***MOÇÃO SETORIAL***

***Infraestruturas de Interesse Nacional na Área Metropolitana de Lisboa***

Portugal é um pequeno país periférico na Europa, mas, simultaneamente, a sua condição geográfica faz com que tenha uma extraordinária relevância no eixo atlântico e, também pela sua história, nas ligações com África e a América.

É, por isso, crucial que o investimento em infraestruturas seja efetivado de forma a reafirmar esta relevância.

São duas as infraestruturas de interesse nacional que são necessárias levar a cabo na Área metropolitana de Lisboa: o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) no atual Campo de Tiro de Alcochete e; a Terceira Travessia do Tejo (TTT) no corredor Barreiro-Chelas.

Ambas são complementares e enquadram-se numa perspetiva nacional e internacional, de desenvolvimento económico e criação de riqueza, de forma direta e indireta.

Ambos os projetos têm sido discutidos há décadas, com milhões de euros já investidos em estudos, projetos e pareceres, sem que tenham saído do papel.

O custo da não decisão destes dois projetos estruturantes tem sido imensamente gravoso para a economia nacional e para o desenvolvimento do país.

1. **A TTT**

A ideia de uma terceira travessia do Tejo, ligando Lisboa à margem Sul, remonta aos anos 80 do século XX.

Em 2022, o Governo português apresentou o Plano Ferroviário Nacional, que prevê a construção de uma terceira travessia do Tejo, com ligação entre Chelas e Barreiro. O projeto, que deverá estar concluído até 2050, terá um custo estimado de 3,5 mil milhões de euros.

A solução rodoferroviária escolhida pelo Governo prevê a construção de uma ponte com cerca de 15 quilómetros de comprimento, com três faixas de rodagem por sentido de tráfego para a rodovia, e quatro linhas férreas, sendo duas convencionais e duas para alta velocidade.

Esta nova travessia permitirá:

* reduzir os congestionamentos rodoviários existentes nas pontes 25 de abril e Vasco da Gama;
* melhores ligações entre a cidade de Lisboa e a Península de Setúbal e, até, entre o Norte e o Sul do país, já que facilitará o transporte não só de passageiros, mas também de mercadorias, ultrapassando os atuais constrangimentos à circulação de mercadorias no eixo ferroviário da Ponte 25 de abril;
* o desenvolvimento da rede ferroviária de alta velocidade em Portugal, dando continuidade ao investimento na ferrovia;
* geração de emprego na península de Setúbal.

Além das já indicadas anteriormente, a TTT permitirá uma nova alternativa de ligação, em termos rodoviários, ao NAL e a criação de uma ligação ferroviária à mesma infraestrutura, seja ela por alta velocidade, ferrovia convencional ou ambas.

1. **O NAL**

Desde 1969 que se discute a necessidade de uma nova infraestrutura aeroportuária em Lisboa.

O atual Aeroporto Humberto Delgado, além de possuir apenas uma pista, não ter possibilidade de crescimento, fruto da expansão da cidade. Tem sido considerado nos últimos anos como um dos piores aeroportos do mundo, devido aos atrasos e congestionamentos muito frequentes, uma vez que a oferta não tem acompanhado a crescente procura. Além do mais, existe um problema acrescido de segurança, uma vez que um dos principais cones de aproximação à pista atravessa toda a cidade de Lisboa. Também não tem capacidade para suportar aviões de grande porte, os quais se pensava que tinham os dias contados no tráfego aéreo, mas que cada vez mais têm sido recuperados pelas grandes companhias aéreas.

A opção Montijo, além de estar situada no limite de zonas protegidas (zona de proteção especial e zona especial de conservação), tem um impacto enorme em termos de ruído em zonas urbanas e suburbanas. Acresce ainda que o investimento necessário – na ordem dos 3,8 mil milhões de euros, de acordo com a Comissão Técnica Independente – seria imenso para infraestruturas que esgotariam a capacidade em 2042 e apresentaria constrangimentos a partir de 2037.

Seria incompreensível investir um montante tão elevado sabendo que a capacidade se esgotaria num prazo tão curto quando nos referimos a infraestruturas desta dimensão.

O NAL situado no Campo de Tiro de Alcochete terá capacidade de expansão e é a opção que favorece o *hub* intercontinental. Este *hub* intercontinental também tem impactos muito relevantes na TAP, uma vez que pela sua localização, será uma placa giratória das ligações com a América (do Norte e do Sul), mas também com África e com a Europa.

A localização no Campo de Tiro de Alcochete tem ainda outras vantagens, nomeadamente, o facto de ser um terreno público, e, consequentemente, sem necessidade de efetuar expropriações, e o seu custo – estimado em oito mil milhões de euros – não exige dinheiros públicos, sendo financiado através de taxas aeroportuárias.

Esta é a opção defendida pela Comissão Técnica Independente que estudou várias possibilidades de localização do NAL.

1. **Concessões**

Obviamente que não nos podemos esquecer que em ambos os casos, existem empresas concessionárias que detém responsabilidades na gestão de infraestruturas existentes e a concretizar.

Sobre a TTT, a questão parece consensual. Pelo menos, não têm havido manifestações públicas dos responsáveis da concessionária sobre a nova travessia.

Já no que diz respeito ao NAL, tal não tem acontecido.

A Unidade Técnica de Acompanhamento a Projetos (UTAP), entidade administrativa dotada de autonomia administrativa, sob a tutela do Ministério das Finanças, e que assume responsabilidades no acompanhamento global dos processos de Parceria Público-Privada (PPP) e assegura apoio técnico especializado, designadamente em matérias de natureza económico-financeira e jurídica, disponibiliza informação pública sobre as concessões.

Da consulta ao Contrato de Concessão de serviço público aeroportuário nos aeroportos situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores, em celebrado entre o Estado Português a ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. em 14 de dezembro de 2012, nomeadamente ao Anexo 16 (Especificações mínimas para o NAL), 1.2. lado Ar, Caraterísticas físicas, refere na alínea i) “*O comprimento e a largura da(s) pista(s) será o suficiente para garantir a operação (sem restrições em termos de peso ou alcance) de todos os tipos de aeronaves comerciais de passageiros e carga – incluindo o A380.*”

Segundo o site aviacaocomercial.net, o A380 necessita, no mínimo de 2,7 km de pista para descolagem. Ora a pista prevista para a opção Montijo, teria apenas 2.500 metros, sendo para isso necessário efetuar um aterro de forma a prolongar os atuais 2.187 metros.

Em 15 de fevereiro de 2017, foi assinado um Memorando de Entendimento entre o Governo e a ANA que consagra a solução dual, reconhecendo a BA6 (Montijo) como a solução mais vantajosa para a expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa. Esta decisão está em oposição ao conteúdo do Contrato de Concessão

Com a presente moção que apresentamos neste 24.º Congresso do Partido Socialista, pretende-se de uma forma sucinta, manifestar o nosso apoio a medidas estruturantes de desenvolvimento da economia nacional e demonstrar inequivocamente que estas são soluções que otimizam o investimento.

Sentimo-nos orgulhosos do nosso passado e confiantes no futuro, sempre convictos de que sempre contribuímos para o desenvolvimento da nossa sociedade e do nosso País.

Porque fazemos parte de um Partido que sempre mostrou coragem na tomada de decisões, entendemos que este é o rumo!

1º Subscritor:

António José Vieira Prates Reguengos

Militante nº 81 883

Concelhia do Barreiro – Secção do Lavradio