

9 de maio de 2018

Novo Aeroporto do Montijo - Entrega anunciada de estudo de impacte ambiental é um erro

ZERO reforça que é preciso Avaliação Ambiental Estratégica e tem fortes dúvidas relativamente às questões de ordenamento do território, ruído e interferência com avifauna

Face às notícias hoje veiculadas de que o estudo de impacte ambiental relativo ao novo aeroporto no Montijo é entregue esta semana, a ZERO reafirma que este é um processo errado que, face aos impactes no ordenamento do território e à necessidade de esclarecer e avaliar as consequências das necessidades futuras das infraestruturas aeroportuárias na região de Lisboa, deve ser obrigatoriamente sujeita a uma Avaliação Ambiental Estratégica.

Mais ainda, apesar de ser expectável que o promotor considere que a localização é viável, a ZERO tem fortes dúvidas relativamente aos impactes do ruído sobre as populações, conservação da natureza face à proximidade do Estuário do Tejo, bem como os riscos para as aeronaves.

A ZERO reafirma que pedirá intervenção da Comissão Europeia e da justiça em Portugal.

Encontrando-se neste momento em avaliação a possibilidade de construção de uma nova infraestrutura aeroportuária no Montijo, no local onde se situa a Base Aérea nº 6, a ZERO considera absolutamente necessário que se proceda a uma Avaliação Ambiental Estratégica que considere as diferentes possibilidades de implantação e evolução de uma infraestrutura destas no território. As notícias recentes confirmam a realização de um estudo de impacte ambiental, o que não corresponde à necessidade legal e a uma boa prática de avaliação, transparência e participação.

De acordo com a legislação relativa à Avaliação Ambiental Estratégica (AAE)¹, encontram-se sujeitos a um procedimento de AAE os planos e programas para vários sectores, incluindo o dos transportes, que constituam enquadramento para a futura aprovação de projetos sujeitos a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA). E, de facto, de acordo com a legislação relativa à AIA², são sujeitos obrigatoriamente a um procedimento de AIA os projetos de "Construção de [...] aeroportos cuja pista de descolagem e de aterragem tenha um comprimento de pelo menos 2100 m".

Para além disso, e ainda de acordo com a legislação, estão também sujeitos a AAE, todos os "planos e programas que, não sendo abrangidos pelas alíneas anteriores, constituam enquadramento para a futura aprovação de projetos que sejam qualificados como suscetíveis de ter efeitos significativos no ambiente", o que

Planos e programas na área dos transportes suscetíveis de ter efeitos significativos no ambiente devem ser sujeitos a AAE

Decisão de localização de um aeroporto deve ser considerada um plano sectorial e portanto obrigatoriamente sujeita a AAE

reforça o entendimento da obrigatoriedade de sujeição da decisão de localização de uma infraestrutura aeroportuária na Base Aérea nº 6 no Montijo a um procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica.

Devemos salientar ainda que a **decisão de localização de grandes empreendimentos públicos com incidência territorial é integrada na tipologia dos programas sectoriais**, conforme a legislação relativa ao Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial³.

Ora, a decisão de localização de um aeroporto enquadra-se integralmente nesta definição, sendo o entendimento jurídico de especialistas na matéria⁴, o que significa que a **decisão de localização de uma infraestrutura aeroportuária na Base Aérea nº 6 no Montijo deverá ser obrigatoriamente sujeita a um procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica**.

A instalação de uma infraestrutura aeroportuária na zona do Montijo terá necessariamente uma forte incidência territorial e impactes muito significativos em diversas áreas.

A opção de localização do aeroporto deverá ser avaliada tendo em conta e justificando exaustivamente o prosseguimento ou não de outras alternativas, incluindo a opção zero (não construção) e a justificação do prosseguimento ou não de outras possibilidades viáveis (em particular a localização no Campo de Tiro de Alcochete), devendo ser equacionados vários cenários prospetivos possíveis, nomeadamente no que se refere à evolução do mercado e do tráfego aéreo no médio e longo prazo.

