



**REQUERIMENTO** Número / ( .ª)

**PERGUNTA** Número / ( .ª)

Expeça - se

Publique - se

O Secretário da Mesa

Assunto:

Destinatário:

**Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República**

**Considerando que:**

No dia 17 de agosto o deputado abaixo-assinado enviou ao Senhor Ministro do Ambiente e Ação Climática a pergunta sobre “Impacto Ambiental da nova infraestrutura aeroportuária da região de Lisboa”, sem que, até à data, tivesse chegado ao Grupo Parlamentar do CDS-PP qualquer resposta.

De acordo com o disposto no artigo 156.º, alínea d) da Constituição, e as normas regimentais aplicáveis, nomeadamente o artigo 229.º do Regimento da Assembleia da República, terminou já o prazo de 30 dias fixado como limite para resposta.

Assim, o deputado abaixo-assinado vem, deste modo, submeter novamente as perguntas então formuladas, assim como os respetivos considerandos, aguardando resposta no prazo fixado pela lei:

«A dinâmica da procura aeroportuária no Aeroporto Humberto Delgado, que nos últimos anos viu um aumento de 16 para 31 milhões passageiros, determinou que tivesse sido impulsionado e acelerado o processo de expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, através do desenvolvimento da solução combinada de ampliação do Aeroporto Humberto Delgado e construção de um novo aeroporto complementar.

A atividade aeroportuária dos últimos anos evidencia um forte crescimento no tráfego de passageiros e no número de aeronaves no Aeroporto Humberto Delgado (entre 2013 e 2018, registando-se uma taxa média de crescimento anual do número de passageiros transportados de cerca de 12,6%. Nesse mesmo período, o número de passageiros do Aeroporto Humberto Delgado cresceu quase 81%. Este crescimento acentuado antecipou em mais de 6 anos as estimativas iniciais de evolução da procura e acelerou o processo de saturação do aeroporto.

O congestionamento da principal infraestrutura aeroportuária nacional tem efeitos negativos no

desenvolvimento do país, em particular no que respeita ao setor do turismo, entre os quais se destacam a contenção das procuras interna e externa, a multiplicação de atrasos e a degradação generalizada do desempenho operacional.

A expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa torna-se do absoluto interesse público e da máxima urgência. O adiamento de um ano na entrada em serviço do novo aeroporto tem um impacto estimado de 600 milhões de euros de perdas de receitas só no setor do turismo.

Concluiu-se que a solução que melhor responde à necessidade de expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa é a construção de um aeroporto complementar no Montijo, através da adaptação das infraestruturas da Base Aérea n.º 6, mantendo-se o Aeroporto Humberto Delgado como aeroporto principal. O Governo assumiu o objetivo de construir um novo aeroporto no Montijo, dando seguimento aos trabalhos desenvolvidos pelo Governo PSD/CDS, e, em 15 de fevereiro de 2017, celebrou um memorando de entendimento com a ANA - Aeroportos de Portugal, visando “o desenvolvimento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, através do aumento da capacidade do Aeroporto Humberto Delgado e da abertura de um novo aeroporto civil no Montijo”.

Recentemente, o Governo tem dado sinais de que a solução “Humberto Delgado + Montijo” pode não ser definitiva. A “Visão estratégica para o Plano de recuperação económica e social de Portugal 2020-2030”, elaborada por António Costa Silva e apresentada em 05-07-2020, refere que é essencial “construir o Aeroporto para a grande Área Metropolitana de Lisboa, tendo em conta que as ligações aéreas são fundamentais na performance da economia portuguesa, e isso tem a ver não só com o turismo, que é um setor crucial da economia, mas também com muitas outras fileiras económicas”. O documento não faz referência à localização do novo aeroporto e parece defender a existência de dois grandes aeroportos, ao invés de um aeroporto principal e um aeroporto complementar (modelo Humberto Delgado + 1).

Também no final do mês passado, a Ministra da Coesão Territorial, questionada sobre a possibilidade de apostar no Aeroporto de Beja e usar fundos comunitários para fazer uma ligação ferroviária a Lisboa, respondeu: “E quem lhe disse que isso não está no nosso horizonte? Tem de falar como o senhor ministro das Infraestruturas e Habitação. [...] Em primeiro lugar, antes de estar sempre a criar novo, temos de potenciar aquilo que temos”. Um dia mais tarde, em audição parlamentar na Comissão de Administração Pública, Modernização Administrativa, Descentralização e Poder Local, a mesma Ministra esclareceu que a aposta no Aeroporto de Beja prende-se com a necessidade de dar viabilidade e sustentabilidade aos investimentos já existentes no país.

