



CML

# Novo Aeroporto de Lisboa

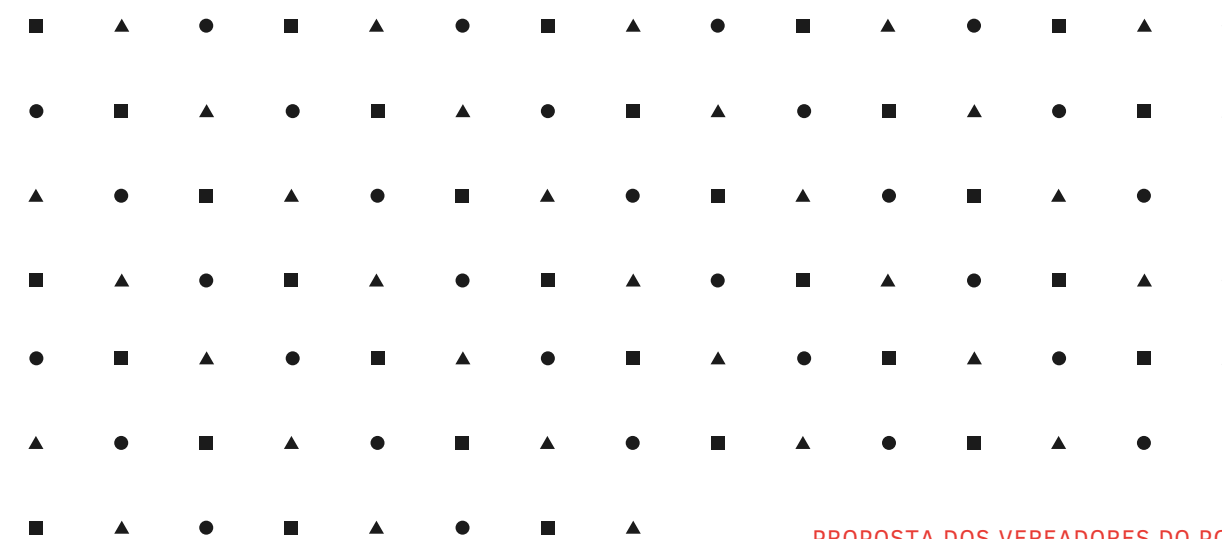
**Medidas a tomar tendo em vista a sua concretização e a desativação faseada do Aeroporto Humberto Delgado**



A criação do Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), em 1969, através do Decreto-Lei n.º 48902, de 8 de março, resultou da necessidade então já identificada de construção de um novo aeroporto de Lisboa, em face da percepção de que o principal aeroporto do país não poderia crescer indefinidamente dentro da capital;

# Passageiros

- Em 1970, o Aeroporto da Portela registou cerca de 2 milhões e duzentos mil passageiros; em 2019, o entretanto denominado Aeroporto Humberto Delgado recebeu mais de 31 milhões de passageiros, ou seja, o número de passageiros que passou pelo aeroporto multiplicou-se por mais de 15;
- Ao longo de mais de 50 anos, desde o início do processo de estudo para a concretização do NAL, o Aeroporto da Portela, entretanto denominado Aeroporto Humberto Delgado, manteve-se como solução provisória;
- Após décadas de estudos e debates sobre a localização do NAL, já neste século, após um aturado processo de avaliação de localizações alternativas, que envolveu um estudo comparativo do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, foi decidido construir o NAL no Campo de Tiro de Alcochete (CTA), conforme estabelecido na Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2008, de 8 de maio, e no Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa;



