

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 66/2024

Sumário: Define a localização e promove o desenvolvimento do Aeroporto Luís de Camões.

O setor aeronáutico desempenha um papel fundamental na economia nacional, agindo como catalisador para o setor do turismo e contribuindo de forma significativa para o Produto Interno Bruto português. A importância do transporte aéreo reside na sua capacidade de facilitar a conectividade de Portugal e de integrar o País na economia global. O desenvolvimento do setor é sustentado na existência de uma infraestrutura aeroportuária capaz de acomodar as necessidades crescentes de procura, impulsionando o turismo, a indústria e outros setores económicos.

A construção de um novo aeroporto na região de Lisboa tem sido objeto de discussão nos últimos 50 anos, por ser considerado um investimento estratégico essencial para impulsionar o desenvolvimento económico do País. Desde 1969, com a criação do Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa, cerca de 15 possíveis localizações foram analisadas, sem que tenha sido tomada qualquer decisão definitiva.

Esta ausência de decisão impactou negativamente na região de Lisboa e no País. A região de Lisboa dispõe atualmente de uma infraestrutura aeroportuária com elevadas restrições de crescimento, resultando numa significativa perda de valor económico global. A limitação de espaço e de número de pistas no Aeroporto Humberto Delgado resulta também em desafios operacionais, com atrasos sistemáticos nas partidas e nas chegadas. Acresce o facto de a existência de um aeroporto no centro da cidade afetar de forma indelével a qualidade de vida dos cidadãos, seja pelo ruído que daí advém, seja pela barreira física ao desenvolvimento do concelho. A título ilustrativo, de acordo com o relatório da Agência Europeia do Ambiente (Environmental noise in Europe), Lisboa é a segunda capital europeia com maior percentagem de habitantes expostos a ruído de atividade aeronáutica superior a 55 dB.

Na última década, tem-se vindo a assistir a um aumento progressivo da procura no Aeroporto Humberto Delgado, ao qual é imperativo dar resposta. De acordo com dados oficiais da ANA – Aeroportos de Portugal, S. A. (ANA S. A.), no período pré-pandemia da doença COVID-19, o tráfego de passageiros cresceu 11,6 % entre 2015 e 2019, significativamente acima de alguns dos principais aeroportos europeus. Da mesma forma, no período pós-pandemia, o Aeroporto Humberto Delgado tem demonstrado taxas de crescimento de tráfego de passageiros substancialmente superiores às perspetivas iniciais (crescimento de 53,4 % ao ano entre 2020 e 2023), estando no ano de 2023 7,7 % acima do valor registado em 2019.

Para as próximas décadas, e apesar de existirem múltiplos cenários possíveis, as estimativas apontam para um crescimento sustentado do tráfego de passageiros em Lisboa. Tomando como base a International Air Transport Association, a Eurocontrol, a Altitude e a International Civil Aviation Organization, este crescimento, para o cenário base, atingiria o valor de 0,9 %-2,7 % entre 2025 e 2040 (cerca de 37,8-49,2 milhões de passageiros em 2040) e, nos cenários mais otimistas, os valores de 1,6 %-3,1 % (cerca de 42,0-52,1 milhões de passageiros em 2040). As projeções para 2050 são ainda mais ambiciosas.

Os referidos dados confirmam a premência de o Governo decidir, definitivamente, quanto à localização e desenvolvimento do novo aeroporto de Lisboa.

Esta decisão é tomada no quadro do Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos Situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores, celebrado, em 14 de dezembro de 2012, entre o Estado Português e a ANA, S. A.

A opção pela localização e desenvolvimento do novo aeroporto de Lisboa toma, ainda, em consideração as recomendações e o resultado do Relatório Final da Comissão Técnica Independente, constituída pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de outubro.

As recomendações do Relatório da Comissão Técnica Independente, decorrentes da Avaliação Ambiental Estratégica, apontam para a solução de um único aeroporto, sem prejuízo da manutenção, numa primeira fase, de uma solução dual, com o funcionamento do Aeroporto Humberto Delgado, para minimizar o efeito de disrupção do tráfego aéreo de passageiros. A Comissão Técnica Independente

recomenda ainda que seja dada prioridade a uma solução que permita dar resposta à crescente procura, além do ano de 2050, ou seja, que tenha uma natureza expansível.