Aspetos fundamentais têm de ser esclarecidos

A ZERO considera fundamental que sejam esclarecidos aspetos como:

- O aeroporto Humberto Delgado será ou não substituído alguma vez pelo aeroporto a implantar no Campo de Tiro de Alcochete?
- Qual o papel do aeroporto do Montijo relativamente a cada uma destas infraestruturas?
- Que medidas serão tomadas para reduzir fortemente o ruído excessivo no aeroporto Humberto Delgado e eventualmente no novo aeroporto no Montijo?

A ZERO identificou algumas das principais questões que deverão ser objeto de uma avaliação rigorosa no âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica.

1. Avaliação de incidências territoriais

Um dos principais impactes de uma infraestrutura tão marcante como um aeroporto é o impacte no território, na realocação e distribuição de várias atividades, nomeadamente ao nível do imobiliário, do turismo e da logística.

Avaliação ambiental de localização do aeroporto deverá considerar a opção zero e alternativas igualmente viáveis

Existem questões fundamentais que têm de ser esclarecidas

A avaliação das incidências territoriais deve ter em conta os projetos conexos e os impactes cumulativos

A avaliação do impacto sobre o território deverá ter em conta não apenas a própria infraestrutura, como também todos os projetos conexos, ou seja, os impactos de eventuais construções de novas infraestruturas ou a adaptação de outras já existentes, nomeadamente para garantir a acessibilidade à capital ou ao Aeroporto Humberto Delgado. Também deverão ser tidos em conta os impactos cumulativos com outros projetos que estejam programados para o território, quer já aprovados e ainda não implantados, quer ainda em fase de planeamento (e.g. plataformas logísticas, novas infraestruturas de transporte, etc.).

2. Conservação da natureza

A utilização civil da Base Aérea do Montijo implicará necessariamente um aumento de tráfego aéreo na região do Estuário do Tejo, o que poderá ter impactos significativos na avifauna pelo sobrevoo de áreas da Reserva Natural do Estuário do Tejo (RNET) e da mais extensa Zona de Proteção Especial (ZPE).

Este impacto na avifauna, através do atravessamento das rotas migratórias dos milhares de aves que utilizam todos os anos esta área para invernada e mesmo nidificação, poderá também traduzir-se num perigo para a própria atividade da aviação, pelo aumento do risco de colisão com aves.

3. Ruído e qualidade do ar

Caso não haja construção de uma nova pista, optando-se pela utilização das pistas já existentes (pistas 1 e 19, com sentido Sul-Norte e Norte-Sul, respetivamente), ocorrerá um impacto muito significativo ao nível do ruído em áreas de elevada densidade populacional, nomeadamente na Baixa da Banheira (concelho da Moita). Verificar-se-á intenso ruído no sobrevoo em aterragem (operação dominante dados os ventos mais frequentes de Norte), e ainda mais intenso em descolagem, em caso de ventos de Sul.

Por outro lado, a operação aeroportuária no Montijo, deverá levar à criação de uma folga no aeroporto em Lisboa, com atuais impactos associados abrangendo uma zona mais populosa, devendo assim conduzir à proibição total de voos entre as 00h e as 06h no aeroporto Humberto Delgado.

O ruído é ainda um elevado fator de perturbação da avifauna do Estuário do Tejo, devendo ser efetuada uma monitorização rigorosa dos impactos do projeto. A qualidade do ar, não apenas associada à poluição das aeronaves mas também ao tráfego rodoviário associado, pode ser também um aspeto problemático.

4. Acessibilidades

A necessidade de garantir novas acessibilidades a esta zona da Margem Sul, caso a decisão de instalar o novo aeroporto no Montijo se concretize, vem uma vez mais salientar o erro à data da opção pela construção de uma ponte Vasco da Gama unicamente rodoviária, sem incluir a possibilidade de um reforço para uma componente ferroviária (ponte essa que aliás não conseguiu cumprir, após 20 anos, o seu principal objetivo de desviar tráfego da Ponte 25 de Abril)⁵.

