



FRAQUEZAS E AMEAÇAS DE UM AEROPORTO NA BA6

1. FRAQUEZAS:

1	Risco de Submersão Nevoeiros e ventos cruzados	A baixa altitude a que se encontra a BA6 (2,0 m no início da pista) constitui um elevado risco quer face à subida do nível médio das águas do mar devido às alterações climáticas, quer pela susceptibilidade sísmica ou ainda pela susceptibilidade tsunaminogénica. A baixa altitude e proximidade do estuário provoca ainda densos e frequentes nevoeiros. A ocorrência de ventos cruzados constituirá uma ameaça frequente, principalmente para as operações de aterragem.
2	Acesso	Um único acesso à A12 (a construir) acarreta graves constrangimentos em caso de acidente. O acréscimo de tráfego que 24 movimentos aeroportuários por hora acarretarão um congestionamento permanente durante 18 h/dia
3	Área Reduzida	Impossibilidade de expansão da pista o que impede a operação de aviões de grande capacidade e envergadura.
4	Densidade Populacional	Situada no centro de Áreas Urbanas consolidadas de elevada densidade populacional (Alcochete, Montijo, Moita, Barreiro e franjas dos concelhos de Palmela, Sesimbra, Seixal e Almada) onde vivem mais de 300.000 pessoas. Com milhares de habitações sem qualquer tipo de protecção acústica. Sem telhados ou placas insonorizadas. Sem paredes duplas ou vidros duplos. Sem aviso prévio a quem por aqui construiu as suas casas e constituiu família.

2. AMEAÇAS

1	À Saúde Pública	Nas faixas de aproximação e afastamento da pista 01/19, o nível de ruído ultrapassará os limites legais e suportáveis pelos habitantes, com consequências nefastas para a sua saúde. A poluição atmosférica com gases carbónicos (CO _x), nítricos (NO _x), sulfurosos (SO _x), VOCs e HAPs, resultantes da combustão da mistura do "jet fuel" com oxigénio e nitrogénio, provoca comprovadamente doenças no aparelho respiratório e do foro mental.
2	Ao Ambiente e Biodiversidade	A BA6 faz fronteira com a ZPE e RNET e está próxima de baías, esteiros, sapais e marinhas do Tejo onde vivem e nidificam milhares de aves nativas e migratórias cuja sobrevivência ficará deveras afectada. Por serem sobrevoadas a baixa altitude, pelo risco de colisão aves-aviões (birdstrike) ou pelo risco de serem sugadas pelos potentes reactores.

		Gaivotas, flamingos, gansos selvagens, colhereiros, corvos marinhos, garças brancas, vermelhas ou negras (Ibis) e centenas de outras espécies da rica avifauna aquática do Estuário do Tejo, ficarão em alto risco.
3	À Segurança Aeronáutica	Como consequência da ameaça ao Ambiente, as Aves passam a constituir uma Ameaça à Segurança Aérea. A colisão de uma ave de grande porte no para-brisas do cockpit de um avião pode ferir, afectar a visão do piloto ou dificultar-lhe a pilotagem segura do mesmo. Se for “ingerida” pelo reator pode provocar a destruição e projecção das suas pás ou mesmo o incêndio do reator colocando em risco a vida de toda a tripulação, passageiros e pessoas em terra .
4	À Segurança Industrial	A menos de 3 km da pista 01/19 e no seu enfiamento a Sul, localiza-se o Terminal de Granéis Líquidos concessionado à Alkion Terminals e um complexo químico que integra o Grupo SGL (Fisipe e Mundo Têxtil), a NAP–Nitratos de Amónio de Portugal. Onde se encontram armazenados ou são processados milhões de litros de combustíveis, lubrificantes e produtos químicos altamente inflamáveis (Acrilonitrilo, amónio, ácido fosfórico, etc). No interior da Fisipe existe uma Central Eléctrica de Ciclo Combinado alimentada a GN para aqui transportado por gasoduto da REN. Ao lado deste complexo encontra-se a Simarsul (ETAR Barreiro-Moita) com os seus depósitos de biogás. Um autêntico paiol que, ao menor incidente aéreo, pode explodir com consequências trágicas para os trabalhadores do complexo e populações próximas do Lavradio e Baixa da Banheira.
5	À Segurança Pública	Decorrente da ameaça à Segurança Aeronáutica, é a Segurança das pessoas em Terra que fica também ameaçada. Se um avião se despenhar por avaria ou por efeitos de “birdstrike”, tanto pode cair no estuário do Tejo, sobre o complexo industrial da Barra-a-Barra ou sobre um prédio residencial como já ocorreu no Montijo com aviões da Força Aérea.
6	À Navegabilidade	Na sua aproximação à pista 01/19 para aterragem no sentido Sul-Norte ou após descolagem no sentido Norte-Sul, os aviões passarão sobre a cala de navegação da Baía do Montijo-Rosário-Moita a cerca de 30 m de altitude ASL o que, com elevada probabilidade, poderá afectar a navegabilidade nesta Baía. Quer para os barcos da Transtejo da carreira do Montijo mas, ainda mais grave, para os barcos típicos do Tejo cujos mastros e pau de combate podem atingir a altura de 27 m (caso do Amoroso). Porque neste ponto, o avião já passará com o trem de aterragem descido. E a maré pode estar cheia. Ou tratar-se mesmo de uma maré viva.
7	À Mobilidade e Acessibilidades	Para um tráfego aéreo inicial de 12 movimentos por hora, o número total de movimentos diários pode atingir um total de 216 movimentos, admitindo uma operação constante das 6 às 24 h. O tráfego rodoviário gerado pela conversão da BA6 para Terminal Aeroportuário poderá ultrapassar as 40.000 viaturas/dia, o que acarretará congestionamentos na Ponte Vasco da Gama e seus acessos, principalmente nas horas de ponta e em situações de acidente. Penalizando toda a população do Arco Ribeirinho Sul que usa esta via para se dirigir para Lisboa e sua periferia. E vice-versa.

Abreviaturas e Acrónimos:

Barreiro 26/07/2018

HAP – Hazardous Air Pollutants
VOC – Volatile Organic Compounds

GN – Gás Natural.
RNET – Reserva Natural do Estuário do Tejo

ZPE – Zona de Protecção Especial