

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO NOVO AEROPORTO DO MONTIJO

Parecer do Município da Moita no âmbito do procedimento de consulta pública | setembro de 2019

ÍNDICE:

1. INTRODUÇÃO
2. COOPERAÇÃO INSTITUCIONAL E GOVERNANÇA
3. QUESTÕES METODOLÓGICAS
4. ENQUADRAMENTO EM PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
5. OUTRAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO VIÁVEIS
6. AMBIENTE SONORO E RUÍDO
7. QUALIDADE DO AR
8. RISCOS E LIGAÇÃO COM FATORES AMBIENTAIS
9. SISTEMAS ECOLÓGICOS
10. PATRIMÓNIO CULTURAL E LIGAÇÃO COM O PATRIMÓNIO NATURAL
11. SOCIOECONOMIA E LIGAÇÃO COM O PATRIMÓNIO NATURAL
12. ACESSIBILIDADES E TRANSPORTES
13. CONCLUSÕES
14. GLOSSÁRIO

1. INTRODUÇÃO

O presente documento consubstancia a apreciação do Município da Moita ao Estudo de Impacte Ambiental do Novo Aeroporto do Montijo, adiante designado por EIA, que se encontra presentemente em procedimento de consulta pública no site da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), até ao próximo dia 19 de setembro de 2019.

Da apreciação efetuada, o Município da Moita declara discordar em absoluto do projeto vertido no EIA para construção de um novo aeroporto civil complementar ao Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, na Base Área n.º 6 do Montijo (BA6), em que se pretende utilizar a pista 01/19, fundamentando tal discordância, não só nos graves impactos ambientais, admitidos mas desvalorizados no EIA, como por estar por demonstrar que a opção de construção de um Aeroporto Complementar na BA6 tem vantagem sob qualquer ângulo de abordagem, relativamente a outras opções. Pelo contrário, seja do ponto de vista ambiental, de ordenamento do território, de impulso ao crescimento económico, de acessibilidades ou do futuro da operação aeroportuária na Região de Lisboa e no País, esta opção é negativa, e a recusa de realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica, indicia que os seus promotores e defensores disso têm plena consciência.

A metodologia adotada na presente apreciação foi a de apresentar os temas abordados no EIA na medida do que se julgou mais adequado e relevante, não só para o Município da Moita como para o interesse público

em geral, reproduzindo citações e referências ao texto original, e respetiva paginação, de modo a garantir rigor e possibilitar uma fácil consulta aos documentos originais do EIA. Para cada tema é sintetizada uma análise crítica às considerações técnicas do EIA que pretende enfatizar os aspetos julgados pelo Município da Moita que justificam a rejeição do projeto.

Os descritores tratados são os que se encontram elencados no índice, sendo que os aspetos relacionados com os impactes no ambiente sonoro e nos sistemas ecológicos, bem como os riscos inerentes à exploração do novo aeroporto, são os mais desenvolvidos, pela sua maior magnitude e importância a nível regional e metropolitano. No concernente em particular ao concelho da Moita, são desenvolvidas as temáticas relacionadas com o Estuário do Tejo, com os valores ambientais ameaçados e com os efeitos sobre o património cultural estuarino, devido à importância identitária do Estuário do Tejo e das embarcações tradicionais para o concelho da Moita.

2. COOPERAÇÃO INSTITUCIONAL E GOVERNANÇA

No Volume II - Anexos Temáticos, Anexo IV, Consulta às Entidades - o documento refere que em 18 de outubro de 2017 houve lugar a uma reunião com o Município da Moita, realizada com responsáveis técnicos municipais, para troca de impressões e recolha de informação relevante para o desenvolvimento do EIA propriamente dito. Estiveram presentes a equipa de coordenação do EIA, a equipa de estudos socioeconómicos da PROFICO e os técnicos municipais responsáveis pelas áreas do ordenamento do território e urbanismo.

