



MOÇÃO N.º 5

SOBRE O NOVO AEROPORTO DE LISBOA

Ao longo dos anos muito se tem discutido sobre as opções aeroportuárias nacionais e a melhor localização para um novo aeroporto de Lisboa (NAL). Foram referidas várias hipóteses, desde o Rio Frio, a Ota, o Campo de Tiro de Alcochete, a Base Aérea de Sintra, a Base Aérea do Montijo, Alverca, entre outros.

Com o Governo PS, e depois de estudos comparativos, a decisão parecia definitiva e apontava para o Campo de Tiro de Alcochete. Porém, com a chegada do PSD/CDS ao Governo, e com a sua fúria de privatizar tudo, a ANA aeroportos foi concessionada aos franceses da VINCI. O contrato de concessão, de 14 de Dezembro de 2012, elaborado com requinte jurídico, é todo ele contrariado pelo ponto 42.3 alínea (b), que determina que a concessionária apure se o desenvolvimento de locais alternativos se afigura como alternativa mais eficiente e menos dispendiosas para o Concedente, podendo a Concessionária submeter propostas ao Concedente, para esse efeito, na modalidade de propostas de modificação da Concessionária.

Face a estas últimas linhas, Portugal perdeu a competência de decisão da sua política aeroportuária e ficou nas mãos da VINCI. E é assim que se chega à pseudo solução desastrosa de se querer construir um novo aeroporto na Base Aérea nº 6, no Montijo.

Com a chegada do PS ao Governo, em 2015, António Costa afirmou publicamente que não existe alternativa à BA 6, assinando um memorando de entendimento com a ANA, em 15 de Fevereiro de 2017, que prevê obras no aeroporto Humberto Delgado e a construção de sabe-se lá exatamente o quê na BA 6. Mais, através do Despacho nº 2989/2018, de 15 de Março, foi criada uma Unidade Técnica de Acompanhamento de Projectos (UTAP), relativamente à qual se desconhece qualquer papel até aos dias de hoje.

O Estudo de Impacte Ambiental, relativo à construção do aeroporto na BA 6, foi objeto de uma Declaração de Impacte Ambiental favorável condicionada, por parte da APA, por pressão política do Governo, tendo o ICNF dado parecer favorável, embora com reservas assumidas. É desta forma que se contribui para a descredibilização dos instrumentos de política ambiental (como é o caso de uma Avaliação de Impacte Ambiental tão pouco séria), assim como das instituições públicas (que deveriam ser as primeiras defensoras de decisões ambientalmente sustentáveis), tendo em conta que foi viabilizado um projeto cujo Estudo de Impacto Ambiental aponta aspectos negativos muito significativos e irreversíveis e em dimensão muito superior aos aspetos positivos avançados no próprio estudo, encomendado pela VINCI.

Uma das questões centrais é mesmo esta: como se pode permitir a construção de um aeroporto em plena Reserva Natural do Estuário do Tejo e em Zona de Protecção Especial, numa das maiores zonas húmidas da Europa e onde circulam 120.000 aves regularmente, constituindo-se como zona privilegiada de nidificação? Um dos impactos esperados é a perda de zonas de alimentação de aves e de outros animais e, com isso, a perda de 30% da biodiversidade.

Por outro lado, existe o perigo de *bird strike* e evidencia-se um impacto muito forte na segurança e saúde das populações, devido ao ruído, principalmente nas zonas urbanas do Barreiro, Moita, Alcochete e outras. Mais, a pista ficaria com cerca de 2850 metros, já com 300 metros de estacaria no rio e sem *taxiway*, o que só permitiria aviões de dimensão até aos A-320-200 e, mesmo estes, na descolagem teriam de ter em conta o peso, o que poderia levar a questões tão insólitas como terem de optar entre levar passageiros ou combustível.

Estes são alguns exemplos dos impactos terríveis da opção em causa, mas poderíamos indicar outros, como a poluição, a segurança, o risco sísmico, a localização em zona de risco de alagamento por força das alterações climáticas, o impacto nos aquíferos, entre muitos outros.

Neste momento este projecto está suspenso, devido ao facto de a ANAC não ter dado o aval, porque o parecer das autarquias é legalmente vinculativo, e as Câmaras Municipais da Moita, do Seixal e outras deram parecer negativo.

Entretanto, para procurar dar a volta à situação, o Governo do PS com o apoio do PSD prepararam-se para alterar o Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, com o objetivo de erradicar a condição do parecer vinculativo das Câmaras Municipais, constituindo esse facto um profundo desrespeito pela autonomia do poder local e pelas populações.

Face ao exposto, a 15ª convenção do PEV reafirma:

1 - A total oposição ao projecto de alargamento do aeroporto Humberto Delgado e à construção do aeroporto na BA 6 no Montijo.

2 – A necessidade de se cumprir com a norma do OE para 2021, proposta pelo PEV, de realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica, que afira de diversas opções possíveis para a solução aeroportuária mais sustentável do ponto de vista ambiental, da segurança e das necessidades do país.

3 – A impossibilidade de se considerar a BA 6 no Montijo como uma opção a ter em conta, na medida em que não responde a nenhum dos objetivos concernentes às necessidades aeroportuárias do país.

4 - A necessidade de o país recuperar a capacidade de definir a política aeroportuária, com respeito pelo ambiente e pelas populações.

Lisboa, 22 de maio de 2021