

Aeroporto do Montijo e respetivas acessibilidades

Parecer no âmbito da consulta pública

19 de setembro de 2019

Enquadramento e antecedentes

Desde a década de sessenta do século XX que se discute a necessidade e possível localização de um novo aeroporto de Lisboa. Foram feitos vários estudos e ponderadas diversas localizações.

Em 1999, foram elaborados dois estudos preliminares de impacto ambiental referentes às opções Ota e Rio Frio. Na altura, o GEOTA, conjuntamente com a Liga para a Proteção da Natureza e a Quercus, tomou a seguinte posição:

- Reclamou o estudo da opção zero, ou seja, da manutenção do aeroporto na Portela, uma vez que não foram encontradas justificações nos estudos para a construção de um novo aeroporto. Em especial, tendo presente os significativos impactes ambientais.

- De entre as opções em estudo, as associações excluíram a opção Rio Frio, dada a magnitude e significância dos impactes ambientais associados.

Depois de uma série de anos em que pouco se falou do novo aeroporto, começaram a levantar-se dúvidas sobre a localização entretanto decidida e mantida por diversos governos – Ota. Em 2007, o Governo opta por estudar uma nova localização – Campo de Tiro de Alcochete, tendo encomendado ao LNEC um estudo com uma análise comparativa entre esta nova localização e a Ota.

Em 2008, na consulta pública ao estudo do LNEC, o GEOTA pronunciou-se referindo que as lacunas e discrepâncias existentes ao nível técnico e a forma inaceitável como tinha decorrido o processo de consulta pública, levavam a que não existissem

condições para uma decisão definitiva e fundamentada sobre a localização e o calendário para o novo aeroporto de Lisboa.

O Governo acabaria por, em 2008, decidir pela construção de um novo aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete.

O atual Governo acordou com a ANA – Aeroportos uma solução para o aumento da capacidade aeroportuária na região de Lisboa, que inclui o aumento de capacidade do Aeroporto Humberto Delgado e a construção de um aeroporto complementar no Montijo (solução Portela+1).

Encontra-se atualmente em fase de consulta pública do procedimento de avaliação de impacte ambiental a construção do aeroporto complementar do Montijo e respetivas acessibilidades.

Em síntese, num período de 20 anos, esta é a terceira vez que o GEOTA participa em processos formais de decisão sobre um novo aeroporto para a região de Lisboa. Temos sempre apontado falhas nos estudos, incluindo na análise de alternativas ou nos cenários de crescimento considerados. Não se pode referir que faltou tempo para estudar e auscultar os cidadãos, o que tem faltado é rumo. É por isso lamentável que nos vejamos agora confrontados com o argumento da urgência da decisão.

Desrespeito do procedimento de impacte ambiental

O procedimento de avaliação de impacte ambiental (AIA) conduz a uma decisão que, nos termos de lei, é vinculativa, ou seja, a decisão de se avançar com o projeto está dependente da decisão do procedimento de AIA.

É por isso inaceitável o modo como o Governo fala sobre este projeto, apresentando-o como um facto consumado. Trata-se de um desrespeito para com a lei e para com a participação pública que agora termina. A postura assumida pelo Governo não só

descredibiliza o procedimento de AIA como desmotiva a participação pública, num país com tão fraca tradição de participação e envolvimento do cidadão das decisões.

Falta estudar alternativas e justificar o projeto

O EIA em consulta apresenta como justificação do projeto o forte crescimento que se tem verificado no número de passageiros e de voos no Aeroporto Humberto Delgado (AHD), com congestionamentos na gestão da pista (*slots*) inviabilizando o aumento da oferta.

Concordamos que o AHD apresenta congestionamentos com degradação do serviço prestado. Sabemos também que o aumento do número de voos, parte deles em horário noturno, tem impactes negativos significativos sobre os habitantes de Lisboa, nomeadamente ao nível do ruído.

Todavia, o EIA não responde às seguintes questões:

- O turismo em Lisboa tem tido um crescimento significativo com efeitos sobre a cidade, que importa controlar e regular. Pretende o país continuar com taxas de crescimentos da ordem das verificadas nos últimos anos? Os efeitos sobre a cidade são aceitáveis?
- Que alternativas existem para parte do atual tráfego no AHD? Será possível desviar parte do tráfego para ferrovia? (por exemplo o tráfego Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid).

São utilizados dois cenários para previsão de tráfego de passageiros e aeronaves para a região de Lisboa – cenário base e cenário otimista. Questiona-se porque não é apresentado um cenário inferior, resultando não só de um menor crescimento do turismo mas também da utilização de alternativas ao transporte aéreo. Parecemos estar na lógica tradicional de crescimento exponencial da procura, sem limite ou consideração de políticas necessárias num mundo que se pretende descarbonizado.