A instalação do aeroporto no Montijo exigirá necessariamente um reforço das acessibilidades, com a inevitável melhoria da ligação rodoviária ao IC3 e à A12,

Avifauna do Estuário do Tejo será fortemente perturbada e é principal risco para a aviação

Ruído será um fator importante de perturbação na zona da Baixa da Banheira (Moita)

Soluções de acessibilidades devem integrar opções ferroviárias e fluviais

sendo ainda necessário o desenvolvimento de serviços *shuttle* do aeroporto do Montijo para a Gare do Oriente e aeroporto Humberto Delgado.

Deverá também ser equacionada a possibilidade de alargamento da rede ferroviária na Península de Setúbal, em particular a extensão da linha ferroviária do Pinhal Novo para o aeroporto do Montijo e a extensão do Metro Sul do Tejo até ao Montijo, ligando todo o Arco Ribeirinho Sul (o que estava aliás previsto no projeto inicial).

Outra das medidas a esclarecer é a utilização do Cais do Seixalinho no Montijo (adjacente à Base Aérea) para reforço de carreiras fluviais entre o Montijo e Lisboa (Terreiro do Paço/Cais do Sodré).

5. A compatibilização do aumento do transporte aéreo e impacte nas alterações climáticas com o objetivo de descarbonização do país até 2050

A infraestrutura em causa permanecerá durante muito tempo, pelo que os efeitos devem ser avaliados numa escala de décadas. Neste contexto, se na área da mitigação das alterações climáticas há um objetivo assumido de Portugal ser neutro em carbono em 2050, é conveniente promover uma reflexão urgente sobre o contributo deste sector também no nosso país e as soluções que devem ser equacionadas.

Crescimento elevado da aviação vai interferir com objetivos de neutralidade carbónica

Zero respostas à ZERO

A ZERO tentou por três vezes obter uma posição sobre o tipo de estudo associado a esta infraestrutura por parte do Ministério do Planeamento e Infraestruturas (entidade que tutela o projeto), nos dia 25 de janeiro, 15 de fevereiro e 26 de março e não teve qualquer resposta. A ZERO considera igualmente grave se a Agência Portuguesa do Ambiente vier a considerar um mero estudo de impactes ambiental como suficiente para a discussão desta infraestrutura.

CONTACTOS

Carla Graça / carla.graca@zero.org
TEL.: +351 938 600 252

¹ De acordo com a alínea a) do Artigo 3º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, que estabelece o enquadramento institucional de referência para a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) a nível nacional, transpondo a Diretiva 2001/42/CE, de 27 de junho, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio, encontram-se sujeitos a avaliação ambiental os "planos e programas para os sectores da agricultura, floresta, pescas, energia, indústria, transportes, gestão de resíduos, gestão das águas, telecomunicações, turismo, ordenamento urbano e rural ou utilização dos solos e que constituam enquadramento para a futura aprovação de projetos mencionados nos anexos I e II do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, na sua atual redação", isto é, que constituam enquadramento para a futura aprovação de projetos sujeitos a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA).

² Decreto-Lei n.º 69/2000, Anexo I, nº7, alínea a), de 3 de maio, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro.

³ Artigo 39º do Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, que vem proceder à Revisão do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) na sequência da publicação da Lei de Bases da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e do Urbanismo (Lei n.º 31/2014, de 30 de maio).

⁴ Oliveira, F. P., "Notas e Comentários à Revisão do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial de 2015", ed. Almedina, junho de 2015, pág. 13.

⁵<https://www.jn.pt/local/noticias/lisboa/lisboa/interior/ponte-vasco-da-gama-nao-cumpre-objetivos-9212672.html>