei, nos procedimentos de AIA e na elaboração dos IGT's.</p> <p>Fomentar e acompanhar a execução de atividades de cooperação com outras instituições públicas ou da sociedade civil.</p> <p>Promover a sensibilização e a divulgação de boas práticas para a defesa e valorização do património cultural arquitetónico e arqueológico.</p> <p>Pronunciar-se sobre o impacto de planos ou grandes projetos e obras, tanto públicos como privados, e propor medidas de proteção e as medidas corretivas e de minimização que resultem necessárias para a proteção do património cultural arquitetónico e arqueológico.</p> <p>Celebrar protocolos de colaboração e contratos-programa com autarquias locais e outras entidades tendo em vista a qualificação e gestão de museus.</p>
	CCDR-LVT <sup>15</sup>	<p>Assegurar a articulação entre instituições da administração direta do Estado, autarquias locais e entidades equiparadas e dinamizar a cooperação inter-regional transfronteiriça, contribuindo para a integração europeia do espaço regional e para o reforço da competitividade, com base em estratégias de desenvolvimento sustentáveis de níveis regional e local.</p> <p>Apoiar tecnicamente autarquias locais e as suas associações.</p> <p>Garantir a elaboração, acompanhamento e avaliação dos IGT's, assegurando a sua articulação com os IGT's de âmbito nacional e regional.</p> <p>Dinamizar e promover, na respetiva região, as necessárias políticas públicas com o objetivo de contribuir para a sua competitividade económica e social e para a sustentabilidade.</p>
	Área Metropolitana de Lisboa <sup>16</sup>	<p>Participar na elaboração dos planos e programas de investimentos públicos com incidência na área metropolitana.</p> <p>Promover o planeamento e a gestão da estratégia de desenvolvimento económico, social e ambiental do território abrangido.</p> <p>Participar na definição de redes de serviços e equipamentos de âmbito metropolitano.</p> <p>Assegurar a articulação das atuações entre municípios e os serviços da administração central nas áreas definidas na alínea 2 do artigo 67º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.</p>

<sup>14</sup> Decreto-Lei n.º 115/2012, de 25 de maio.

<sup>15</sup> Decreto-Lei n.º 36/2023, de 26 de maio.

<sup>16</sup> Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual.

Agentes		Atribuições e Competências
		Exercer as atribuições transferidas pela administração central e o exercício em comum das competências delegadas pelos municípios que as integram.
	Demais Entidades da Administração Pública Regional	Assegurar o cumprimento de regras e regulamentos existentes a nível regional e municipal para as suas áreas de atividade Participar ativamente nos processos de planeamento e desenvolvimento territorial. Legitimar o processo de desenvolvimento de projetos existentes e a concretizar de acordo com as atribuições definidas por Lei para as suas áreas de atividade. Implementar mecanismos procedimentais que assegurem a cooperação vertical dos níveis hierárquicos de decisão.
<b>Serviços Públicos e Privados, incluindo operadores aéreos</b>	Operadores de Transportes Terrestres	Prestar serviço público de transporte fluvial integrado no sistema global da Área Metropolitana de Lisboa. Garantir qualidade e segurança no serviço público prestado. Promover a mobilidade sustentável, seguindo uma estratégia integrada de transportes para a Área Metropolitana de Lisboa Prestar serviços de transporte rodoviário de passageiros. Assegurar o adequado nível de mobilidade a todos os agentes. Contribuir para a qualidade de vida das populações onde os respetivos serviços são operados.
	Operadores de transporte aéreo	Prestar serviço público de transporte aéreo de acordo com as normas da ICAO e IATA e ACI Europe. Garantir qualidade e segurança no serviço público prestado. Promover a eficiência energética e a mobilidade sustentável Contribuir para a qualidade de vida das populações onde os respetivos serviços são operados
	Demais entidades de prestação de serviços públicos e privados (sociais, saúde, emprego, educação, ambiente, água, resíduos, etc.)	Assegurar o abastecimento público de água. Assegurar a rede de águas residuais urbanas e pluviais em baixa. Manutenção das redes de drenagem de águas residuais Sistema integrado de gestão de resíduos sólidos Prestar apoio social, serviços de saúde, formação profissional, educação e voluntariado. Assegurar o cumprimento das regras e regulamentos existentes, a nível municipal, para as suas áreas de atividade. Legitimar o processo de desenvolvimento de projetos existentes.

Agentes		Atribuições e Competências
<b>Agentes Económicos</b>		<p>Apostar no enriquecimento económico local pela comercialização de produtos endógenos e promoção de identidade regional.</p> <p>Fortalecer a confiança de investidores para o desenvolvimento económico nacional, regional e local.</p> <p>Desenvolver esforços de marketing direcionados para a promoção de atividades inovadoras.</p> <p>Assegurar o cumprimento das responsabilidades sociais e ambientais.</p> <p>Assegurar o cumprimento do princípio do poluidor-pagador resultante do exercício das atividades desenvolvidas.</p>
<b>Municípios na área de influência das opções estratégicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alcochete</li> <li>• Benavente</li> <li>• Lisboa</li> <li>• Loures</li> <li>• Montijo</li> <li>• Palmela</li> <li>• Santarém</li> <li>• Vendas Novas</li> </ul>	<p>Estabelecer medidas preventivas nos seus territórios ou outros mecanismos de controlo de especulação imobiliária induzida pela possível localização de uma nova infraestrutura aeroportuária no seu território municipal</p> <p>Assegurar uma atuação articulada entre municípios e entre municípios e serviços da administração central em processos de planeamento e desenvolvimento de projetos.</p> <p>Desenvolver planos urbanísticos e territoriais que promovam e orientem um desenvolvimento sustentável do território e contribuam para a resiliência do território</p>
<b>Associações não Governamentais</b>	Culturais	<p>Assegurar responsabilidade de participação ativa nos processos de planeamento e desenvolvimento do território.</p> <p>Promoção e desenvolvimento de atividades comunitárias na sua área de atividade.</p> <p>Cumprimento dos dispostos legais presentes nos regulamentos de apoio ao associativismo local.</p> <p>Divulgação de informação a todos os agentes existentes.</p>
	Defesa do Ambiente e Património	
	Moradores	
	ONGs	
	Outras associações de interesse	
<b>Meios de comunicação</b>	Jornais, Rádios, Redes Sociais	Comunicar, Informar, criar opinião de forma saudável, construtiva e inteligente
	Cidadãos	Participar ativamente nos processos de discussão de forma construtiva e coerente.

