



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

**Reunião de Câmara do dia 17
de Janeiro de 2024**

**Votação:
Aprovada por Maioria**

A Favor
PCP, BE e Livre

Abstenção
PSD, CDS/PP, PS e CPL

Moção n.º 2/2024

Sobre as conclusões da Comissão Técnica Independente responsável pelo estudo de avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa

I

Há muito que Lisboa precisa de um novo aeroporto e há muito que o país precisa de um novo aeroporto de Lisboa.

Em 1970, o Aeroporto da Portela registou cerca de 2 milhões e duzentos mil passageiros. Alguns anos antes de se atingirem estes números, em face do aumento de tráfego verificado, decidiu-se começar a estudar a construção de um novo aeroporto. Esta decisão resultou da perceção de que o principal aeroporto do país não poderia crescer indefinidamente dentro da capital. Porém, ao longo de mais de cinquenta anos foi precisamente isso que aconteceu. É isso que hoje se continua a verificar. É isso que se perspectiva que venha a acontecer nos próximos anos.

Em 2019, foram mais de 31 milhões os passageiros que passaram pela Portela. O tráfego multiplicou-se por mais de 15, desde que foi tomada a decisão de construção de um novo aeroporto.

Depois da quebra verificada nos anos da pandemia – em 2020 e em 2021 – o tráfego voltou a subir. Em 2022, passaram pelo Aeroporto de Lisboa mais de 28 milhões de passageiros. Nos primeiros quatro meses de 2023, segundo o Instituto Nacional de Estatística, o Aeroporto de Lisboa, que movimentou mais de metade (53,1%) do total de passageiros que passaram pelos aeroportos nacionais, registou uma subida de 44,6% no número de passageiros transportados face aos primeiros quatro meses de 2022.

O Aeroporto Humberto Delgado chegou a registar mais de 700 movimentos num só dia. Mais de 20 mil voos num mês.

O sobrevoo constante, a baixas altitudes, de zonas densamente urbanizadas coloca uma pressão considerável sobre a cidade – sobre os seus mais de 500 mil habitantes e sobre as mais de 400 mil pessoas que diariamente nela entram para trabalhar ou estudar – e constitui um risco não negligenciável, para o qual vários estudos têm vindo a alertar. Um risco a que estão quotidianamente expostas largas centenas de milhar de pessoas, atividades económicas, os mais diversos serviços públicos – escolas, universidades, hospitais e outros. Um risco para a cidade e também para o país.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

Este risco não se mede apenas pela probabilidade, reduzida, mas existente, de ocorrência de um acidente. Mede-se também pela certeza de impactos significativos no ambiente, na qualidade de vida e na saúde das populações. O funcionamento do Aeroporto Humberto Delgado está associado à notória degradação da qualidade do ar, ao aumento da poluição atmosférica, com modificações nos padrões de distribuição de vários poluentes, vários deles notoriamente associados aos aviões, como as partículas finas e ultrafinas, com impactos cumulativos na saúde, responsáveis por doenças graves (respiratórias, cardiovasculares, do sistema nervoso central, cancro ou diabetes, entre outras), mesmo que de evolução lenta e silenciosa.

Num dos estudos recentemente divulgados, levado a cabo pela Associação Zero, medições efetuadas no cone de aterragem ou descolagem em relação à pista do Aeroporto Humberto Delgado revelaram níveis considerados “alarmantes” de poluentes no ar, cerca de “40 vezes acima do desejado”, com destaque para a “concentração perigosa de partículas ultrafinas no ar”, diretamente relacionadas com o funcionamento do aeroporto.

Os responsáveis pelo estudo recomendaram o encerramento do Aeroporto Humberto Delgado, considerando-o “incompatível com níveis de saúde pública aceitáveis em Lisboa” e defendendo a sua desativação “nos próximos cinco, máximo sete anos, optando por uma localização o mais afastada possível de aglomerados populacionais e com prejuízo ambiental, social e económico mínimo”.

Também o ruído, diurno e noturno, prejudica sobremaneira a saúde das populações e a sua qualidade de vida. Recordemos que as restrições aos voos noturnos têm sido, por diversas vezes, ou violadas ou excecionalmente levantadas, verificando-se aterragens e descolagens no período noturno, incluindo entre as 00h00 e as 6h00, o que tem evidentemente consequências para a tranquilidade e a saúde da população.