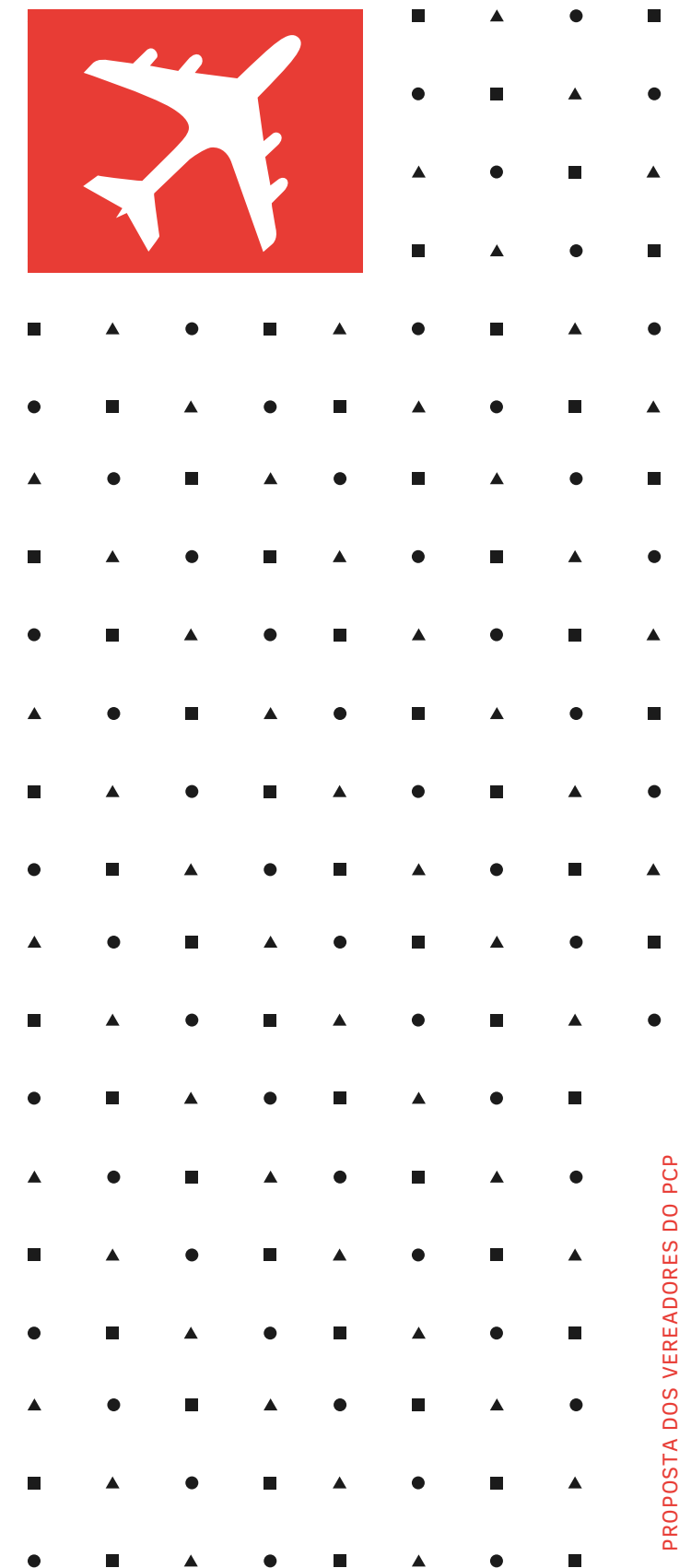
## Movimentos:

Em julho de 2019, o Aeroporto Humberto Delgado registou mais de 700 movimentos num só dia, mais precisamente, 709 aviões sobrevoaram Lisboa a baixa altitude; ao longo do mês registaram-se mais de 20 mil voos, mais precisamente 20.063 aviões a sobrevoarem a cidade de Lisboa a baixa altitude;



# Riscos inaceitáveis

- Do ponto de vista da cidade de Lisboa (dos seus 500 mil habitantes, das 400 mil pessoas que diariamente entram em Lisboa para trabalhar ou estudar e ainda dos milhões que anualmente a visitam), a manutenção do Aeroporto Humberto Delgado na sua localização atual tornou-se um fardo insuportável, que comporta riscos inaceitáveis – riscos que se medem pela probabilidade de ocorrência de um acidente, mas igualmente pela certeza de impactos significativos no ambiente e na saúde, a que estão quotidianamente expostas largas centenas de milhar de pessoas, atividades económicas, os mais diversos serviços públicos – escolas, universidades, hospitais e outros.
- O ruído constitui uma fonte grave de perturbação da qualidade de vida das pessoas, principalmente (mas não só) o ruído noturno; o ruído proveniente das aterragens e descolagens dos aviões do Aeroporto Humberto Delgado provoca diariamente inúmeras reclamações e graves incómodos à população da cidade de Lisboa e concelhos limítrofes;
- Em 2019, o Governo Português assinou um acordo com a ANA – Aeroportos de Portugal prevendo um aumento da capacidade portuária do Aeroporto Humberto Delgado em Lisboa, antecipando o aumento do número de passageiros, dos 30 milhões para 42 milhões de passageiros por ano;
- O ruído aeroportuário causa nas populações afetadas distúrbios no sono, aumenta o risco de doenças cardiovasculares e reduz a capacidade de aprendizagem das crianças, produzindo graves consequências na saúde e na qualidade de vida dos cidadãos;