Por outro lado, é de conhecimento público que as Câmaras Municipais da Moita e do Seixal estão contra a construção de um novo aeroporto no Montijo, o que, nos termos da lei, é suficiente para inviabilizar o projeto (nos termos do n.º 1 do art. 5.º do Decreto-Lei n.º 55/2010, “os procedimentos de construção, ampliação ou modificação de um aeródromo, iniciam-se através de requerimento a apresentar junto do INAC [...]”, acrescendo o n.º 2 que “o requerimento de apreciação prévia referido no número anterior deve ser instruído com os seguintes elementos: [...] f) Parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afetados, quer por superfícies de desobstrução quer por razões ambientais”).

Concluídas as obras de expansão do Aeroporto Humberto Delgado, e não existindo ainda um novo aeroporto, o impacto do Aeroporto Humberto Delgado na cidade de Lisboa será ainda maior, designadamente em termos de poluição, ruído e sobrecarga do sistema de acessos, com

graves prejuízos para a saúde de milhares de lisboetas e para o meio ambiente. A este propósito, importa sublinhar que o modelo de desenvolvimento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa deve implicar uma redução dos impactos negativos do Aeroporto Humberto Delgado e promover um aumento da capacidade/movimentos num novo aeroporto complementar. Não pode haver aumento da capacidade instalada do Aeroporto Humberto Delgado sem novo aeroporto complementar, e vice-versa.

Em reunião em novembro do ano passado, a Câmara Municipal de Lisboa aprovou por unanimidade a Proposta n.º 782/2019, que, entre outros aspetos, visava “solicitar ao Governo, na qualidade de Concedente, o envio do Plano de Expansão da Capacidade Aeroportuária de Lisboa e respetivo plano de acessibilidades” e “solicitar à Agência Portuguesa do Ambiente, I.P., face ao Plano de Expansão da Capacidade Aeroportuária de Lisboa, confirmação da exigência de Avaliação de Impacte Ambiental, em cumprimento do previsto na alínea b) ii) do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de Outubro, na sua redação atual” (cfr. pontos deliberativos 7 e 8, respetivamente).

A Proposta n.º 782/20219 acrescentava ainda, no ponto deliberativo 9, que “em qualquer caso, a CML deve promover estudo de avaliação dos diversos impactos do projeto de expansão”.»

**Assim:**

Tendo em conta o disposto no artigo 156.º, alínea d) da Constituição, e as normas regimentais aplicáveis, nomeadamente o artigo 229.º do Regimento da Assembleia da República, cujo n.º 3 fixa em 30 dias o limite do prazo para resposta;

O Deputado do CDS-PP, abaixo-assinado, vêm por este meio requerer ao Ministro do Ambiente e Ação Climática, por intermédio de Vossa Excelência, nos termos e fundamentos que antecedem, respostas às seguintes perguntas:

**1- Nos termos do decreto de Lei 232/2007, estão sujeitos a avaliação ambiental estratégica, os planos e programas na área dos transportes, designadamente no cumprimento do decreto de Lei 69/2000, no anexo I nº7 alínea a), sobre a construção de aeroportos, cuja pista de descolagem e aterragem tenha um comprimento de pelo menos 2100 metros. Ao abrigo de que legislação foi dispensada a realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica para a nova infraestrutura aeroportuária na região de Lisboa?**

**2- Existiu algum despacho governamental que dispensasse a Avaliação Ambiental Estratégica da nova infraestrutura aeroportuária na região de Lisboa?**

**3- Existe algum parecer interno na APA que sinalize a ausência de uma Avaliação Ambiental Estratégica para a infraestrutura aeroportuária na região de Lisboa?**

**4- Qual a base legal que sustenta a emissão pela APA de uma Declaração de Impacto Ambiental (DIA) do novo Aeroporto do Montijo, sem que tenha existido uma Avaliação Ambiental Estratégica?**

**5- Tendo em conta a jurisprudência europeia, designadamente o Acórdão C-2/07 do Tribunal de Justiça da União Europeia, não estará o novo Aeroporto do Montijo em risco de nulidade?**

Palácio de São Bento, 9 de outubro de 2020

Deputado(a)s

JOÃO GONÇALVES PEREIRA(CDS-PP)