

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 222/XIV/1ª

RECOMENDA AO GOVERNO A REVOGAÇÃO DO PROJETO DE EXPANSÃO DO AEROPORTO HUMBERTO DELGADO E DA CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO COMPLEMENTAR DO MONTIJO E A REALIZAÇÃO DE UMA AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA PARA ENCONTRAR UMA ALTERNATIVA PARA A CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA DO PAÍS

O Aeroporto Internacional de Lisboa foi inaugurado em 1942 na zona da Portela, à época uma periferia da capital do país, e rapidamente foi envolvido pela rápida expansão urbana de Lisboa ocorrida na segunda metade do século XX. Como consequência, foi identificada logo nos anos cinquenta a necessidade de encontrar uma solução para realocar o aeroporto de Lisboa.

Em 1969 foi criado o Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa, que mais tarde viria a ser integrado na ANA, Aeroportos e Navegação Aérea, E.P. Depois de considerar vários locais possíveis para a futura localização do novo aeroporto, todos na Margem Sul (Fonte da Telha; Montijo; Porto Alto e Rio Frio), em 1971 a opção recaiu sobre Rio Frio. No entanto, a decisão acabaria por ser adiada pelos acontecimentos do 25 de abril e pela crise petrolífera dos anos 1970.

O processo de escolha foi relançado em 1978, desta feita com mais de uma dezena de opções em consideração. Em 1990, a maioria das localizações apontadas (incluindo a Base Aérea n.º 6 do Montijo) é abandonada, e os estudos acabam por centrar-se na avaliação alternativa de duas opções, Rio Frio ou Ota.

Em 1999, os estudos de viabilidade económica e ambiental excluíram Rio Frio e a OTA passou a constar em todos os instrumentos de planeamento do território nacionais, regionais e locais. Em 2005, o Governo de António Guterres decidiu avançar com a construção do novo aeroporto na Ota.

Em 2007, a situação viria a dar uma reviravolta. Um estudo patrocinado pela Confederação da Indústria Portuguesa, o primeiro sem localizações pré-condicionadas desde 1982, identificou uma possibilidade que nunca havia sido equacionada mas evitaria muitos dos problemas ambientais e de segurança aérea identificados na Ota e em Rio Frio. É a primeira vez que surge a proposta do Campo de Tiro de Alcochete.

Perante a nova dúvida, o governo promoveu uma avaliação estratégica comparada entre as duas localizações, concluindo que Alcochete seria efetivamente uma localização preferível à Ota. O projeto teria avançado, não fosse pela alteração das condições políticas. Em 2009, perante a oposição do PSD e de Bruxelas a grandes investimentos públicos, o governo de minoria José Sócrates decidiu anular o projeto em nome de uma redução do défice de 2010.

Poucos anos depois, o evidente esgotamento do Aeroporto Humberto Delgado voltou a colocar a discussão em cima da mesa. De repente, décadas de estudos sobre localizações alternativas convertem-se inesperadamente numa decisão de Portela+1, com a construção de um novo aeroporto na Base Aérea nº 6 no Montijo, assinada, fechada e “sem plano B”.

Sem promover uma Avaliação Ambiental Estratégica que permitisse comparar localizações, sem ter um instrumento de gestão territorial que previsse a localização de um novo aeroporto no Montijo, remeteu-se a avaliação para um simples Estudo de Impacte Ambiental. Aprovado à segunda tentativa e já depois do negócio estar assinado entre o Governo e ANA, a Declaração de Impacte Ambiental, com um parecer favorável condicionado, tem limitações óbvias.

Desde logo, isenta a expansão da capacidade do Aeroporto Humberto Delgado da aprovação qualquer estudo ambiental prévio, tornando definitiva a decisão de manter um aeroporto internacional que sempre esteve a prazo no centro da cidade de Lisboa.

Quanto à solução Montijo, além de maioria das medidas de mitigação dos impactos ambientais (que reconhece serem consideráveis) para entidades terceiras, o EIA tem lacunas graves sobre os efeitos na saúde e qualidade de vida das populações, decorrentes nomeadamente do impacto do ruído em núcleos habitacionais consolidados, efeitos económicos, urbanísticos e até ambientais, como a subida da água do mar.

A afetação de zonas classificadas da Reserva Natural, Zona de Proteção Especial e rede Natura 2000 e a destruição de habitats e ecossistemas únicos no estuário do Tejo terá consequências irreparáveis. Além disso, o estudo não considera como determinantes questões estruturais como as acessibilidades quase exclusivamente rodoviárias, o consequente aumento de tráfego e poluição ambiental, ou as limitações de tamanho da única pista que ficará em funcionamento depois da inauguração, que não dá “total cumprimento aos requisitos de operação da aeronave B737-800”, com o regulador a sublinhar que é este o avião usado por uma das companhias 'low cost' [a Ryanair] que potencialmente operarão no Montijo”.

Por todas as razões, esta decisão não poderia ter sido tomada sem uma Avaliação Ambiental Estratégica que, de acordo com os critérios previstos pelo Decreto Lei 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei 58/2011, de 4 de maio, é exigível em todas as decisões de localizações relativas a grandes projetos com incidência territorial.

O aeroporto do Montijo é, sob todas as perspetivas, uma solução low cost, de curto prazo, uma imposição às populações de uma decisão sem garantias económicas, ambientais e sociais e que não corresponde aos interesses estratégicos do país. A quem serve esta decisão? O ex-ministro Pedro Marques foi o primeiro a responder quando afirmou que “a privatização da ANA comprometeu a construção de um novo aeroporto”.

A ANA, privatizada em 2013 para um encaixe rápido de 3080 milhões, já deu dividendos à Vinci que equivalem a 37,5% do valor de compra. Para manter rentabilidade precisa de aumentar a capacidade aeroportuária durante o período da sua concessão (até 2062) mas investir em soluções para lá desse horizonte. Acresce que, por coincidência, a Vinci é acionista da Lusoponte, concessionária da Ponte Vasco da Gama, da Ponte 25 de Abril e de qualquer outra ponte rodoviária que se venha a construir entre Vila Franca de Xira e a foz do Tejo.

A responsabilidade do Parlamento é obrigar ao cumprimento dos instrumentos legais de gestão territorial e proteção ambiental, zelar pelo interesse estratégico do controle público da capacidade aeroportuária do país e pela segurança e saúde das populações antes que seja tomada uma decisão à medida dos interesses de uma multinacional privada de capital estrangeiro.

A recente decisão do Governo de realizar um Avaliação Ambiental Estratégica que inclui a opção Montijo, ao mesmo tempo que altera a lei para contornar a falta de parecer positivo de três municípios afetados, razão para o indeferimento liminar do regulador (ANAC) não satisfaz essas preocupações.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

- 1 - Revogue o projeto de expansão do aeroporto Humberto Delgado e a construção do aeroporto complementar do Montijo;
- 2 - Proceda à realização de uma avaliação ambiental estratégica sobre os projetos alternativos necessários à capacidade aeroportuária do país.

Assembleia da República, 10 de março de 2021.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,

Joana Mortágua; Pedro Filipe Soares; Mariana Mortágua; Jorge Costa; Alexandra Vieira;
Beatriz Dias; Fabíola Cardoso; Isabel Pires; João Vasconcelos; José Manuel Pureza;
José Maria Cardoso; José Soeiro; Luís Monteiro; Maria Manuel Rola; Moisés Ferreira;
Nelson Peralta; Ricardo Vicente; Sandra Cunha; Catarina Martins