



Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.ª

(Orçamento do Estado para 2021)

PROPOSTA DE ADITAMENTO

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Deputado e as Deputadas abaixo assinados apresentam a seguinte proposta de aditamento à Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.ª:

«Artigo 154.º-A

Avaliação ambiental estratégica para o novo aeroporto de Lisboa

Durante o ano de 2021, o Governo promove, nos termos do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de Junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de Maio, a realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica que afira de diversas hipóteses de localização de respostas aeroportuárias.»

Palácio de São Bento, 12 de Novembro de 2020.

As Deputadas e o Deputado,

André Silva

Bebiana Cunha

Inês de Sousa Real



Objectivos:

A opção do Governo como solução aeroportuária na zona de Lisboa foi a de expansão do aeroporto Humberto Delgado e construção do aeroporto do Montijo.

No âmbito da avaliação de impacto ambiental do Montijo, a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), autorizou a inexistência de uma avaliação ambiental estratégica, consoante a lei exige e conforme reiterado por vários especialistas na Comissão de Ambiente, Energia e Ordenamento do Território.

O Estudo de Impacto Ambiental do Montijo não fez ligação com projectos conexos, o que constitui um erro legal e não fez avaliação do impacto das alterações climáticas, designadamente porque as emissões dos voos não foram contempladas no estudo, pelo que não se percebe como é possível a APA ter considerado o estudo conforme. A APA afirma que não exigiu uma avaliação ambiental estratégica porque estava a avaliar um projecto e não um plano, apesar deste projecto não constar do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, consoante deveria, visto que o mesmo foi sujeito a avaliação ambiental estratégica, contudo, quando se referiu à contabilização das emissões já não olhou para o projecto mas para um plano, o Roteiro de Neutralidade Carbónica, quando dá jeito usa o projecto quando não dá jeito usa o plano.

Adicionalmente, a APA aceitou um estudo sobre a aves, com dados desatualizados, já com 15 anos, para apenas 15 espécies, quando existem 36 espécies protegidas, tendo sido ignorados os dados actuais e os estudos recentes, ao que acresce que a análise do impacto foi efectuada, pasme-se, com o som de uma buzina e não com o som de um avião. Os impactos transfronteiriços da migração das aves também foram ignorados. Apesar do impacto sobre a avifauna estar subestimado, foi, ainda assim, considerado relevante no estudo de impacto ambiental. E qual a resposta da APA? Apresenta uma medida de mitigação, no mínimo ridícula, de enviar as aves para o mouchão da Póvoa. Será interessante perceber como é que a APA vai explicar às aves que passam a aterrar noutro sítio. Mais de 150 medidas de mitigação é a proposta da APA para fazer passar



este projecto, algo absolutamente inédito, consoante frisado pelo Senhor Bastonário da Ordem dos Engenheiros.

O estudo de impacto ambiental do aeroporto do Montijo, no que respeita à avifauna, revela que os impactos são significativos. Para além disso temos um estudo de impacto ambiental que ignora riscos de interferência com embarcações no canal do Montijo e viola a Directiva Seveso, que impõe a avaliação de risco de acidentes graves em zonas industriais. Os impactos ambientais ao nível do ruído são também significativos, afectando cerca de 400 mil pessoas. Porque não houve, uma avaliação ambiental estratégica para a localização do novo aeroporto de Lisboa no Montijo, como aliás, houve para a localização em Alcochete? Não houve porque não interessava a este Governo que houvesse, para que a localização escolhida não fosse posta em causa. O Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, foi aprovado em Conselho de Ministros e objeto de avaliação ambiental pelo LNEC. Contudo, não existe avaliação ambiental estratégica da revisão do Plano, consoante exigido legalmente.

Sobre o risco de colisão com aves, o Estudo de Impacto Ambiental afirma, que “o impacte de possíveis *bird strikes* coloca-se mais ao nível da segurança das próprias aeronaves e respectiva tripulação e passageiros, pelo que apesar de ser importante, cabe numa análise de risco.”

No que diz respeito ao risco de inundação, consoante destacado por vários cientistas, e conforme reconhecido no estudo para a adaptação às alterações climáticas na área metropolitana de Lisboa, os cálculos estão mal feitos e com uma cota de 5 metros, em 2050, 400 metros da pista ficam inundados. A cota que garantiria que, até 2050, que a pista não seria inundada, teria de ser de, pelo menos, 6 metros, de acordo com esses estudos. Este aeroporto teria de ser convertido em hidroporto num prazo inferior a 30 anos.

Também sobre o comprimento da pista já houve alertas de vários engenheiros de que na pista do Montijo a aeronave só terá 2.140 metros para rolar antes de cair numa estrada ou dentro de água. Nos últimos vinte anos não se fez qualquer pista com tão curta distância de segurança, o que, condicionará, necessariamente, a tipologia de



aviões que lá poderão aportar, questionando, também a viabilidade económica desta solução. Adicionalmente, o Senhor Ministro da Defesa já apontou para um custo de 100 milhões de euros para a deslocalização da base área número 6.

Este Governo tem sido largamente alertado, pela comunidade científica e por grupos parlamentares, de que a opção do Montijo não faz sentido. Não faz sentido porque destrói ecossistemas, coloca em causa a segurança das pessoas e é uma solução de muito curto prazo que rapidamente se transformará em hidroporto. Por último, quando confrontado com a ilegalidade da solução, através do Decreto-Lei que obriga à aprovação da localização de uma infraestrutura aeronáutica por todas as câmaras municipais potencialmente afetadas, quer por superfícies de desobstrução quer por razões ambientais, e tendo em conta que 6 (Moita, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Palmela e Benavente) dos 10 municípios afectados deram parecer desfavorável, o Governo anuncia que vai mudar a lei. A insistência da localização do novo Aeroporto no Montijo é incompreensível.

Por todos estes motivos, é essencial a realização de uma avaliação ambiental estratégica a todas as opções de localização para um novo aeroporto de Lisboa, incluindo o aproveitamento do aeroporto de Beja com ligação ferroviária de alta velocidade a Lisboa, consoante, aliás, exigido legalmente, devendo, por isso, desde já, ser suspensas as obras de expansão do aeroporto Humberto Delgado, cuja avaliação de impacto ambiental, inclusive, se desconhece.