

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 18-B/2000

1 — O relatório da NAER — Novo Aeroporto, S. A., de Outubro de 1999, descreve pormenorizadamente a evolução do potencial da capacidade do Aeroporto da Portela, em Lisboa, documenta o processo de decisão sobre a localização do novo aeroporto, explicita objectivos e orientações para o desenvolvimento do mesmo e evidencia a necessidade de se dar continuidade aos trabalhos preparatórios relativos à construção de uma nova infra-estrutura aeroportuária, sob pena de, a médio prazo, o Aeroporto da Portela não dispor de condições para receber o crescente volume de tráfego aéreo.

Com efeito, verifica-se que no período de 1988 a 1998 o tráfego comercial de passageiros naquele Aeroporto (embarcados e desembarcados) cresceu a uma taxa média anual de 6,9%, passando de 4 para 7,8 milhões de passageiros por ano.

Por outro lado, as últimas projecções de longo prazo efectuadas (Julho de 1999) apontavam para um crescimento do tráfego de passageiros em 1999 de 7,5% e caracterizavam um cenário central de 13,8 milhões de passageiros em 2010 (taxa média anual de 4,7%).

Aquelas projecções são enquadradas por cenários alto e baixo, correspondentes a níveis de tráfego em 2010 entre 15 e 12,7 milhões de passageiros, qualquer deles com ritmos bastante mais moderados do que os verificados desde 1988.

2 — No entanto, a evolução do tráfego registada em 1999 ultrapassou os 7,5% estimados nas projecções em apreço. Na verdade, naquele ano o crescimento do tráfego comercial de passageiros situou-se em 8,8% e o crescimento em termos de movimentos comerciais de aviões elevou-se a 12,7%. Os aumentos registados revelam que o crescimento do tráfego aéreo está a evoluir a taxas superiores em relação àquelas que foram inicialmente perspectivadas.

Faz-se notar que o ano de 1999 se encontra em comparação directa com um ano (1998) que se revelou verdadeiramente excepcional, na medida em que o Aeroporto da Portela registou o maior crescimento a nível europeu (16,8% de aumento nos passageiros comerciais).

3 — De harmonia com os cenários de crescimento identificados nas projecções reportadas a Julho de 1999, o nível de 12 milhões de passageiros por ano poderá já ser atingido em 2005 — cenário alto — ou, o mais tardar, em 2008 — cenário baixo.

Em consequência, o patamar da capacidade de 12 milhões de passageiros por ano, correspondente às possibilidades de expansão que estavam identificadas para o Aeroporto da Portela, já não se mostra consentâneo com o tempo necessário para a contratação, construção e entrada em operação de uma nova infra-estrutura aeroportuária (de 9 a 10 anos).

Nestas condições, a ANA — Aeroportos de Portugal, S. A., procurou estabelecer um plano de contingência para fazer face quer a uma evolução forte do tráfego quer a atrasos no complexo procedimento de contratação e construção que se perspectiva.

Para responder à evolução do tráfego aéreo prevista, foi identificada a possibilidade de expansão da capacidade do Aeroporto da Portela até cerca de 14 milhões de passageiros por ano, através da reformulação do plano de investimentos existente. Aquele valor corres-

ponde ao limite a partir do qual se verificarão graves constrangimentos à normal operação do Aeroporto, traduzidos em apreciável degradação da qualidade do serviço prestado.

Assim sendo, as medidas constantes do plano de contingência proposto pela ANA não poderão ser dispensadas durante o período de desenvolvimento do novo aeroporto, tanto mais que se afigura irrealista perspectivar a entrada em operação do mesmo antes de um período de 9 a 10 anos, como anteriormente referido.

4 — Para além do problema do mencionado patamar, mostra-se, por um conjunto significativo de razões, manifestamente inviável prosseguir no desenvolvimento do Aeroporto da Portela. Desse conjunto de razões destaca-se:

A impossibilidade de se estabelecer mais de 57 posições de estacionamento de aviões (limite para o patamar de 14 milhões de passageiros por ano) sem comprometer as condições de circulação no solo;

Um aumento da capacidade das pistas e caminhos de circulação além de 36 ou 37 movimentos por hora para, por exemplo, 45 movimentos por hora só aumentaria a capacidade global do sistema se fosse possível criar cerca de 70 posições de estacionamento, mas, como se fez notar, tal é incompatível com a área disponível;

A existência de constrangimentos no que respeita a acessos — com reflexos práticos em níveis de congestionamento intoleráveis afectando a cidade de Lisboa — sem que existam soluções adequadas para níveis de tráfego superiores aos condicionados pelo número máximo de posições de estacionamento.

5 — No que respeita ao terminal de passageiros, o seu desenvolvimento tem vindo a ser conseguido sobre, ou em torno, das primitivas instalações, esgotando-se a potencialidade deste processo numa capacidade de acolhimento de 14 milhões de passageiros por ano. Para além deste patamar seria necessário construir uma nova aerogare.

Entretanto, o tecido urbano envolveu completamente as instalações aeroportuárias comprometendo as potencialidades de expansão e de acessibilidade ao Aeroporto.

Se, por um lado, este envolvimento penaliza a função aeroportuária, por outro a própria comunidade é afectada pelo ruído e pela poluição do ar que, apesar do evidente avanço tecnológico da sua redução na origem — aviões menos ruidosos e menos poluentes —, não deixará de aumentar com o crescimento da actividade.

Não poderá ser igualmente ignorado que as trajetórias das aeronaves se situam sobre diversas instalações hospitalares e de ensino e que a probabilidade, ainda que diminuta, de um eventual acidente sobre uma área densamente povoada, se concentra nas fases mais críticas do voo, durante as aterragens e as descolagens.

6 — Do supramencionado relatório da NAER destacam-se os seguintes objectivos e orientações para o desenvolvimento do aeroporto na Ota:

Estabelecimento de uma parceria público-privada que articule a contratação da concepção, construção, financiamento e exploração da nova infra-estrutura com a entrada de accionista privado de referência no capital da ANA, mediante aumento de capital;

Escolha de parceiros privados através de um procedimento concursal, a estabelecer em regime jurídico específico;

Encerramento do Aeroporto da Portela aquando do início de actividade do novo aeroporto (em virtude da comprovada falta de dimensão do tráfego para manter dois aeroportos tão próximos e da absoluta necessidade de libertar a cidade de Lisboa dos malefícios ambientais ao nível de ruído e poluição e ainda por razões de segurança).

7 — Considerando os significativos e irrecuperáveis prejuízos aos interesses nacionais que decorreriam de um deficiente acesso, com carácter duradouro, de passageiros e carga, por via aérea, e tendo ainda em conta as opções estratégicas, constantes do PNDES, de desenvolvimento de uma plataforma euro-atlântica em Portugal, impõe-se que se prossiga de imediato com o desen-

cadeamento das tarefas preparatórias identificadas no aludido relatório da NAER, de forma que se criem as indispensáveis condições ao desenvolvimento da construção do novo aeroporto.

Assim:

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

1 — Prosseguir o desenvolvimento dos processos relativos à construção de um novo aeroporto na Ota.

2 — Encarregar o Ministério do Equipamento Social em articulação com o Ministério das Finanças de promover, de imediato, as acções necessárias para concretizar os objectivos e orientações preconizados, conducentes ao estabelecimento da parceria público-privada e à escolha de parceiros privados.

Presidência do Conselho de Ministros, 27 de Abril de 2000. — O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.