O Governo reconhece que é essencial que seja desenvolvido um aeroporto único na região de Lisboa. Desde logo, porque só esta solução permite acomodar a procura potencial nos vários cenários e para um longo período, sendo que as opções duais levariam, com elevada probabilidade, à necessidade de discutir a construção de um novo aeroporto em 2045-2050. Depois, porque é crítico reduzir o impacto ambiental e social que decorre da existência de um aeroporto no centro da cidade. Acresce que um aeroporto único de raiz permite uma melhoria operacional no funcionamento do sistema aeroportuário (nomeadamente com redundância operacional para acomodar eventuais limitações) e na qualidade de serviço aos passageiros. A mencionada solução é ainda a única que permite acomodar as previsões de crescimento da empresa Transportes Aéreos Portugueses, S. A., e manter de forma sustentável o *hub* da companhia, sem risco de divisão da operação entre dois aeroportos (o que invalidaria o modelo de negócio da companhia). Por fim, o desenvolvimento de um aeroporto de raiz na margem sul do Tejo servirá como catalisador da atividade económica a nível local e mesmo a nível regional, para além de permitir uma melhoria significativa da logística nacional, por potenciar uma plataforma intermodal entre aviação, ferrovia e rodovia.

No que respeita à localização do novo aeroporto de Lisboa, entende o Governo que a construção de um novo aeroporto internacional no Campo de Tiro de Alcochete, que substitua, de forma integral, o Aeroporto Humberto Delgado apresenta, em face de todas as outras opções consideradas, as maiores vantagens comparativas, designadamente:

a) Localiza-se inteiramente em terrenos públicos, sem existir necessidade de recorrer a expropriações (apenas em caso de construção de uma quarta pista seriam necessárias duas expropriações menores, com uma área aproximada total de 100 ha), em oposição à opção de Vendas Novas, que se localiza inteiramente em terrenos privados e requererá também a desativação total do Campo de Tiro de Alcochete, constituindo dois ónus adicionais;

b) Em matéria ambiental e de saúde populacional, a localização do aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete já tinha sido objeto de avaliação de impacte ambiental com a emissão de uma declaração de impacte ambiental, entretanto caducada, obtida na sequência do projeto original desenvolvido em 2008-2009 pela NAER – Novo Aeroporto, S. A., cujo *layout* serviu de base àquele apresentado pela Comissão Técnica Independente;

c) Em matéria de conectividade e desenvolvimento económico, apresenta maior proximidade ao centro de Lisboa e maior potencial económico na sua área de influência face a Vendas Novas, podendo contribuir para a maximização dos efeitos macroeconómicos, apresentando também maior proximidade às principais vias rodoviárias e ferroviárias do País e exigindo menos tempo e custos de deslocação;

d) Em termos cronológicos de desenvolvimento, apesar de as duas opções não apresentarem diferenças significativas no que toca a tempos de construção, a necessidade de estudos técnicos de raiz, de instauração de um procedimento tendente à obtenção de declaração de impacte ambiental e de proceder a expropriações introduzem uma maior incerteza na opção de Vendas Novas, o que, no panorama geral do cronograma de construção, poderá levar a um alargamento dos tempos de entrada em operação do novo aeroporto de Lisboa, com impactos ambientais e económicos significativos, designadamente por requerer que o Aeroporto Humberto Delgado se mantenha em funcionamento por um período de tempo superior.

Completam-se, no corrente ano 2024, quinhentos anos sobre o nascimento do poeta Luís Vaz de Camões, um dos maiores vultos da história, cultura e literatura portuguesas e o expoente maior da afirmação universal da nossa língua. No ano em que se assinala o aniversário do poeta que, através da língua portuguesa, imortalizou os feitos dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa que deu «novos mundos ao mundo», é decidido denominar oficialmente o novo aeroporto de Lisboa como «Aeroporto Luís de Camões».

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

- 1 – Aprovar o desenvolvimento do Novo Aeroporto de Lisboa.
- 2 – Especificar que o Novo Aeroporto de Lisboa se deva localizar no Campo de Tiro de Alcochete e substituir de forma integral o Aeroporto Humberto Delgado.
- 3 – Denominar o Novo Aeroporto de Lisboa como Aeroporto Luís de Camões.
- 4 – Determinar que todas as referências feitas ao Novo Aeroporto de Lisboa, designadamente em contratos, devem ser entendidas como efetuadas ao Aeroporto Luís de Camões.
- 5 – Mandatar o Ministro de Estado e das Finanças e o Ministro das Infraestruturas e Habitação para a prática de todos os atos subsequentes e necessários a realizar no âmbito da presente resolução, designadamente no âmbito do Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos Situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores, celebrado, em 14 de dezembro de 2012, entre o Estado Português e a ANA – Aeroportos de Portugal, S. A.
- 6 – Determinar que todos os atos necessários à execução da presente resolução devem pautar-se por critérios de celeridade, racionalidade económica e eficiência.
- 7 – Determinar que a presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros, 14 de maio de 2024. — O Primeiro-Ministro, Luís Filipe Montenegro Cardoso de Moraes Esteves.

117738712