

RECOMENDAÇÃO

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

Considerando que:

A Câmara Municipal de Lisboa aprovou no passado dia 17 de janeiro de 2024 uma moção referente às opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa na sequência e tendo em consideração as conclusões da Comissão Técnica Independente (CTI) sobre esta matéria.

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 de Lisboa 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 dado que o principal aeroporto do país não poderia crescer indefinidamente dentro da capital. Porém, ao longo de mais de 50 anos, foi precisamente isso que aconteceu. E é o que se perspectiva para os próximos anos. Em 2019, foram mais de 31 milhões os passageiros que passaram pela Portela, 15 vezes mais desde que foi tomada a decisão de construção de um novo aeroporto.

Depois da quebra verificada nos anos da pandemia (2020 e 2021), o tráfego voltou a subir, passando em 2022 pelo Aeroporto Humberto Delgado mais de 28 milhões de passageiros. Nos primeiros quatro meses de 2023, segundo o Instituto Nacional de Estatística, este Aeroporto 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 ao mesmo período de 2022, chegando a registar mais de 700 movimentos num só dia e 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 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 de ocorrência de um acidente a que estão quotidianamente expostas largas centenas de milhar de pessoas, actividades económicas, os mais diversos serviços públicos – escolas, universidades, hospitais e outros.

Um outro risco relacionado com o aeroporto é o dos impactos significativos no ambiente, na qualidade de vida e na saúde das populações. O seu funcionamento está associado à notória degradação da qualidade do ar e aumento da poluição atmosférica, 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, da Associação Zero, medições efectuadas no cone de aterragem ou descolagem revelaram níveis considerados “alarmantes” de poluentes no ar (cerca de “40 vezes acima do desejado”), recomendando o encerramento do Aeroporto, considerando-o “incompatível com níveis de saúde pública aceitáveis” e defendendo a sua desactivação “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 nocturno, prejudica sobremaneira a saúde das populações e a sua qualidade de vida. Recordemos que as restrições aos voos nocturnos têm sido, por diversas vezes, ou violadas ou excepcionalmente levantadas, verificando-se aterragens e descolagens no período nocturno, incluindo entre as 00h00 e as 6h00, o que tem, evidentemente, consequências para a tranquilidade e a saúde da população.

Aos impactos directos do aeroporto devem somar-se os impactos indirectos, 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 relacionado com o 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.

A CTI nomeada pelo Governo, no seguimento de um acordo PS-PSD, para avaliar as opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, pronunciou-se no início do ano 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. 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 selecção da localização mais indicada. A CTI afirmou, ainda, de forma clara, que “as razões ambientais e de saúde pública justificam o fecho ou uma redução significativa de movimentos no Aeroporto Humberto Delgado”, acrescentando 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”.

É de sublinhar 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 que, no entanto, não veio a ser concretizada.

A libertação progressiva e definitiva de Lisboa dos impactos e riscos de um aeroporto, com o seu encerramento, abre uma outra discussão que a Câmara Municipal de Lisboa deve assumir, desde já, a intenção de promover: a do futuro dos terrenos onde o aeroporto hoje está implantado. Tópico também abordado no estudo da CTI. Estes terrenos constituem uma reserva estratégica para o desenvolvimento futuro da cidade, tendo os seus usos futuros um forte impacto territorial, directo e indirecto, sobre Lisboa e sobre a sua área metropolitana. Este é o momento de conceber um amplo e participado processo de discussão pública sobre esta matéria, que deve ser profunda e com visão de futuro, balizada pelo critério da melhor e mais elevada utilidade social e colectiva destes terrenos públicos.

Assim, o Grupo Municipal do PCP propõe que a Assembleia Municipal de Lisboa, na sua reunião de 6 de fevereiro de 2024 delibere recomendar à Câmara Municipal de Lisboa que:

1. Saúde as conclusões da CTI responsável pelo estudo de avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa;
2. Expresse aos órgãos de soberania e autoridades competentes 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. Reclame junto do governo o fim imediato dos voos nocturnos no Aeroporto Humberto Delgado e, por conseguinte, dos regimes excepcionais e derrogações que os viabilizam, denunciando o profundo impacto negativo destes voos na saúde e na tranquilidade da população;
4. Solicite 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 CTI, que o funcionamento do Aeroporto Humberto Delgado se deve circunscrever ao tempo mínimo imprescindível para concluir a construção do novo aeroporto que o vai substituir;



5. Convide 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 desactivação;
6. Dê conhecimento regular à Assembleia Municipal de Lisboa dos desenvolvimentos de todo este processo e das diligências concretas que venha a providenciar junto do governo.

Pelo Deputado Municipal (Ind.)

- Fernando Correia -