Aos impactos diretos do aeroporto devem somar-se os impactos indiretos, por exemplo, ao nível do aumento significativo do tráfego automóvel na cidade. Nos últimos anos, os níveis de poluição registados em torno de infraestruturas rodoviárias associadas ao escoamento do tráfego associado ao aeroporto (incluindo o de circulação de materiais perigosos e inflamáveis, como os combustíveis de avião), como a segunda circular e o eixo norte-sul, aumentaram significativamente, incluindo em zonas de elevada densidade habitacional e de equipamentos públicos como escolas ou estabelecimentos de saúde.

II

Na passada semana, a Comissão Técnica Independente (CTI) nomeada pelo Governo, no seguimento de um acordo PS-PSD, para avaliar as opções estratégicas para o aumento da



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

capacidade aeroportuária da região de Lisboa pronunciou-se sobre qual a melhor localização para o futuro Aeroporto de Lisboa, considerando a solução “Campo de Tiro de Alcochete” como a que apresenta mais vantagens, entre as nove possibilidades estudadas. Dessas, apenas duas foram consideradas viáveis, tendo em vista a perspetiva de constituição de um “hub” intercontinental.

As conclusões da CTI assentam num aturado trabalho técnico e científico multidisciplinar, levado a cabo ao longo dos últimos meses, de avaliação comparativa das localizações possíveis e de seleção da localização mais indicada, tendo por base cinco Fatores Críticos de Decisão – Segurança Aeronáutica; Acessibilidade e Território; Saúde Humana e Viabilidade Ambiental; Conectividade e Desenvolvimento Económico; Investimento Público e Modelo de Financiamento.

Este trabalho conduziu à exclusão da solução “Montijo”, incluindo na sua versão “Portela+Montijo”, considerada inviável para um “hub” intercontinental, por razões aeronáuticas, ambientais e económico-financeiras, devido à sua capacidade limitada para expandir a conectividade aérea.

Quanto ao Aeroporto Humberto Delgado, a CTI é clara ao afirmar que “as razões ambientais e de saúde pública justificam o fecho ou uma redução significativa de movimentos no Aeroporto Humberto Delgado”, acrescentando ainda que “contratualmente, a previsão do procedimento do NAL [Novo Aeroporto de Lisboa], sendo seguida, conduz ao fecho do AHD [Aeroporto Humberto Delgado], porque o NAL está concebido como aeroporto de substituição do AHD”.

Sublinhe-se que já em 2013 a zona do Campo de Tiro de Alcochete foi estudada, acordada e consensualizada como local indicado para instalar o Novo Aeroporto de Lisboa, após uma avaliação realizada pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil e sequente decisão do governo. Uma decisão que não veio a ser concretizada, atrasando todo o processo de construção do aeroporto e conduzindo à atual situação. Importa agora que, contrariamente ao que então sucedeu, a obra seja lançada e concretizada o mais rapidamente possível.

III

Do ponto de vista da cidade de Lisboa, impõe-se concretizar tão prontamente quanto possível a substituição progressiva – mas definitiva – do Aeroporto Humberto Delgado. Este é o cenário defendido também pela Comissão Técnica Independente.

Não se ignorando a posição que tem vindo a ser defendida pelo concessionário dos aeroportos, a ANA, empresa que foi privatizada à VINCI, importa que seja o interesse



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

nacional, o interesse das populações, a prevalecer sobre os interesses particulares de um concessionário e não o contrário.

Numa cidade moderna, com qualidade de vida, saudável e ambientalmente sustentável, não há lugar para um aeroporto e para os impactos e riscos que lhe estão associados. A libertação progressiva e definitiva de Lisboa destes impactos e riscos, com o encerramento do Aeroporto Humberto Delgado, abre, entretanto, uma outra discussão, que a Câmara Municipal de Lisboa assume desde já a intenção de promover: a do futuro dos terrenos onde o aeroporto hoje está implantado. Este foi também um dos tópicos abordados no estudo da Comissão Técnica Independente.