## ANEXO III – Orientações e metas do QRE

Quadro 11: Quadro de Referência Estratégico - Orientações e Metas

Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
Promover a gestão aeroportuária com base no paradigma "Business-to-People" e garantir o futuro da indústria aeroportuária (e além disso, aviação e conectividade aérea) por meio do fornecimento de orientações que permitam aos operadores aeroportuários incorporar a sustentabilidade em o núcleo de sua estratégia de negócios. <b>(AEAS)</b>						emissões globais diminuam em -45% até 2030 e que sejam zero até 2050
Criar aeroportos e portos de emissões nulas — por exemplo, através de novas iniciativas para promover combustíveis sustentáveis nos setores da aviação e marítimo, com aplicação adequada do CORSIA no direto da União. <b>(EMSI, RESA)</b>						
Monitorizar e tomar medidas para obter uma tendência decrescente nos números e taxas de acidentes em relação aos verificados em aeronaves de registo nacional ou realizados por um operador nacional, e que são traduzidos em indicadores de desempenho. <b>(PNSO)</b>						
Providenciar, através de uma resposta concertada, as condições e os meios indispensáveis à minimização dos efeitos adversos de um acidente grave ou catástrofe. <b>(PNEPC)</b>						
Reforçar a segurança e a proteção dos transportes em todos os modos de transporte, nomeadamente reduzindo o número de mortes para quase zero até 2050. <b>(EMSI)</b>						
Garantir a segurança de abastecimento. <b>(PNEC)</b>						

Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
Promover a adoção de veículos, navios e aviões de emissões nulas, de combustíveis Hipo carbónicos e renováveis e infraestruturas conexas. <b>(EMSI)</b>						<p>Até 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 100 cidades europeias serão neutras em termos climáticos</li> <li>- O tráfego de comboios de alta velocidade duplicará em toda a Europa</li> <li>- As viagens para trajetos inferiores a 500 km deverão ter um impacto carbónico neutro</li> <li>- A mobilidade automatizada será implementada em grande escala</li> </ul> <p>Até 2035:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- As aeronaves de grandes dimensões, de emissões nulas, estarão prontas a ser comercializadas</li> </ul> <p>Até 2050:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Quase todos os veículos motorizados serão de emissões nulas</li> <li>- O tráfego ferroviário de mercadorias irá duplicar</li> <li>- Haverá uma Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) multimodal plenamente operacional para transportes sustentáveis e inteligentes, com conectividade de alta velocidade.</li> </ul>
Reforçar o mercado único — por exemplo, intensificando os esforços e os investimentos para completar a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) até 2030 e apoiar o setor a recuperar melhor através de maiores investimentos, tanto públicos como privados, na modernização das frotas em todos os modos de transporte. <b>(EMSI)</b>						
A RTE-T deve reforçar a coesão social, económica e territorial da União e contribuir para a criação de um espaço único europeu dos transportes eficiente e sustentável, que proporcione mais benefícios aos seus utilizadores e que apoie o crescimento inclusivo. <b>(RTE-T)</b>						<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rede Global (comprehensive network), a concluir até ao final de 2050</li> <li>- Rede Principal (core network), a concluir até ao final de 2030</li> <li>- Reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes em 60 %, com base nos níveis de 1990, até 2050</li> </ul>

Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
Assegurar uma cobertura adequada do território e a ligação dos centros urbanos mais relevantes (de acordo com o PNPOT), bem como as ligações transfronteiriças ibéricas e a integração na rede transeuropeia. <b>(PFN)</b>						
Terminar a construção de uma rede estratégica de infraestruturas de transportes e mobilidade, ambientais e de energia, indispensáveis à sustentabilidade, competitividade e conectividade do território. <b>(VEPREP)</b>						
Planear uma rede ferroviária para um horizonte de médio e longo prazo que permita ao caminho-de-ferro afirmar-se como um modo de transporte de elevada capacidade e sustentabilidade ambiental. <b>(PFN)</b>						Duplicar a quota modal da ferrovia no transporte de passageiros e sw mercadorias para se atingir até 2050: - 20% do transporte de passageiros - 40% do transporte de mercadorias
Identificar as necessidades de acessibilidade, mobilidade, coesão e desenvolvimento às quais o transporte ferroviário pode dar resposta adequada e especializar as linhas e ramais ferroviários para o serviço. <b>(PFN)</b>						
Assegurar a integração do modo ferroviário nas principais cadeias logísticas nacionais e internacionais e uma progressiva transferência modal para o modo ferroviário. <b>(PFN)</b>						
Estabelecer princípios para a definição das obrigações de serviço público de transporte de passageiros em caminho-de-ferro, identificar as linhas ferroviárias, com elevado potencial de desenvolvimento e avaliar os investimentos necessários. <b>(PFN)</b>						
Assegurar a conexão da rede ferroviária, com outros modos de transporte, designadamente, rodoviário, aéreo, fluvial e marítimo, tanto de mercadorias como de passageiros. <b>(PFN)</b>						
Tornar a mobilidade interurbana e urbana saudável e sustentável, por via de transportes de mercadorias mais ecológicos, mobilidade multimodal conectada e autónoma. <b>(EMSI)</b>						

Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
Reforçar a rede do sistema de mobilidade e coesão territorial. <b>(PNI2030)</b>						
Promoção de soluções inovadoras e tecnologias de futuro aplicadas à energia e ao ecossistema mobilidade. <b>(PNI)</b>						
Tornar a mobilidade justa e equitativa para todos — por exemplo, fazendo com que a nova mobilidade seja acessível e a preços comportáveis em todas as regiões e para todos os passageiros, incluindo os passageiros com mobilidade reduzida, e tornando o setor mais atrativo para os trabalhadores. <b>(PAMU-AML) (EMSI)</b>						
Promover padrões de mobilidade mais sustentáveis, através do incentivo à utilização e criação de condições para o reforço da quota modal do TP e dos modos suaves nas deslocações quotidianas em detrimento da utilização do TI, cuja utilização deve ser racionalizada e devidamente articulada numa logica intermodal. <b>(PAMU-AML)</b>						
Reorganização do sistema metropolitano de transportes, no quadro de uma estratégia de mobilidade para a área metropolitana, com um progressivo reforço das acessibilidades internas e externas (portos, aeroportos e redes transeuropeias), do transporte colectivo, privilegiando o transporte ferroviário e fluvial. <b>(PROT-AML)</b>						
Contribuir para a estruturação do território metropolitano, assegurando a consolidação de um conceito de rede metropolitana de transportes que potencie a intermodalidade e a densificação da ocupação do território em torno das áreas servidas pelos eixos estruturantes de transporte pesado, concorrendo para a consolidação da estrutura urbana polinucleada preconizada pelo PROT-AML. <b>(PAMU-AML)</b>						

Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
Fixar os preços do carbono e dar melhores incentivos aos utilizadores — por exemplo, através da adoção de um conjunto abrangente de medidas para garantir uma tarifação justa e eficiente em todos os transportes. <b>(EMSI)</b>						
Colocar o país numa trajetória de descarbonização e melhoria da eficiência do sistema energético. <b>(PNI)</b>						
Melhorar a eficiência energética e ambiental do sistema de transportes, concorrendo, para a afirmação do desígnio de transição para uma economia de baixo carbono. <b>(PAMU-AML)</b>						
Apostar mais do que nunca na eficiência energética, na incorporação crescente de energias de fontes renováveis e no apoio à produção renovável descentralizada, de forma a assegurar a transformação da matriz energética nacional, a criação de emprego intensivo e especializado e o combate à pobreza energética. <b>(VEPREP)</b>						
Desenvolver cidades mais verdes e promotoras de uma melhor vivência em comunidade, com apoio à habitação de longa duração, e aposta na mobilidade urbana elétrica e ativa, com a construção de ciclovias e desenvolvimento de novas soluções de logística urbana. <b>(VEPREP) (PNEC)</b>						
Garantir o acesso a fontes de energia fiáveis, sustentáveis e modernas, diversificar as fontes de energia da Europa, garantindo a segurança energética através da solidariedade e da cooperação entre os países da EU e reduzir a dependência das importações de energia. <b>(ODS7) (PE)</b>						<ul style="list-style-type: none"> <li>- Até 2030, aumentar substancialmente a participação de energias renováveis na matriz energética global (ODS7 – 7.2)</li> <li>- Até 2030, duplicar a taxa global de melhoria da eficiência energética (ODS7 – 7.3)</li> <li>- Redução das emissões líquidos de GEE para zero até 2050;</li> <li>- Aumento da quota-parte das energias renováveis no consumo de energia para 42% a 45%;</li> </ul>



Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
						- Redução de 40% a 42% no consumo de energia primária da UE e de 36% a 40% no consumo de energia final.
Garantir o funcionamento de um mercado interno da energia plenamente integrado, que permita o livre fluxo de energia através da UE através de infraestruturas adequadas e sem obstáculos técnicos ou regulamentares. <b>(PE)</b>						
Descarbonização da economia, e evoluir para uma economia de baixas emissões de carbono, em conformidade com o Acordo de Paris tendo em vista a convergência com o propósito de combate às alterações climáticas e redução do seu efeito a nível global. <b>(ENCNB) (PE)</b>						<p>-Manter o n.º de avaliações do estado de conservação ou tendência positivas;</p> <p>-Iniciar a execução de 50% das medidas de adaptação às alterações climáticas, dando prioridade às relativas a espécies e habitats dulçaquícolas e costeiros;</p> <p>-Promover ações que fomentem a redução da mortalidade, a exclusão e a fragmentação de habitats.</p>
Obrigaçao dos Estados-Membros à fixação de objetivos indicativos nacionais em matéria de eficiência energética de forma a garantir que a UE atinja os seus objetivos de consumos energéticos. <b>(PE)</b>						<p>- Redução do consumo de energia primária e final de 32,5% até 2030 ao nível da UE, em comparação com as previsões do consumo energético para 2030;</p> <p>- Adoção de medidas para reduzir o consumo anual de energia dos Estados-Membros em 4,4%, em média, até 2030.</p>
Promover a transição para uma economia competitiva, circular, resiliente e neutra em carbono, gerando mais riqueza, emprego e bem-estar. <b>(RNC)</b>						<p>- Entre 85 % e 90 % até 2050, face a 2005, e a compensação das restantes emissões através do uso do solo e florestas;</p> <p>- Alcançar através de uma trajetória de redução de emissões entre 45 % e 55 % até 2030, e entre 65 % e 75 % até 2040, em relação a 2005.</p>
Identificar vetores de descarbonização e linhas de atuação subjacentes a trajetórias para a neutralidade carbónica em 2050, garantindo condições eficazes de acompanhamento do progresso alcançado e assegurar a integração dos objetivos de neutralidade carbónica nos domínios setoriais. <b>(RNC)</b>						

Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
Descarbonizar a economia nacional, priorizando a eficiência energética, reforçar as apostas nas energias renováveis e reduzir a dependência energética do País. <b>(PNEC) (RNC)</b>						<p>Metas para o horizonte 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduzir entre 45% a 55% de emissões de gases com efeito de estufa em relação a 2005;</li> <li>- Incorporar 47% de energia de fontes renováveis no consumo final bruto;</li> <li>- Reduzir 35% do consumo de energia primária com vista a uma melhor eficiência energética;</li> <li>- Atingir 15% interligações de eletricidade.</li> </ul> <p>Metas setoriais de redução de emissões de GEE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 70 % no setor dos serviços;</li> <li>- 35 % no setor residencial;</li> <li>- 40 % no setor dos transportes;</li> <li>- 11 % no setor da agricultura;</li> <li>- 30 % no setor dos resíduos e águas residuais.</li> </ul>
Prosseguir com a reconversão industrial e preparar o tecido industrial para os desafios do futuro, garantindo a transição energética e a descarbonização, adotando modelos de uma economia circular e apostando também nas cadeias curtas e nos recursos endógenos. <b>(VEPREP)</b>						
Assegurar uma transição justa e coesa que contribua para a valorização do território. <b>(RNC)</b>						
A contenção da expansão da área metropolitana de Lisboa, sobretudo sobre o litoral e as áreas de maior valor ambiental, bem como nas zonas consideradas críticas ou saturadas do ponto de vista urbanístico. <b>(PROT-AML)</b>						

Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
Promover a coesão do território por via de programas orientados para a preservação da biodiversidade, a valorização do capital natural e a transformação da paisagem, apostando numa floresta ordenada e resiliente e numa atividade agrícola adaptada ao território, preparada para enfrentar os efeitos das alterações climáticas e para cadeias curtas de distribuição e de consumo. <b>(VEPREP)</b>						
Valorização do território, adotando modelos de desenvolvimento que se diferenciem pela combinação de características, protegendo e fomentando a valoração natural e biodiversidade, garantindo ainda a integração dos objetivos para a conservação e promoção da sustentabilidade natural. <b>(QAP) (CZN) (ENCNB)</b>						
A salvaguarda da estrutura ecológica metropolitana propondo uma estrutura metropolitana de proteção e valorização ambiental como rede fundamental de áreas, corredores e ligações ecológicas, de valorização ambiental do sistema territorial, incluindo (re)valorização da água. <b>(PROT-AML)</b>						
A coesão socio-territorial da área metropolitana com diversificação das centralidades na estruturação urbana, nas duas margens do Tejo, com salvaguarda da paisagem e dos valores ambientais ribeirinhos, requalificando socio urbanisticamente áreas degradadas. <b>(PROT-AML)</b>						
Promover a qualidade do ambiente construído e a manutenção das paisagens e suas funções ecológicas, contrariando a expansão urbana e garantindo a qualidade construtiva e ambiental das edificações. <b>(PNAP) (PRPVPC)</b>						
Promover uma arquitetura e um urbanismo ecológicos e eficientes na utilização dos recursos, em especial a energia e a água, e a sustentabilidade do ambiente construído e das paisagens. <b>(CEP) (PNAP) (CPPMCN)</b>						

Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
Implementar a excelência nas intervenções arquitetónicas e de ordenamento das áreas urbanas e rurais, garantindo que são planeadas e executadas em respeito pelo património cultural e natural. <b>(CEP) (PNAP) (CPPMCN)</b>						
Caracterizar os impactos socioeconómicos das alterações climáticas nas diferentes escalas territoriais e avaliar necessidades financeiras. <b>(RNA)</b>						
Criar ferramentas para identificar as vulnerabilidades climáticas e apoiar a progressiva integração da adaptação às alterações climáticas na conceção de projetos de intervenção direta e indireta no território. <b>(RNA)</b>						
Contribuir para a implementação do PNPOT, identificando e cartografando os territórios vulneráveis às alterações climáticas, à escala nacional e regional, com vista a garantir a resiliência socio ecológica dos territórios, nos diferentes níveis de planeamento e gestão. <b>(RNA)</b>						
Mitigar as consequências dos riscos associados às alterações climáticas, fenómenos meteorológicos e outros eventos, evitando eventuais reduções de disponibilidade ou interferência com os ecossistemas associados ou dependentes. <b>(PNA) (PGBHT)</b>						
Implementar medidas de adaptação, integrando a priorização das medidas, em harmonia com as preocupações das esferas da ciência, política e sociedade civil, através de mecanismos de avaliação comparativa e participativos, assim como a implementação de medidas de adaptação apoiada pela identificação de mecanismos de financiamento. <b>(PAAAC)</b>						
Adotar medidas urgentes para combater as alterações climáticas e os seus impactos. <b>(ODS13)</b>						- Integrar medidas relacionadas com alterações climáticas nas políticas, estratégias e planos nacionais (ODS13 – 13.2)
Contribuir para a resiliência e para a capacidade nacional de adaptação às vulnerabilidades e impactes das alterações climáticas. <b>(RNC)(PNI) (PNPOT)</b>						

Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
Fixar compromissos nacionais para a redução de emissões de gases nocivos e partículas finas, bem como monitorizar os efeitos da poluição atmosférica nos ecossistemas. <b>(TEN)</b>						
Criação de maiores sinergias entre a política de qualidade do ar e outras políticas relevantes conducentes à prossecução do objetivo a longo prazo para alcançar os níveis de qualidade do ar em consonância com as orientações da OMS. <b>(ENA)</b>						
Fortalecer a governança na gestão do risco de catástrofes, investindo na redução do risco em prol na resiliência e na preparação da resposta efetiva a catástrofes, como o Build Back Better. <b>(QS)</b>						
Integrar e garantir os IGT's nas novas abordagens para a sustentabilidade e exposição a riscos, reforçando a eficiência territorial destes. <b>(PNPOT)</b>						
Integrar a paisagem nas suas políticas de ordenamento do território e de urbanismo, e nas suas políticas cultural, ambiental, agrícola, social e económica, bem como em quaisquer outras políticas com eventual impacto direto ou indireto na paisagem. <b>(PNAP)</b>						
Minimização dos riscos de incêndios e agentes bióticos. <b>(ENF)</b>						<p>- Diminuição gradual da taxa anual de área ardida entre 2010 e 2030, até atingir em 2030 e no cenário mais otimista, a meta de 0,8% ao ano para o pinheiro-bravo e eucalipto e valores, em média, inferiores para as restantes espécies;</p> <p>- Aumento substancial da percentagem de floresta regenerada após incêndio. Este aumento poderá ser alcançado através de medidas de apoio à regeneração de áreas florestais ardidas e na diminuição da recorrência dos incêndios florestais. Mesmo no cenário menos otimista, a regeneração após incêndio nunca é inferior a 80%, sendo de 100% no cenário mais otimista;</p>

Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
						<p>- Aposta na florestação (de superfícies agrícolas marginais e de matos), por via da instalação de povoamentos e por via de regeneração natural, com a arborização de cerca de 12 mil por ano no cenário mais pessimista e de cerca de 22 mil hectares no cenário mais otimista;</p> <p>- Reconversão de povoamentos de eucalipto instalados em condições ecológicas desajustadas para a espécie, substituindo-os por espécies mais adaptadas às condições climáticas locais. As áreas a reconverter situam-se entre os 25 e os 45 mil hectares, no cenário mínimo e no máximo, respetivamente;</p> <p>- Redução da deflorestação por outras causas que não os incêndios, decorrentes da mortalidade ou da reconversão para outros usos, aspeto particularmente importante no caso do sobreiro e da azinheira. Propõe-se que a deflorestação, resultante de outras causas que não os incêndios, passe para valores compreendidos entre os 0,1 e os 0,2% ao ano, para o cenário máximo e mínimo respetivamente.</p>
Reduzir as ignições de maior risco e geri-lo de forma eficiente. <b>(PGIFR)</b>						
Melhoria da gestão florestal e da produtividade dos povoamentos, especializando o território e por sua vez aumentando o valor dos produtos resultantes. <b>(ENF)</b>						
Valorizar os espaços rurais, planejar e promover uma paisagem diversificada e reformar o modelo de gestão florestal. <b>(PGIFR)</b>						<p>- A perda de vidas humanas em incêndios, embora sendo possível, deve ser um fenómeno raro;</p> <p>- A percentagem dos incêndios com mais de 500ha deve fixar-se abaixo de 0.3% do total de incêndios;</p> <p>- A área ardida acumulada no período da década seja inferior a 660.000ha.</p>
Proteger, restaurar e promover o uso sustentável dos ecossistemas terrestres, gerir de forma sustentável as florestas, combater a desertificação, travar e reverter a degradação dos solos e travar a perda de biodiversidade. <b>(ODS15)</b>						<p>- Até 2020, assegurar a conservação, recuperação e uso sustentável de ecossistemas terrestres e de água doce interior e os seus serviços, em especial florestas, zonas húmidas, montanhas e terras áridas, em conformidade com as obrigações decorrentes dos acordos internacionais (ODS15 – 15.1)</p>

Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
						<p>- Até 2020, promover a implementação da gestão sustentável de todos os tipos de florestas, travar a deflorestação, restaurar florestas degradadas e aumentar substancialmente os esforços de florestação e reflorestação, a nível global (ODS15 – 15.2)</p> <p>- Até 2020, integrar os valores dos ecossistemas e da biodiversidade no planeamento nacional e local, nos processos de desenvolvimento, nas estratégias de redução da pobreza e nos sistemas de contabilidade (ODS15 – 15.9)</p>
Erradicar a fome, alcançar a segurança alimentar, melhorar a nutrição e promover a agricultura sustentável <b>(ODS2)</b>						<p>- Até 2030, duplicar a produtividade agrícola e o rendimento dos pequenos produtores de alimentos, (ODS2 – 2.3)</p> <p>- Até 2030, garantir sistemas sustentáveis de produção de alimentos e implementar práticas agrícolas resilientes (ODS2 – 2.4)</p>
Garantir a disponibilidade e a gestão sustentável da água potável e do saneamento para todos <b>(ODS6)</b>						<p>- Até 2030, melhorar a qualidade da água, reduzindo a poluição, eliminando despejo e minimizando a libertação de produtos químicos e materiais perigosos, reduzindo para metade a proporção de águas residuais não-tratadas e aumentando substancialmente a reciclagem e a reutilização, a nível global (ODS6 – 6.3)</p> <p>- Até 2030, aumentar substancialmente a eficiência no uso da água em todos os setores (ODS6 – 6.4)</p> <p>- Até 2020, proteger e restaurar ecossistemas relacionados com a água, incluindo montanhas, florestas, zonas húmidas, rios, aquíferos e lagos (ODS6 – 6.6)</p>
Assegurar disponibilidade de água numa base sustentável para as populações, as atividades económicas e os ecossistemas, através de uma gestão eficiente, por via do licenciamento, resistindo à pressão de potenciais novos usos sem perda de qualidade. <b>(PNA) (PGBHT)</b>						

Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
Proteger e restaurar os ecossistemas naturais aquáticos e ecossistemas terrestres deles dependentes, assim como a proteção de massas de água, e por consequência garantir o bom estado/qualidade dos sistemas hídricos naturais e humanizados. <b>(PNA) (PGBHT)</b>						
Promover e assegurar a conservação das zonas húmidas, de aves aquáticas, assim como outras espécies de flora e fauna, habitats protegidos e respetivos ecossistemas e valores naturais da rede Natura 2000, promovendo a resiliência dos territórios e fomentando a expansão populacional quando devida e em local apropriado. <b>(QAP) (CZN) (ENCNB)</b>						
Garantir o acesso à saúde de qualidade e promover o bem-estar para todos, em todas as idades <b>(ODS3)</b>						<p>- Até 2030, reduzir num terço a mortalidade prematura por doenças não transmissíveis via prevenção e tratamento, e promover a saúde mental e o bem-estar (ODS3 – 3.4)</p> <p>- Até 2030, reduzir substancialmente o número de mortes e doenças devido a químicos perigosos, contaminação e poluição do ar, água e solo (ODS3 – 3.9)</p>
Qualificação do território, nomeadamente das áreas urbanas degradadas ou socialmente deprimidas, bem como das áreas periféricas ou suburbanas e dos centros históricos, elegendo o ambiente e o património como fatores de competitividade. <b>(PROT-AML)</b>						



Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
Promover a eficiência e suficiência na utilização de recursos, reduzindo os impactos ambientais negativos, através de uma gestão de resíduos integrada e sustentável para uma economia circular. <b>(PNGR)</b>						<p>Até 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduzir a produção de resíduos, de modo a que em 2030 se produzam 13,6 Mt, ou seja, menos 2,3 Mt do que o produzido em 2018 (15,9 Mt);</li> <li>- Reduzir a proporção de resíduos perigosos face ao total de resíduos produzidos, evoluindo-se de 7,0 %, em 2018, para 4,4 %, em 2030.</li> <li>- Melhorar a produtividade material da economia, indicador medido pelo quociente entre o rendimento nacional (PIB(11)) e o CIM, pretendendo-se um aumento de 1,18 k(euro)/t, no ano de 2018, para 1,68 k(euro)/t, no ano de 2030, gerando maior valor económico por unidade de recurso consumida;</li> <li>- Dissociar o crescimento económico da produção de resíduos, indicador medido pelo quociente entre a produção de resíduos e o rendimento nacional (PIB), ambicionando-se uma diminuição de 0,080 t/k(euro), em 2018, para 0,059 t/k(euro), em 2030.</li> <li>- Aumentar a disponibilidade de resíduos para a economia, indicador medido pelo quociente entre a valorização (exceto valorização energética) e a produção de resíduos, de 65 %, em 2018, para 81 %, em 2030, refletindo, desta forma, o fecho dos ciclos dos materiais.</li> <li>- Reduzir a quantidade de resíduos eliminados, de 4,2 Mt, em 2018, para 1,7 Mt, em 2030, indo assim ao encontro da hierarquia de gestão de resíduos, em que as operações de eliminação deverão ser evitadas, sempre que as alternativas sejam económica e ambientalmente viáveis;</li> <li>- Reduzir a emissão de GEE do setor dos resíduos, de 6,5 Mt CO(indice 2eq) (valor de referência de 2005) para 4,55 Mt CO(indice 2eq), em 2030.</li> </ul>
Economia circular, promovendo a maior eficiência dos processos produtivos e de consumo, reduzindo a utilização de recursos naturais e o seu desperdício nos processos de consumo. <b>(ENCNB)</b>						

Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
Recuperar a economia e proteger o emprego, e fazer da próxima década um período de recuperação e convergência de Portugal com a União Europeia, assegurando maior resiliência e coesão, social e territorial por via mais competitividade. <b>(EP) (APP)</b>						<p>-Aumentar a despesa total em I&amp;D para 3% do PIB em 2030, com a despesa pública a representar 1,25% do PIB e a despesa privada cerca de 1,75% do PIB;</p> <p>-Aumentar as exportações de bens e serviços, ambicionando-se atingir um volume de exportações equivalente a 50 % do PIB na primeira metade desta década, com enfoque na performance da balança tecnológica;</p> <p>-Reforçar a atração de investimento direto estrangeiro;</p> <p>-Promover o desenvolvimento harmonioso do território nacional, assegurando que todas as regiões NUTS II convergem em PIB per capita com a média europeia.</p> <p>-Modernização dos equipamentos e infraestruturas dos agentes de proteção civil e da aquisição de frota de meios aéreos de combate aos incêndios.</p>
Apostar na reindustrialização do país e desenhar fileiras estratégicas associadas à produção sustentável de energias renováveis e gases renováveis, como amónia, metanol verde, combustíveis sintéticos, hidrogénio verde, à bioeconomia sustentável, aos recursos minerais e ao mar, garantindo a descarbonização das atividades e assegurando uma transição justa. <b>(VEPREP) (PNR)</b>						Rácio das exportações de alta tecnologia nas exportações totais de mercadorias de 9% até 2030 + Conectividade aérea (Europeia e não europeia)
Aceleração da mudança de modelo de desenvolvimento económico, social e territorial do país, baseado cada vez mais na redução das desigualdades, no conhecimento, na sustentabilidade, na tecnologia, e na inovação. <b>(PNR)</b>						Pretende-se aumentar esta proporção entre exportações e PIB para 53% até 2030, e atingir um investimento global em I&D de 3 % do PIB em 2030, com a despesa pública a representar 1,25% do PIB e a despesa privada cerca de 1,75% do PIB. + a substituição completa do transporte aéreo entre Porto e Lisboa e uma transferência significativa de deslocações por rodovia.
Redução gradual e sustentada da dívida pública e reforço do investimento público, fundamental para suportar o crescimento nas próximas décadas, assim como a consolidação do tecido produtivo orientado para os mercados externos. <b>(PE)</b>						<p>-Estabilização da taxa média anual de crescimento do PIB em 2%;</p> <p>-Redução do peso da dívida pública no PIB para 92% em 2027;</p> <p>-Crescimento do investimento público a um ritmo médio anual de 10%;</p>

Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
Afirmar o turismo como hub para o desenvolvimento económico, social e ambiental em todo o território, posicionando Portugal como um dos destinos turísticos mais competitivos e sustentáveis do mundo por via do aumento da conectividade, reforçado pelo aumento das rotas aéreas. <b>(ET)</b>						-Aumentar a procura em todo o território: 80 milhões de dormidas; -Crescer em valor: 26 mil milhões de euros em receitas; -Alargar a atividade turística a todo o ano, atingindo em 2027 o índice de sazonalidade mais baixo de sempre, 37,5% para 33,5%;
Garantir a competitividade das acessibilidades ao destino Portugal e atingir os mercados que melhor respondem aos desafios de crescer em valor e que permitem alargar o turismo a todo o ano e em todo o território. <b>(ET)</b>						
Desenvolver indústria inovadora e competitiva. <b>(PNEC)</b>						
Erradicar a pobreza em todas as suas formas, em todos os lugares <b>(ODS1)</b>						- Até 2030, aumentar a resiliência dos mais pobres e em situação de maior vulnerabilidade, e reduzir a exposição e a vulnerabilidade destes aos fenómenos extremos relacionados com o clima e outros choques e desastres económicos, sociais e ambientais (ODS1 – 1.5)
Promover o crescimento económico inclusivo e sustentável, o emprego pleno e produtivo e o trabalho digno para todos. <b>(ODS8)</b>						- Atingir níveis mais elevados de produtividade das economias através da diversificação, modernização tecnológica e inovação, nomeadamente através da aposta em setores de alto valor acrescentado e dos setores de mão-de-obra intensiva (ODS8 – 8.2) - Promover políticas orientadas para o desenvolvimento que apoiem as atividades produtivas, criação de emprego decente, empreendedorismo, criatividade e inovação, e incentivar a formalização e o crescimento das micro, pequenas e médias empresas, inclusive através do acesso aos serviços financeiros (ODS8 – 8.3) - Melhorar progressivamente, até 2030, a eficiência dos recursos globais no consumo e na produção, e procurar ativamente dissociar crescimento económico da degradação ambiental (ODS8 – 8.4) - Até 2030, alcançar o emprego pleno e produtivo, e trabalho decente para todas as mulheres e homens, inclusive para os jovens e as pessoas com deficiência, e remuneração igual para trabalho de igual valor (ODS8 – 8.5)
Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação. <b>(ODS9)</b>						- Desenvolver infraestruturas de qualidade, fiáveis, sustentáveis e resilientes, incluindo infraestruturas regionais e transfronteiriças, para

Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
						apoiar o desenvolvimento económico e o bem-estar humano, focando o acesso equitativo e a preços acessíveis para todos (ODS9 – 9.1)
Tornar as cidades e comunidades inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis. <b>(ODS11)</b>						<ul style="list-style-type: none"> <li>- Até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e as capacidades para um ordenamento do povoamento humano participativo, integrado e sustentável</li> <li>- Até 2030, reduzir significativamente o número de mortes e o número de pessoas afetadas por catástrofes e diminuir substancialmente as perdas económicas diretas causadas por essa via no produto interno bruto global, incluindo as catástrofes relacionadas com a água</li> <li>- Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita nas cidades, incluindo prestar especial atenção à qualidade do ar, à gestão de resíduos municipais e de outros resíduos</li> </ul>
Garantir padrões de consumo e de produção sustentáveis. <b>(ODS12)</b>						<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promover práticas de contratação pública sustentáveis, de acordo com as políticas e prioridades nacionais (ODS12 – 12.7)</li> </ul>
Promover sociedades pacíficas e inclusivas para o desenvolvimento sustentável, proporcionar o acesso à justiça para todos e construir instituições eficazes, responsáveis e inclusivas a todos os níveis <b>(ODS16)</b>						<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desenvolver instituições eficazes, responsáveis e transparentes, a todos os níveis (ODS16 – 16.6)</li> <li>- Garantir que a tomada de decisão, a todos os níveis, é responsável, inclusiva, participativa e representativa (ODS16 – 16.7)</li> </ul>
Reforçar os meios de implementação e revitalizar a Parceria Global para o Desenvolvimento Sustentável <b>(ODS17)</b>						<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumentar significativamente as exportações dos países em desenvolvimento, em particular com o objetivo de duplicar a participação dos países menos desenvolvidos nas exportações globais até 2020 (ODS17 – 17.11)</li> <li>- Incentivar e promover parcerias públicas, público-privadas e com a sociedade civil que sejam eficazes, a partir da experiência das estratégias de mobilização de recursos dessas parcerias (ODS17 – 17.13)</li> <li>- Incentivar e promover parcerias públicas, público-privadas e com a sociedade civil que sejam eficazes, a partir da experiência das estratégias de mobilização de recursos dessas parcerias (ODS17 – 17.17)</li> </ul>
Gerar inovação no setor empresarial, qualificando os recursos humanos e instituições. <b>(EP)</b>						

Objetivos	Fatores Críticos de Decisão					Principais Metas
	Segurança Aeronáutica	Acessibilidade e Território	Saúde Humana e Viabilidade Ambiental	Conectividade e Desenvolvimento Económico	Investimento Público e Modelo de Financiamento	
Criar competitividade externa e coesão interna nas redes urbanas, na faixa atlântica e nos territórios de baixa densidade. <b>(EP)</b>						
Remunerar os serviços prestados pelo capital natural e alargar a base económica territorial com mais conhecimento, inovação e capacitação; <b>(PNPOT)</b>						
Preservar o património e os elementos naturais enquanto bens públicos, capitalizando o respetivo potencial económico. <b>(PNI)</b>						

## ANEXO IV – Focagem estratégica com discussão interativa

### Introdução

No passado dia 21 de junho teve lugar no Auditório do LNEC, em Lisboa, um workshop de focagem estratégica com o objetivo de promover uma reflexão estratégica e uma discussão interativa com um conjunto diversificado de atores. O objetivo deste workshop foi reunir um leque de diferentes perspetivas para identificar prioridades e fatores de sucesso, chamados nesta metodologia Fatores Críticos de Decisão (FCD), que auxiliem a tomada de decisão, apoiando-a em fatores estratégicos de sucesso.

Os FCD são o elemento fundamental estruturante do Quadro de Avaliação Estratégico que se destina a avaliar, e selecionar as opções estratégicas plausíveis que podem dar resposta à necessidade de aumentar a capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e que são objeto de decisão pelos tomadores de decisão. O Quadro de Avaliação Estratégico é constituído pelos Fatores Críticos de Decisão (FCD), que devem ser poucos (entre 3 e 7, desejavelmente 4 ou 5), critérios de avaliação para cada um dos FCD (que definem o âmbito dos FCD) e indicadores para cada um dos critérios de avaliação (como a métrica da avaliação).

A construção do Quadro de Avaliação Estratégico tem por base as questões estratégicas (neste caso representadas pelo problema de decisão), uma visão ou referencial que se traduz neste caso no conceito de aeroporto ideal, a definição de um Quadro Problema (que integra debilidades, sensibilidades, potencialidades e forças de mudança), e o QRE (que inclui as principais macro-políticas que dão orientação estratégica à avaliação). O método ideal para definir este quadro de avaliação estratégica é a discussão interactiva, em pequenos grupos de reflexão.

A CTI começou por fazer essa reflexão estratégica internamente e identificou um conjunto de FCD e critérios de avaliação, com base nos elementos referidos acima. Mas não partilhou logo os seus resultados. Antes porém, foi dinamizada a discussão no workshop interativo partindo exatamente dos mesmos elementos, acima referidos, que a CTI tinha usado inicialmente.

Foram criados cinco grupos de discussão. Cada grupo começou por discutir e completar o Quadro Problema inicial (entradas a preto), e no final desta atividade obteve-se um Quadro Problema completo com os resultados de cada grupo (as novas entradas face ao Quadro Problema inicial encontram-se com cor) (Quadro 12). Seguidamente os participantes, em grupo, identificaram prioridades, e foram estruturando essas prioridades de forma a manter uma leitura estratégica, sem entrar em detalhes. O resultado de cada grupo foi depois integrado, de forma a garantir que todas as contribuições eram reconhecidas. Esta integração foi feita em conjunto com todos os participantes e mostrou uma convergência notável, com diferenças sobretudo a nível de designações, mas em que os temas fundamentais eram os mesmos. No final, o resultado inicial da CTI foi partilhado com todos os participantes, revelando de novo uma convergência notável. Todos

esses resultados são apresentados de seguida, primeiros os do workshop, com as imagens reais em fotografia, e depois os resultados iniciais da CTI.

Este workshop foi um dos momentos participativos principais na 2ª fase do processo de análise e avaliação estratégico sobre as opções para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa e um contributo para a definição do Quadro de Avaliação Estratégica. O outro momento participativo relevante é a discussão pública sobre os resultados alcançados na 2ª fase, que se inicia com a publicação e disseminação deste RFCD.

