

GRUPO PARLAMENTAR



PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 249/XIV/1ª.

SUSPENSÃO DA EXPANSÃO DO AEROPORTO HUMBERTO DELGADO

O Aeroporto Humberto Delgado, assim designado desde 2016, também chamado Aeroporto de Lisboa ou da Portela foi aberto ao tráfego em 15 de outubro de 1942, dispondo atualmente de dois terminais civis (T1 e T2) e um terminal militar, conhecido como Aeroporto de Figo Maduro. É o maior aeroporto português em número de passageiros e em volume de tráfego.

Entretanto, a zona da Portela sofreu uma rápida expansão urbana e o aeroporto está, há décadas, a funcionar no meio da cidade, sendo o que maior número de pessoas afeta na Europa, estando entre os 20 mais movimentados.

Ainda na década de 1960 surgiram os primeiros estudos que apontavam para a necessidade de realocar o aeroporto, mas, até agora, após terem sido equacionadas várias localizações, o problema tem vindo a ser sucessivamente adiado, ao mesmo tempo que o aeroporto continua a crescer em volume de voos e passageiros.

Porém, de forma inesperada, surge a decisão Portela+1, mantendo-se o aeroporto Humberto Delgado e um novo aeroporto a construir no Montijo, na Base Aérea N.º 6 (BA6), que funcionariam de forma integrada, sem que estivesse concluída a Avaliação de Impacto Ambiental então em curso, o que representou um profundo desrespeito por este instrumento de política ambiental.

De imediato, o PEV agendou um debate em Plenário da Assembleia da República, para pedir esclarecimentos urgentes sobre o que se estava a passar, seguindo-se diversas iniciativas sobre esta matéria, nomeadamente a apresentação do Projeto de

Resolução N.º 54/XIV/1.^a – Abandono do processo relativo à construção do aeroporto do Montijo e realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica para aferir das melhores opções ao nível aeroportuário.

É a Avaliação Ambiental Estratégica que permite identificar, descrever e avaliar os eventuais efeitos significativos no ambiente resultantes de um plano ou programa, antes da sua aprovação e para produzir resultados que sirvam para ponderar a decisão final (artigo 2º, do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-lei n.º 58/2011, de 4 de maio).

Para o efeito, a Avaliação Ambiental Estratégica implica a avaliação e a ponderação de diversas alternativas e a justificação da razão de uma determinada escolha em detrimento de outras estudadas. É importante, entretanto, especificar que o DL n.º 80/2015, de 14 de maio, considera expressamente como programas sectoriais e, portanto, sujeitos obrigatoriamente a Avaliação Ambiental Estratégica, as decisões de localização relativas a grandes projetos com incidência territorial.

É ainda de salientar que, em outubro de 2019, a Agência Portuguesa do Ambiente emitiu a Declaração de Impacto Ambiental, num sentido favorável – condicionado, demonstrando a forma como os interesses económicos lamentavelmente prevalecem sobre os valores ambientais, sociais e de segurança das populações, o que é absolutamente inadmissível.

Neste contexto, a expansão do aeroporto Humberto Delgado e a pretensão de construir um novo aeroporto no Montijo estão ligadas de forma intrínseca e os procedimentos, em ambas as situações, são absolutamente inaceitáveis, estando por demonstrar que as alterações no aeroporto da Portela são uma solução sustentável do ponto de vista ambiental, de segurança e até económico.

E isto acontece porque não foi realizada qualquer Avaliação Ambiental Estratégica para o aeroporto do Montijo e para a expansão da Portela. Neste caso, nem sequer se conhece a Avaliação de Impacto Ambiental nem quaisquer outros estudos, inclusive o parecer da Câmara Municipal de Lisboa, aguardando-se, portanto, um estudo sério e fiável sobre os impactos dessa expansão.

A verdade é que decorrem neste momento obras de expansão na Portela, com consequências ambientais, de saúde pública e de segurança que devem ser

devidamente avaliadas. Ou seja, a expansão complementar do Aeroporto da Portela agravará os problemas já existentes.

Recorde-se que o aeroporto Humberto Delgado é rodeado de áreas residenciais e que a população residente em redor do aeroporto está permanentemente exposta a altos níveis de ruído durante o dia e, devido a uma exceção prevista na legislação, pode haver até 26 movimentos durante a noite - entre a meia-noite e a seis da manhã - até um limite de 91 por semana.

Apesar de não se conhecerem os impactos na saúde pública do aeroporto de Lisboa, sabe-se que o ruído e as micropartículas emitidas pelos aviões são muito prejudiciais. Este aeroporto tem vindo a apresentar níveis de poluição sonora que ultrapassam em muito os valores aceitáveis. O ruído é uma forma de poluição com graves efeitos na saúde pública e no bem-estar dos cidadãos, podendo causar distúrbios no sono, hipertensão arterial, aumentar o risco de doença cardiovascular e de doenças respiratórias e reduzir a capacidade de aprendizagem das crianças, entre outros. É também pertinente recordar que a Organização Mundial de Saúde refere que a poluição do ar representa, nos dias de hoje, a maior ameaça para a saúde humana.