# Foco de poluição

## Aeroporto Humberto Delgado

- Existem, além do ruído, outros focos de poluição, quer directa, quer difusa, associados à exploração da actual estrutura aeroportuária de Lisboa, entre os quais avulta a poluição do ar, associada ao funcionamento dos motores de combustão interna, que expõe diariamente a população de Lisboa a diversos tipos de poluentes nocivos;

- A Organização Mundial de Saúde refere que a poluição do ar representa actualmente a maior ameaça para a saúde humana; 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, mesmo que de evolução lenta e silenciosa.

- O futuro do aeroporto de Lisboa é indissociável do futuro da própria cidade; durante a campanha eleitoral para as eleições autárquicas de 2021 este foi, compreensivelmente, um tema de debate, tendo a maioria das forças políticas concorrentes e a maioria das forças políticas representadas no executivo municipal manifestado a sua preocupação face a uma solução para o NAL que implique manter o funcionamento do atual aeroporto e, conseqüentemente, os seus impactos sobre a cidade e a sua população;



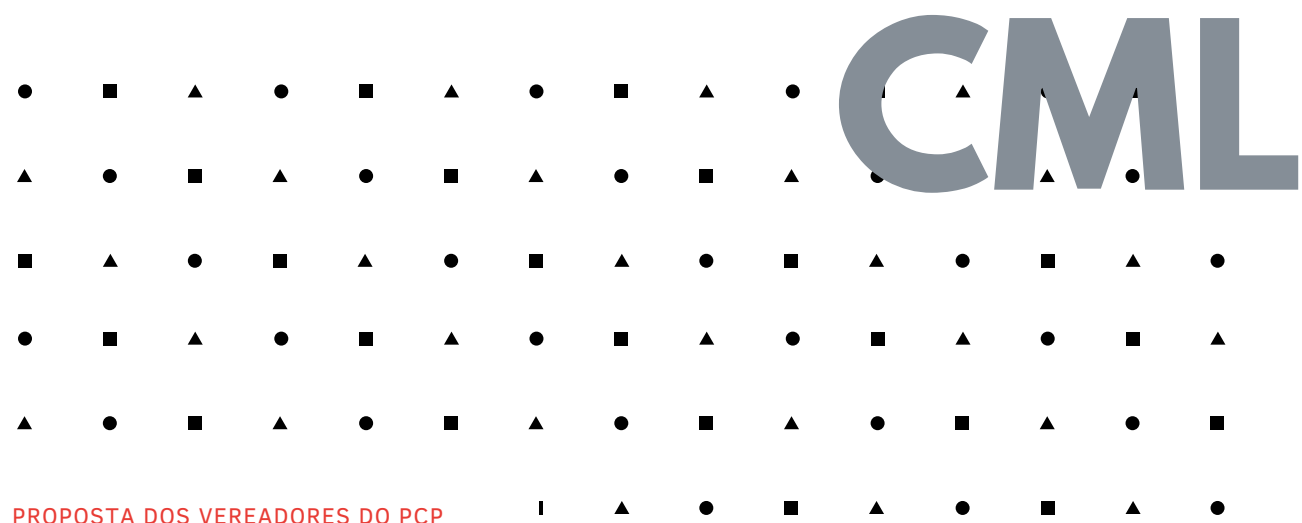
# Na última campanha eleitoral

**A maioria das forças políticas concorrentes e a maioria das forças políticas representadas no executivo municipal manifestado a sua preocupação face a uma solução para o NAL que implique manter o funcionamento do atual aeroporto e, conseqüentemente, os seus impactos sobre a cidade e a sua população**



