

Caros cidadãos de Lisboa e da Área Metropolitana de Lisboa

No final de 2019 com a solução avançada pela concessionária Vinci o aeroporto da Portela será a **única plataforma citadina europeia com aviões longo-curso e transferência** (só já havia mais uma em Istambul-Ataturk que entretanto irá desviar o tráfego para novo aeroporto exterior).

No final de 2019 o aeroporto citadino europeu a seguir a Lisboa em volume de tráfego será Milão-Linate com 9-9,5 milhões de passageiros (em 1997 movia 14,3 enquanto Lisboa se ficava por 6,8), que está limitado aos aviões médio-curso e ao qual foi imposto (mesmo tendo melhor aproximação que Lisboa) o teto operacional de 18 movimentos por hora.

É intenção da concessionária reforçar o longo-curso / transferência na Portela que poderá ir até 48 movimentos por hora e ponta diária na ordem 850-950 movimentos, para o que considera necessário eliminar a pista para ventos adversos que aeroporto de Lisboa tem desde a sua origem.

Ora, as atenções têm-se centrado sobre o Montijo, abafando a celeuma que lançaria a divulgação das consequências em ruído e risco nos habitantes e visitantes de Lisboa. em razão da extraordinária subida de movimento de aeronaves na Portela:

- voos de longo-curso com aviões de grande envergadura (no Montijo é só até médio-curso) a sobrevoar logo a 500 m as primeiras casas no lado sul da Portela (no Montijo a 3.500 m) e a 1.000 m no lado norte (no Montijo não existem casas), sofrendo a Portela com um horário operacional mais alargado (destinos intercontinentais) e com um elevado nível de ruído (linha 65 db) que abrange uma população muitas vezes superior. Tudo isto numa frequência anual de aviões que, grosso modo, será na Portela acima do dobro do que se verificará no Montijo.

E não sendo propositadamente referido que mais de 90 % dos passageiros do aeroporto de Lisboa têm como origem-destino a margem norte, ou que nenhum aeroporto europeu tem o barco como principal transporte, nem mesmo o propagandeado exemplo de Veneza, uma cidade-ilha ímpar no mundo, escamoteando:

- Que Veneza tem os seus dois aeroportos no mesmo lado (e não em duas margens) e que eles estão onde está a maioria da população e hotéis (a ilha só tem ≈ 50.000 habitantes) ou que para Veneza a maioria vai por uma ponte rodoferroviária e que apenas alguns turistas se deslocam em pequenos barcos até 10 pessoas num passeio direto de 6 km em calma laguna até Veneza. Nada disto se passa em Lisboa em que serão barcos de deslocação casa-trabalho percorrendo 13 km em por vezes agitado estuário com nevoeiro a que se somam mais dois transbordos (um na margem norte mais um na margem sul).

E omitindo que hoje todos os passageiros têm igualmente a possibilidade de sair e entrar no aeroporto da Portela por ferrovia (como os concorrentes cidades de Madrid e Barcelona) e que na proposta avançada por Vinci não será assim, sendo os passageiros empurrados para a rodovia com portagem (sem alternativa) de que a concessionária aeroportuária é parte interessada (Vinci é acionista da Lusoponte).

As perguntas que se fazem:

Pergunta 1 - A posição do anterior presidente da Câmara era de que um aeroporto com 400 movimentos por dia era um factor de poluição gravíssimo para a cidade e de que o que era essencial para a cidade era ter um aeroporto com acesso fácil, cómodo e barato. Ora, a Portela vai ter mais do dobro dos movimentos e o transporte para o Montijo é a antítese do antes indicado. Qual a posição do Presidente da Câmara?

Pergunta 2 - A solução Montijo foi apresentada pela concessionária como uma "inevitabilidade" que não é. A CML sabe há mais de um ano que existe uma alternativa em que a Portela passa a ser só médio-curso, com horário operacional mais reduzido e com tecto operacional. Qual a avaliação técnica-económica feita por CML?

ASSEMBLÉIA MUNICIPAL DE LISBOA

Proc. 459/AML/18

ENT 1533 AML 18

DATA 17/10/2018

Anual 15:00 H