Estes terrenos constituem uma reserva estratégica para o desenvolvimento futuro da cidade. Os seus usos futuros terão sempre um forte impacto territorial, direto e indireto, sobre Lisboa e sobre a sua área metropolitana. Este é o momento de discutir esses usos. É o momento de conceber um amplo e participado processo de discussão pública que apoie essa decisão. Uma discussão que deve ser profunda e com uma visão de futuro, balizada pelo critério da melhor e mais elevada utilidade social e coletiva destes terrenos. São terrenos públicos, é um projeto público e uma perspetiva coletiva, de bem-comum, o que deve imperar na configuração de uma solução de futuro. É o interesse público, social, coletivo o que deve imperar nesta discussão.

IV

A decisão sobre o futuro Novo Aeroporto de Lisboa articula-se necessariamente com outros investimentos estruturantes com impacto na cidade de Lisboa – casos da Terceira Travessia do Tejo (TTT) e da Linha de Alta Velocidade Ferroviária.

Estando prevista há longos anos, a TTT foi consensualizada no seio da Área Metropolitana de Lisboa como prioridade, tendo localização escolhida (Chelas-Barreiro) e canal protegido no Plano Diretor Municipal de Lisboa. O Plano Nacional Ferroviário assume a TTT entre Chelas-Barreiro como um elemento nuclear desse plano. Também a Alta Velocidade Ferroviária está há muito prevista.

Estas três infraestruturas – Novo Aeroporto de Lisboa, TTT e Alta Velocidade Ferroviária –, estando há muito previstas e podendo avançar independentemente, beneficiam com uma visão integrada e com a necessária articulação daí decorrente.

Assim, os Vereadores do PCP propõem que a Câmara Municipal de Lisboa, reunida a 17 de janeiro de 2024, ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 8º do seu Regimento e pela presente Moção, delibere:



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

1. Saudar as conclusões da Comissão Técnica Independente responsável pelo estudo de avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa;
2. Expressar profunda preocupação em face dos estudos que têm sido divulgados sobre os níveis alarmantes de poluição atmosférica associados ao funcionamento do Aeroporto Humberto Delgado e dos impactos, graves, que esta poluição tem na saúde da população;
3. Reclamar o fim imediato dos voos noturnos no Aeroporto Humberto Delgado e, por conseguinte, de todos os regimes excecionais e derrogações que os viabilizam, denunciando o profundo impacto negativo destes voos na saúde e na tranquilidade da população;
4. Solicitar ao Governo que tome, tão prontamente quanto possível, as medidas imediatas necessárias ao arranque das obras do Novo Aeroporto de Lisboa, considerando, nos termos propostos pela Comissão Técnica Independente, que o funcionamento do Aeroporto Humberto Delgado se deve circunscrever ao tempo mínimo imprescindível para concluir a construção do Novo Aeroporto de Lisboa que o vai substituir; sublinha que a solução apontada pela Comissão Técnica Independente, na zona do Campo de Tiro de Alcochete, prevê uma construção faseada do Novo Aeroporto de Lisboa; defende, nestes termos, a desativação progressiva – mas definitiva – do Aeroporto Humberto Delgado;
5. Convidar as instituições da cidade e a população a envolverem-se num debate amplo sobre os usos futuros a dar aos terrenos de implantação do Aeroporto Humberto Delgado, após a sua desativação;
6. Solicitar ao Governo o pleno envolvimento e auscultação da Câmara Municipal de Lisboa em todas as decisões que digam respeito ao Novo Aeroporto de Lisboa, assim como a outros investimentos estruturantes com impacto na cidade de Lisboa – casos da Terceira Travessia do Tejo (TTT) e da Linha de Alta Velocidade Ferroviária; defende a vantagem de haver uma visão integrada destes investimentos, com a necessária articulação daí decorrente.
7. Dar conhecimento desta Moção ao Primeiro-Ministro, aos Grupos Parlamentares da Assembleia da República, ao Conselho Metropolitano da Área Metropolitana de Lisboa, à Comissão Técnica Independente e à Autoridade Nacional da Aviação Civil.

Lisboa, 17 de janeiro de 2024

Os Vereadores do PCP

João Ferreira

Ana Jara