Quadro 12: Quadro Problema comum

Principais Potencialidades	Principais debilidades
<p>Competitividade da economia Desenvolvimento territorial Turismo Exportações Created in Hub - elevada conectividade (Brasil, África, USA/Canada) Centralidade atlântica Novas tecnologias (aeronáuticas, logísticas, energéticas)</p>	<p><b>Ambiente</b> Vulnerabilidade dos aquíferos População afetada Ruído Poluição atmosférica Externalidades ambientais negativas Saúde mental Saúde pública Subida do nível médio do mar Movimentação de terras Destruição do montado Destruição de solo agrícola <a href="#">Fragmentação e destruição dos habitats</a> <a href="#">Resiliência aos riscos naturais e catástrofes</a></p> <p><b>Acessos</b> Congestionamento dos acessos ao aeroporto Ferrovia inexistente ou desatualizada Rodovia existente não preparada para os fluxos do aeroporto (infras vs serviços) Financiamento das infraestruturas</p> <p><b>Segurança</b> Risco de acidente Bird strike</p> <p><b>Aeroporto Humberto Delgado</b> Congestionamento do espaço aéreo Congestionamento em terra Distribuição/atribuição de slots Acessos rodoviários Abastecimento de combustíveis</p> <p><b>Restrições Aéreas</b> Conflito com espaço aéreo militar Conflito operacional com AHD</p> <p><b>Político-administrativos</b> Reservas de terreno para futura expansão Expropriação/ Venda forçada Especulação imobiliária Licenciamento de habitações nas imediações de futuras localizações do aeroporto Regulamentação europeia Enquadramento regulatório para o envolvimento de privados <a href="#">Contrato de Concessão</a> <a href="#">Tempo (de projeto, de decisão)</a></p>
Principais Sensibilidades	
<p>Áreas urbanas Zona de proteção especial Estuário do Tejo Ecossistemas sensíveis Aquífero Clima Linhas de água <a href="#">Coesão Territorial</a> <a href="#">Rotas migratórias de avifauna</a></p>	
Forças de Mudança	
<p>Alterações climáticas Demografia Tecnologia e inteligência artificial Mudanças geopolíticas Alteração dos modos e estilos de vida</p>	



## Exercício de grupo: Identificação de Prioridades e Relações

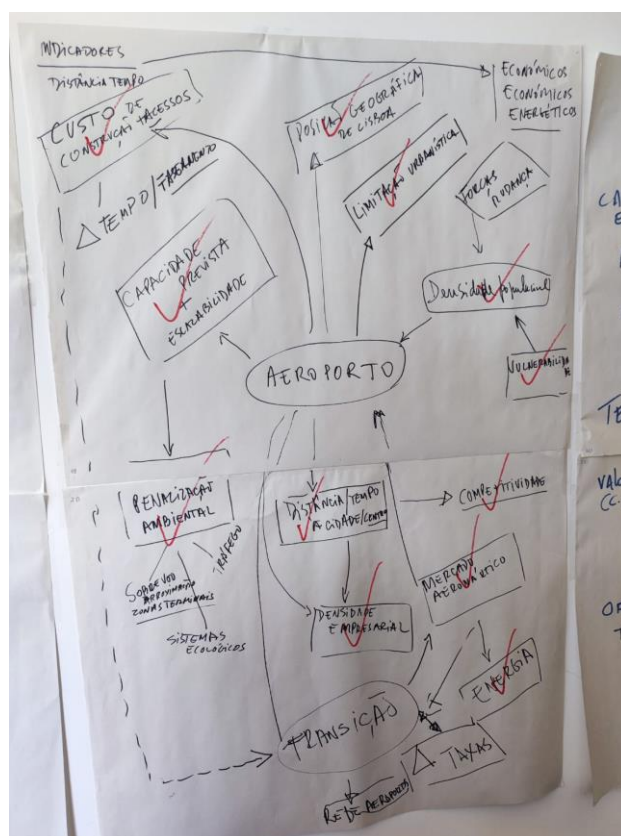
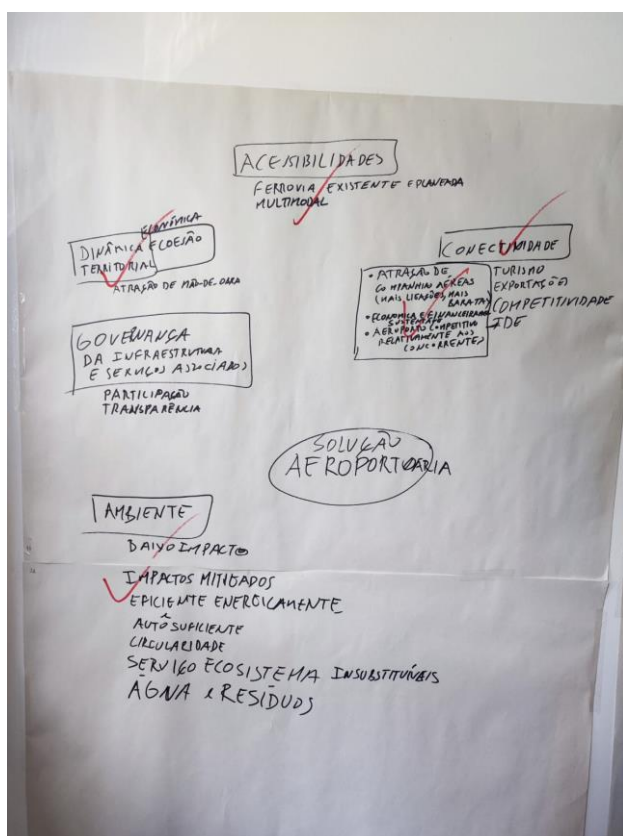
Para a identificação dos aspetos considerados prioritários, três questões foram colocadas aos participantes:

- 1ª Questão: Análise Crítica do Quadro Problema
- 2ª Questão: Identificação de Prioridades
- 3ª Questão: Mapeamento de relações causais entre prioridades

A discussão decorreu orientada por essas três questões.

## Relações de Causalidade

A Figura 3 representa as fotos dos resultados obtidos em cada um dos quatro grupos de discussão representando os temas prioritários e as relações de causalidade entre os mesmos.



