

## AEROPORTO COMPLEMENTAR NO MONTIJO

### QUESTÕES DE SEGURANÇA E AMBIENTE

O elevado grau de segurança do transporte aéreo é mundialmente reconhecido e tem sido mantido apesar do crescimento do tráfego aéreo a que há décadas se vem assistindo.

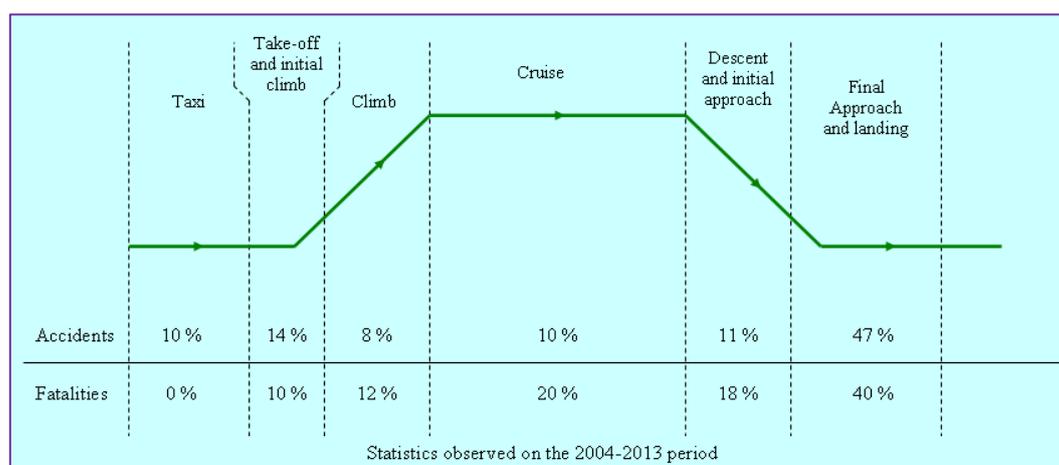
Porém, o cumprimento das estritas normas e procedimentos de segurança a que a Aviação está obrigada, embora minimize o número e por vezes a gravidade dos acidentes não reduz a sua ocorrência a zero, como a Comunicação Social se encarrega de nos lembrar de quando em vez.

Portanto, embora em número reduzido em relação ao volume do tráfego, houve no passado, há no presente e certamente haverá no futuro acidentes com aeronaves.

A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI – sigla Inglesa ICAO), que é parte do sistema das Nações Unidas, compila as estatísticas de acidentes à escala Mundial. Abaixo figura um quadro com os dados estatísticos relativos à Europa de 2005 a 2011.

YEAR	ACCIDENTS	FATALITIES <sup>1</sup>
2005	20	140
2006	27	409
2007	33	27
2008	31	242
2009	19	25
2010	24	14
2011	39	60

Também segundo as estatísticas, grande parte dos acidentes com aeronaves ocorrem nas fases de decolagem/partida e de aproximação/aterragem (figura abaixo).



<sup>1</sup> Vítimas mortais

Terminologia usada na figura:

*Taxi* - Rolagem

*Take-off and initial climb* - Descolagem e subida inicial

*Climb* - Subida.

*Cruise* - Fase de cruzeiro.

*Descent and initial approach* – Descida e aproximação inicial

*Final approach and Landing* – Aproximação final e aterragem

No Aeroporto Humberto Delgado (Portela), completamente rodeado pela cidade, as fases do voo mais propensas a acidentes desenvolvem-se sobre zonas densamente povoadas e sobre vias de comunicação de grande movimento, pelo que qualquer acidente que implique a queda de uma aeronave tem fortes possibilidades de ter consequências catastróficas.

O impacto ambiental – ruído e emissões gasosas – do aeroporto sobre as áreas circundantes é também muito significativo.

Daí que durante décadas se considerasse prioritário construir um novo aeroporto, fora da cidade, que permitisse, a prazo, uma redução significativa da atividade na Portela ou, no limite, a sua completa desativação.

A recente pressa em colmatar a deficiência de capacidade da Portela serviu de pretexto à adoção da solução Portela mais Montijo, não só fazendo tábua rasa das preocupações de segurança e ambientais relativamente à Portela, mas mesmo criando idênticos problemas onde não existiam: nas proximidades do Montijo.

Foi anunciado pela ANA/Vinci que o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) para o Montijo tinha sido concluído e que não revelava impactos ambientais significativos. O EIA ainda não foi tornado público, não obstante ter passado bastante tempo desde que aquela afirmação foi produzida. Entretanto, soube-se que esse primeiro estudo foi recusado e mandado refazer.

Porém, não é necessário ter acesso ao EIA para concluir que haverá impactos muito significativos no que se refere a ruído e emissões poluentes sobre populações vizinhas, com destaque para as localidades, densamente povoadas, situadas no cone de aproximação à Pista 01 ou próximas deste: Barreiro, Lavradio, Baixa da Banheira, Moita, etc.

Naturalmente as considerações sobre segurança efetuadas relativamente à Portela aplicam-se *mutatis mutandis* também a estas áreas urbanas próximas do Montijo, com a agravante de a presença frequente de grandes bandos de aves nas proximidades poder potenciar o risco de acidente.

Dir-se-á que a situação das localidades próximas da infraestrutura aeroportuária no Montijo não será muito diferente da que Lisboa enfrenta há décadas com o aeroporto dentro da cidade.

Este argumento não colhe. As duas situações só partilhariam os efeitos, mas não as causas.

O actual aeroporto de Lisboa foi projetado e construído na década de 40 do século passado em terrenos, à data, significativamente distantes da cidade. A cidade, de então para cá, cresceu até envolver completamente o aeroporto. Os promotores e ocupantes dos empreendimentos construídos sabiam que se tratava de zonas expostas aos riscos de segurança e às consequências ambientais do funcionamento do aeroporto.

Nas localidades que serão afetadas por um aeroporto civil no Montijo, promotores e residentes apenas sabiam que estavam próximos de uma base militar, onde situações de muito tráfego poderiam ocorrer apenas muito esporadicamente. A implantação nos terrenos da base de um aeroporto civil estava certamente fora de quaisquer cogitações.

Portanto, em Lisboa, as zonas habitadas aproximaram-se conscientemente do aeroporto, enquanto que nas localidades próximas da actual Base do Montijo foi outrem que decidiu instalar um aeroporto civil no seu seio. Note-se que, para além dos riscos de segurança e impactos ambientais, há ainda que levar em conta a desvalorização que a proximidade do aeroporto acarretará ao património dos proprietários.

Não é matéria para ser encarada com ligeireza.

Em contraponto, o Novo Aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete, com estudos geológicos concluídos e desenvolvido praticamente até à fase de anteprojecto, não apresenta problemas de segurança e já tinha um EIA, bem como a Declaração de Impacto Ambiental (DIA), não tendo evidenciado efeitos dignos de nota em áreas residenciais e certamente nenhuns em áreas densamente povoadas.

\*Trabalho elaborado e gentilmente cedido por Jaime Valadares, Controlador de Tráfego Aéreo, Piloto e ex-Diretor de navegação aérea da ANA EP, ex-Chefe de Divisão no Eurocontrol e ex-Consultor da ANA SA em gestão de tráfego aéreo nos aeroportos e planeamento aeroportuário, lado ar.