Não faltam exemplos de infraestruturas decididas com base em estudos de procura que padeciam deste problema e que hoje se verifica terem sido sobre-dimensionadas, custando dinheiro aos contribuintes e com significativos impactes ambientais (ex. auto-estradas, barragens hidroeléctricas).

O EIA assume como pressuposto que o AHD se vai manter na actual localização. Ora, a própria ANA prevê que o AHD pode atingir os 41 milhões de passageiros por ano (naturalmente com beneficiações), o que só por si desmente a "urgência" na construção de um novo aeroporto.

No que respeita à avaliação de alternativas de localização, foram estudadas alternativas na região de Lisboa (Alverca e Sintra), concluindo o EIA que não têm viabilidade para uma operação conjunta com o AHD. A solução de um único aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete é abandonada (de acordo com o EIA) por não existirem nem estarem previstas as necessárias acessibilidades e dada a urgência da solução. Importa lembrar que o estudo do LNEC de 2008 identificava a necessidade de uma nova travessia do Tejo, sem que todavia o seu impacto ambiental tivesse sido considerado.

Fica, na opinião do GEOTA, por estudar uma alternativa que seria utilizar o atual aeroporto de Beja, com boas condições operacionais, em conjugação com uma ligação ferroviária rápida a Lisboa. Que tipo de tráfego seria possível desviar do AHD numa solução deste tipo? Seria uma opção com investimento no interior Alentejano, contribuindo para a coesão territorial, que valia a pena estudar.

Fica por realizar a avaliação ambiental estratégica, obrigação legal

A avaliação ambiental estratégica (AAE) é a ferramenta adequada para dar resposta às questões que colocámos no ponto anterior. Referimo-nos a uma AAE adequada, fugindo aos lugares comuns onde, com excessiva frequência, as AAE se transformam.

Mas para além de ser a ferramenta adequada, a AAE é, na opinião do GEOTA, uma obrigação legal. O art.º 39.º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RGIT) estabelece:

“Artigo 39.º

Programas setoriais

1 - Os programas setoriais são instrumentos programáticos ou de concretização das diversas políticas com incidência na organização do território.

2 - Para efeitos do presente decreto-lei, são considerados programas setoriais:

- a) Os programas e as estratégias de desenvolvimento, respeitantes aos diversos setores da administração central, nomeadamente nos domínios da defesa, segurança pública, prevenção e minimização de riscos, ambiente, recursos hídricos, conservação da natureza e da biodiversidade, transportes, infraestruturas, comunicações, energia e recursos geológicos, cultura, saúde, habitação, turismo, agricultura, florestas, comércio e indústria;
- b) Os regimes territoriais definidos ao abrigo de lei especial;
- c) As decisões sobre a localização de grandes empreendimentos públicos com incidência territorial.”

Consideramos que a necessidade de aumento da capacidade aeroportuária na região de Lisboa, justificação do projeto, deve ser analisada com recurso a um plano setorial, por força da alínea a), mas também da alínea c) acima citadas. Estamos perante uma estratégia de desenvolvimento na área dos transportes e perante uma decisão de localização de um empreendimento público com incidência territorial.

A elaboração dos programas setoriais e especiais é determinada por despacho do membro do Governo competente em razão da matéria, em articulação com o membro do Governo responsável pela área do ordenamento do território, do qual deve constar, nomeadamente, a sujeição do programa a avaliação ambiental ou as razões que justificam a inexigibilidade desta (art.º 46.º do RGIT).

A Agência Portuguesa do Ambiente considera que todos os IGT são “(...) abrangidos pela AAE”. Somente prevê como exceção que “Os Planos de Urbanização e os Planos de Pormenor de pequenas áreas só são sujeitos a Avaliação Ambiental no caso de

terem efeitos significativos no ambiente, por decisão da Câmara Municipal fundamentada (...)”¹.

O entendimento da APA é aliás concordante com o previsto no enquadramento europeu, nomeadamente na diretiva relativa à avaliação ambiental de planos e programas.

Concluindo, o GEOTA considera que ficou por cumprir uma obrigação legal, a realização de uma avaliação ambiental estratégica de um programa setorial.

Falta realizar a avaliação ambiental, obrigatória por lei, da expansão do aeroporto Humberto Delgado (Portela) e cumprir a lei do ruído

A solução proposta inclui, como já referido, a expansão do AHD. Não conhecemos nenhum estudo que avalie os efeitos ambientais desta opção, em especial sobre descritores fundamentais como o ruído, qualidade do ar e risco de acidente.

O Regime Jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA) prevê que seja sujeito a AIA a ampliação de um aeroporto se a sua capacidade ou área for aumentada em pelo menos 20% ou se, mesmo que tal limiar não seja atingido, numa análise casuística, for considerado que os impactos são significativos (n.º 4 do art.º 1.º do RJAIA). Dos dados conhecidos, tanto a área ocupada como a capacidade aumentarão em mais de 20%.