Proposta

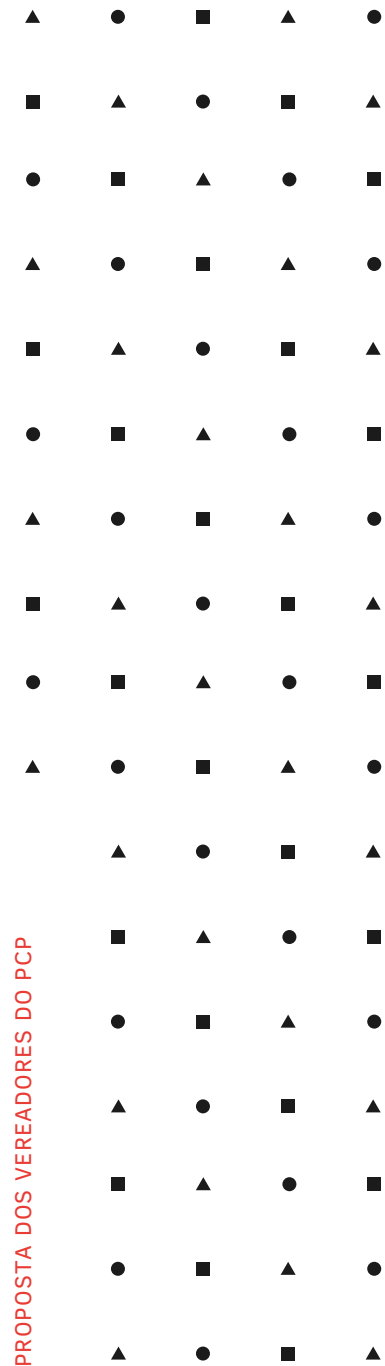
# Vereadores do PCP



PROPOSTA DOS VEREADORES DO PCP

- 01** Mandatar o Presidente da Câmara Municipal para iniciar os contactos necessários com o Governo sobre os moldes e calendário para desactivação faseada do Aeroporto Humberto Delgado e sobre as medidas de minimização de impactos a adoptar até que essa desativação seja concretizada, nomeadamente quanto à restrição efetiva de voos noturnos, à elevação das altitudes de sobrevoo da cidade, entre outras;
- 02** Assumir o Campo de Tiro de Alcochete como o local mais indicado para a construção faseada do Novo Aeroporto de Lisboa, conforme estabelecido na Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2008, de 8 de maio, e no Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, e mandar o seu Presidente para manifestar esta posição ao Governo;
- 03** Levar a cabo uma campanha de sensibilização da população, com suporte nos meios próprios de propaganda da Câmara Municipal, nas redes sociais e nos media, sobre os impactos na saúde da população e no ambiente decorrentes do funcionamento do Aeroporto Humberto Delgado, tendo por referência os volumes de tráfego atuais e previsíveis no futuro próximo.





## Aeroporto da Portela: o risco não calculado para Lisboa

Apesar de o risco para a cidade não ser desprezável - porventura a probabilidade de Pedrógão acontecer era inferior -, o Governo e as autoridades têm-no negligenciado.



Pedro Nunes

19 de Junho de 2020, 10:00

🔔 Receber alertas



Mas qual a probabilidade efectiva de um acidente aéreo em Lisboa? Se se pegar em estatísticas de acidentes aéreos envolvendo vítimas mortais (excluindo acidentes relacionados com terrorismo) em redor ou no interior de aeroportos com perfis de operação e tráfego aéreo semelhantes aos do da Portela, e se aplicar as condições de operação da Portela, chega-se à conclusão que essa probabilidade é de cerca 2% num ano. De 2020 até ao fim do período de concessão do aeroporto, 2062, a probabilidade acumulada de haver um acidente aéreo grave em Lisboa é de aproximadamente 52%, ou seja, *fifty-fifty*. Alguma desta probabilidade é de que o acidente aconteça dentro do aeroporto, mas em larga medida é fora, principalmente sob os corredores aéreos.