Existem ainda outros motivos que merecem atenção, como a contaminação dos solos e lençóis de água, assim como o risco em caso de acidente aéreo, pois os aviões sobrevoam áreas densamente edificadas e populosas.

Importa também recordar que já em 2005 o Partido Ecologista Os Verdes alertou o Governo e a Câmara Municipal de Lisboa para a ausência de estudos sobre o aeroporto, solicitando que fossem efetuados e tornados públicos estudos de impacto ambiental sobre a qualidade do ar, o ruído e a monitorização da contaminação de solos e águas subterrâneas, bem como de avaliação do risco de acidente aéreo na sua área de influência. Quinze anos depois, este pedido mantém-se atual e pertinente.

Ora, o país não pode continuar a viver no completo desconhecimento sobre os impactos do aeroporto, já hoje existentes, e da expansão aeroportuária de Lisboa. Na verdade, desconhecem-se estudos sobre os impactos incidindo nos níveis de poluição, contaminação e ruído na saúde pública e no ambiente, que se agravarão

com as obras que decorrem atualmente e que significam que se vai manter no centro da cidade durante as próximas décadas.

O facto de o aeroporto da Portela existir há muitos anos, não pode ser motivo para ignorar os riscos ou estar dispensada de uma avaliação dos mesmos, especialmente quando decorrem obras de expansão.

Importa, pois, ter presente a necessidade de construção de um novo aeroporto internacional na Área Metropolitana de Lisboa, que venha substituir o atual aeroporto, assim como dotar o país de uma infraestrutura aeroportuária que responda efetivamente às necessidades, tendo em conta o desenvolvimento, a salvaguarda do meio ambiente, a segurança e qualidade de vida das populações e a articulação com outros meios de transporte.

Essa necessidade deveria ser uma oportunidade para estudar e ponderar a melhor solução, tendo em conta as questões ambientais, económicas, de acessibilidade, de saúde e de segurança.

Desta forma, tanto é inaceitável que não tenha havido uma Avaliação Ambiental Estratégica para o aeroporto do Montijo, como também para as obras de expansão do aeroporto Humberto Delgado, situações que devem ser urgentemente corrigidas.

Não pode ficar de fora desta discussão o compromisso assumido, a nível nacional e internacional, de redução de emissão de gases com efeito de estufa, entre outras preocupações ambientais, salientando que Lisboa é a Capital Verde Europeia em 2020, situações que não se coadunam minimamente com os procedimentos que têm vindo a ser adotados.

Neste contexto, é de referir que a Câmara Municipal de Lisboa aprovou, em novembro de 2019, uma proposta que contempla a solicitação ao Governo e a várias entidades com responsabilidade na matéria de um conjunto de documentação e informação essencial. Também na Assembleia Municipal de Lisboa, já deram entrada duas petições designadas "Aeroporto da Portela: queremos ser informados e ouvidos sobre os seus impactos" e "Menos Poluição Sonora em Lisboa".

Não será também por acaso que a associação ambientalista ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável - refere a necessidade de estas obras serem avaliadas, recordando que, em 2004, o Tribunal de Justiça da União Europeia

determinou que as obras num aeroporto que tenham como objetivo o aumento significativo da sua capacidade, mesmo que não incluam alterações na pista, devem ser objeto de uma Avaliação de Impacto Ambiental.

Face ao exposto, o PEV continua a exigir um processo claro, transparente, isento e sério e facilmente se conclui que tanto a decisão da construção do aeroporto no Montijo como as obras de expansão do aeroporto Humberto Delgado ficam marcadas pela falta de transparência e rigor que se impõe, exigindo-se que o Governo intervenha rapidamente no sentido da suspensão do projeto de obras de expansão do Aeroporto Humberto Delgado e na realização de uma avaliação ambiental estratégica para o sistema aeroportuário de Lisboa.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, os deputados do Partido Ecologista Os Verdes, apresentam o seguinte Projeto de Resolução.

A Assembleia da República recomenda ao Governo que:

- 1 - Proceda à suspensão do projeto de expansão do Aeroporto Humberto Delgado.**
- 2 - Realize uma Avaliação Ambiental Estratégica à Expansão Aeroportuária contemplando as obras no Aeroporto Humberto Delgado.**
- 3 - Diligencie no sentido da instalação, em articulação com as entidades competentes, de um sistema de monitorização do ruído e das emissões atmosféricas provenientes do Aeroporto Humberto Delgado.**
- 4 - Proceda à realização de um amplo debate público sobre os impactos actuais e futuros da infraestrutura aeroportuária de Lisboa.**

Palácio de S. Bento, 11 de fevereiro de 2020

Os Deputados,

José Luís Ferreira

Mariana Silva