Concluindo, consideramos que a expansão prevista do AHD deve ser, nos termos da lei, sujeito a um procedimento formal de AIA.

Importa ainda referir que a expansão do AHD trará impactos negativos sobre diversos descritores, destacando-se o ruído, afetando milhares de pessoas que habitam ou

¹ Site da APA (<https://apambiente.pt/index.php?ref=17&subref=147&sub2ref=654&sub3ref=660>) consultado em 08/09/2019

trabalham no enfiamento da pista (Alvalade, Entrecampos, Camarate, etc.). A AIA permitirá avaliar estas questões e encontrar medidas de minimização. É imprescindível que estas medidas sejam identificadas e implementadas. Por exemplo, é necessário financiar a melhoria do isolamento sonoro das habitações mais afetadas.

Ainda sobre o funcionamento do AHD, é necessário impedir os voos noturnos, respeitando a lei. Na opinião do GEOTA, esta informação deve ser tornada pública pela ANA, ou seja, defendemos que as exceções ao horário permitido sejam divulgadas conjuntamente com a sua justificação.

Por último, nos termos da lei (Decreto-Lei n.º 146/2006), a ANA deve apresentar um plano de redução/ação do ruído relativo ao AHD. De acordo com a informação que temos disponíveis, o plano de ação respeitante ao período 2019–2023 encontra-se por aprovar pela APA, ou seja, a ANA encontra-se em incumprimento da lei. O plano anterior respeitava a um período com um nível de tráfego aéreo significativamente inferior, pelo que está certamente desatualizado.

Os principais impactes do aeroporto do Montijo são o ruído e sobre a avifauna

Um novo aeroporto, mesmo que resultando da transformação de uma infraestrutura existente, tem impactes ambientais significativos. Os dois descritores em que os impactes se apresentam como mais preocupantes são os conflitos com a avifauna e o ruído.

O novo aeroporto do Montijo projeta-se junto ao Estuário do Tejo, a mais importante zona húmida do país, com importância para a avifauna tanto a nível nacional como internacional. O Estuário do Tejo é uma área protegida e Rede Natura 2000, ou seja, o principal interesse público identificado é a conservação da natureza e da biodiversidade, gozando por isso de proteção legal ao nível nacional e comunitário.

Os impactes na avifauna são considerados os mais significativos de todo o projeto pelo EIA. Os impactes principais resultam da circulação dos aviões sobre o Estuário, em especial para norte, causando perturbação nos habitats de alimentação e refúgio da avifauna. O EIA considera que o impacte do *birdstrike*, ou seja, colisão de aves com aeronaves, é de magnitude reduzida. Esta avaliação é, desde logo, discutível, pois não é feita uma análise de risco com cenários de acidentes graves, nem é devidamente avaliado o impacte da redução efetiva do habitat protegido. O EIA deixa claro que não é possível minimizar os impactes, apontando para medidas de compensação, que não são de magnitude comparável ao dano provocado.

Os principais impactes negativos associados ao ruído a descolagem e aterragem será mais significativo no concelho da Moita e Barreiro, especialmente nas freguesias da Baixa da Banheira e Vale da Amoreira. O EIA é pouco claro quanto à magnitude do impacte, refugiando-se na capacidade de minimização com medidas de minimização como o isolamento de fachadas. Todavia, as medidas dependerão ainda de estudo a realizar e de concertação com a CCDR, com co-financiamento do promotor. Parecem muito poucas garantias para um impacte que se compreende ser muito significativo, porque afeta de forma substancial valores importantes protegidos por lei.

Nos termos do EIA em consulta, as opções de projeto com menores impactes ambientais são as seguintes: pista – opção 2; acesso rodoviário – opção alternativa. O EIA deveria ser mais concreto e recomendar as opções de menor impacte.

Conclusão – não há condições para a decisão

A escolha da melhor opção para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa não pode ser tomada como o Governo pretende, em desrespeito para com a lei, sem a realização de uma avaliação ambiental estratégica e sem uma avaliação de impacte ambiental relativa à expansão do Aeroporto Humberto Delgado (Portela). O

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

Página 9/9

argumento da urgência, quando se perderam anos em que podiam ter sido feitos os estudos necessários, não é suficiente para ultrapassar as falhas apontadas.

Ficam várias respostas essenciais por dar, nomeadamente quanto a cenários de crescimento/ desenvolvimento do turismo, quanto a alternativas ao transporte aéreo com melhor desempenho ambiental (como a ferrovia) e a alternativas de localização.

A construção de um novo aeroporto, ainda que no espaço de uma atual base aérea, tem impactes ambientais muito significativos, designadamente por se situar junto à mais importante zona húmida de Portugal.

Com tantas questões estratégicas por responder, o GEOTA não pode apoiar o processo ou a decisão em consulta, considerando que não existem condições para uma decisão devidamente fundamentada.

GEOTA, 19 de setembro de 2019