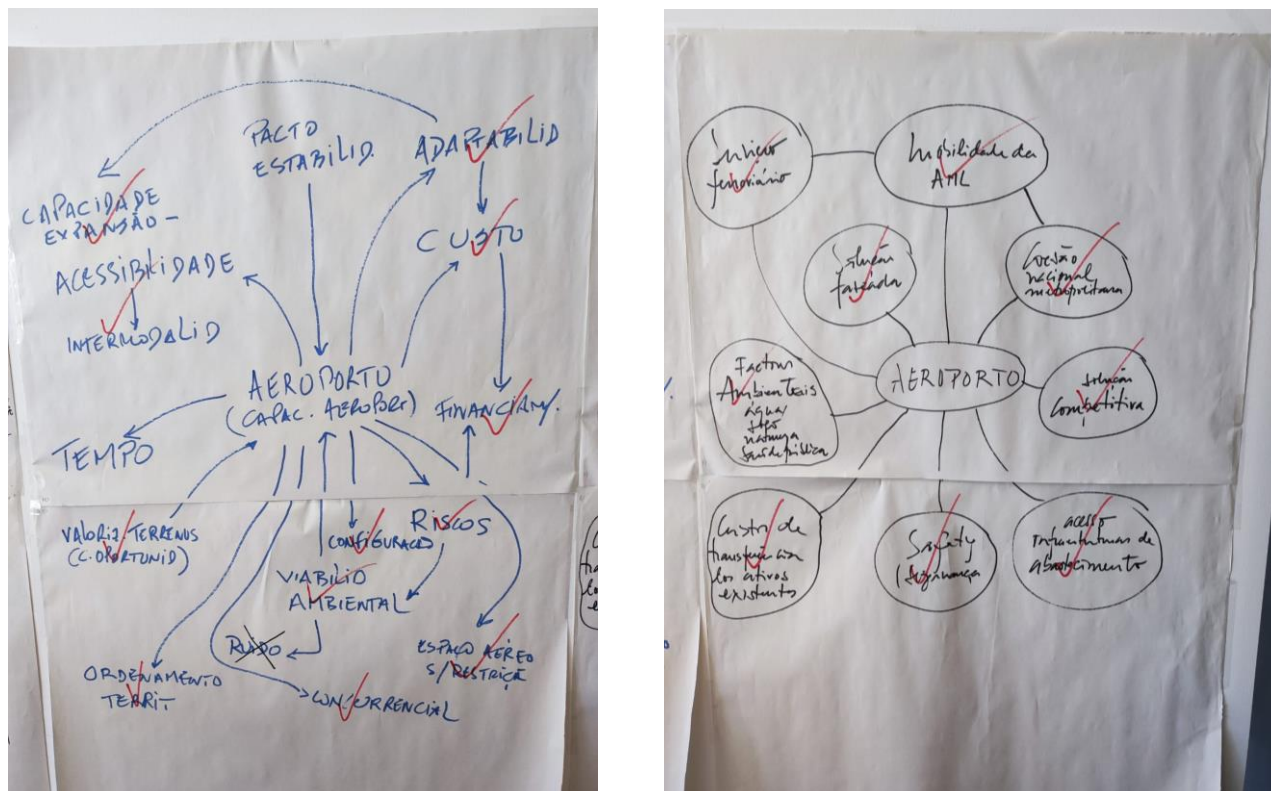


Figura 3 – Mapeamento dos temas prioritários e relações de causalidade por grupo

### Sessão de Trabalho Coletiva

Como referido, após a discussão em grupos de trabalho realizou-se uma sessão coletiva com todos os participantes que teve como objetivo sistematizar os resultados obtidos nas sessões de grupo anteriores. Como resultado obteve-se um conjunto de temas fundamentais para o processo de decisão estratégica (*fatores de sucesso*), representativos dos vários interesses relevantes presentes. Na Figura 4 estão representados os resultados da sessão de trabalho coletiva que sintetiza os mapas realizados em grupos.

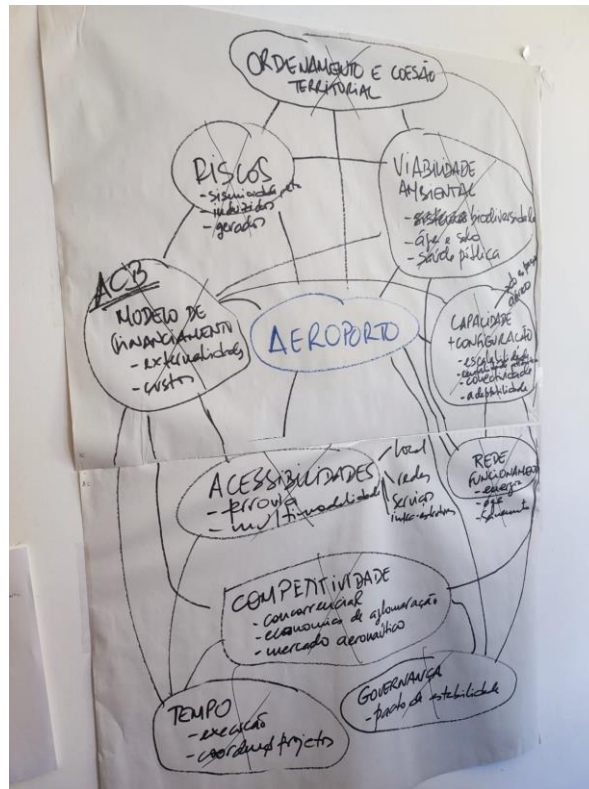


Figura 4 –Mapeamento síntese dos temas prioritários e relações de causalidade com base numa discussão plenária

### Formulação inicial da CTI

Como referido a CTI já tinha realizado o mesmo exercício a 31 de maio, que partilhou no final da sessão com todos os participantes. Esse resultado encontra-se na Figura 5.

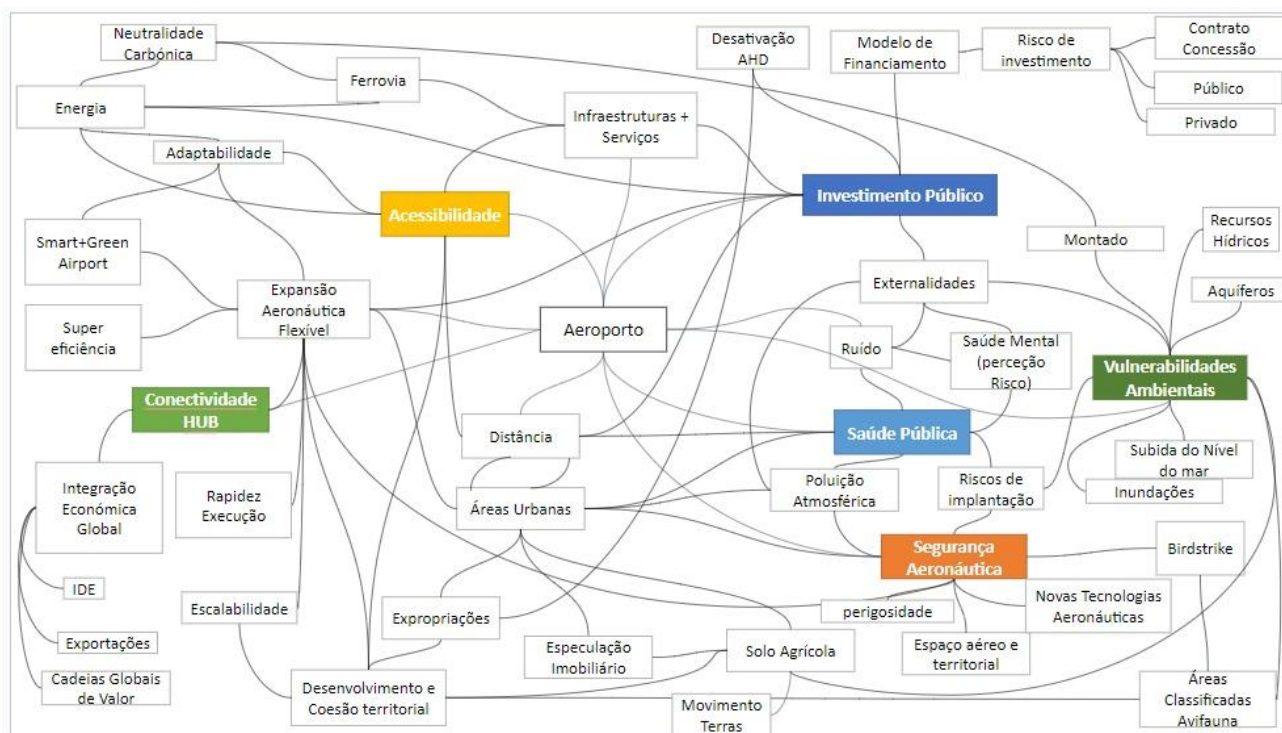


Figura 5 – Mapeamento dos FCD e critérios de avaliação construído pela CTI a 6 de junho de 2023

A versão finalmente trabalhada, ajustada com os contributos obtidos neste workshop de focagem, é a constante do capítulo 6.