Nessa reunião foram transmitidas à empresa PROFICO, que à data se encontrava a realizar o estudo, e que, entretanto, terá sido considerado insuficiente pela APA por questões supostamente relacionadas com a avifauna, as principais preocupações do Município da Moita quanto aos avultados impactes ambientais decorrentes da utilização da pista 01/19 da BA6 do Montijo para o tráfego aeroportuário civil, nomeadamente ao nível da poluição sonora e do ar nos aglomerados urbanos mais densamente povoados do concelho, a Baixa da Banheira e o Vale da Amoreira, reafirmando os técnicos municipais que a qualidade construtiva do edificado destes aglomerados não seria de todo compatível com o ruído inerente ao sobrevoo do espaço aéreo pelas aeronaves, razão pela qual se sugeriu o abandono do projeto ou a afetação para o uso pretendido da pista 08/26 da BA6 (orientação este-oeste), que era, e continua a ser, a mais utilizada pelos militares. Da parte da PROFICO não foi transmitida nenhuma informação relevante para além da que, à data, já tinha sido difundida pelos órgãos de comunicação social, a saber, que a pista a colocar ao serviço seria a 01/19 (orientação sul-norte) e que a referência ao número de movimentos/hora se situaria em torno dos 24, entre as 6h e as 24h de todos os dias.

Sobre o novo EIA em análise, todo o processo da sua elaboração foi desenvolvido sem mais nenhum envolvimento da parte do Município da Moita, nunca tendo sido elaborado qualquer parecer ou tomada de posição sobre qualquer matéria, realizada qualquer reunião de trabalho ou sequer discutido informalmente

um determinado assunto, não obstante tal tenha acontecido regularmente com os municípios do Montijo e Alcochete, entre outros vários organismos e entidades, segundo informação vertida no EIA.

Todas as informações subsequentes à reunião de dia 18 de outubro a que o Município da Moita teve acesso foram as difundidas pela comunicação social a propósito da assinatura do memorando de entendimento entre o Governo e a ANA, no dia 8 de janeiro de 2019, antes da conclusão do estudo e sem a prévia consulta ao município mais diretamente afetado pelas questões do ruído. Sobre qualquer tipo de intervenções de mitigação dos impactes ambientais ou sobre acessibilidades, nunca existiu conhecimento de qualquer iniciativa ou proposta de concertação que tenha sido equacionada.

Do exposto, há a salientar que o projeto em análise no EIA enferma de uma falha grave ao nível institucional e de governança, ao ter colocado deliberadamente à margem do processo o Município da Moita, esquecendo tratar-se da entidade que detém a jurisdição territorial das áreas sobrevoadas mais diretamente afetadas pelo ruído e a que responde diretamente pelo direito ao bem-estar de um universo de cerca de 30.000 pessoas, residentes nos aglomerados urbanos da Baixa da Banheira e do Vale da Amoreira, situados imediatamente sob a influência da rota de aproximação das aeronaves.

Tal exclusão significa, na prática, uma evidente desvalorização dos interesses, expectativas e preocupações das populações mais afetadas pelo projeto, algo que é francamente notório na abordagem do EIA, razão pela qual, e por si só, deve ser considerada a informação contida no EIA como insuficiente para a tomada de decisão.

3. QUESTÕES METODOLÓGICAS

Todas as consequências previsíveis do novo aeroporto, ligadas intrinsecamente à operação do Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, deveriam requerer uma avaliação aprofundada que tivesse em consideração diferentes cenários e alternativas, que pudesse colocar em perspetiva todas as opções alternativas possíveis, no sentido de vir a ser tomada a decisão com melhor relação custo-benefício a médio e longo prazo, avaliação que mais não seria do que uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE).

Ora, o processo encontra-se desprovido de uma AAE, o que se considera uma ilegalidade e um erro, inclusivamente, por já terem sido desenvolvidos inúmeros estudos no passado que defenderam e confirmaram outras alternativas de localização de novos aeroporto na área metropolitana de Lisboa, muito mais favoráveis, como a opção de construir de raiz o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) no Campo de Tiro de Alcochete, desativando o atual Aeroporto Humberto Delgado.

A este propósito, o Resumo Não Técnico (Ponto 3., páginas 2 e 3) revela-se não ser apenas um documento imparcial e técnico, ao fazer um conjunto de afirmações que não sustenta em qualquer ponto das centenas de páginas do EIA, não apresentando evidências técnicas fundamentadas e quantificadas. Nestas páginas é apresentado apenas um discurso propagandístico, construído de falácias.

Refere o Resumo Não Técnico (página 2) que *“a expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa é (...) do absoluto interesse público e da máxima urgência”* e que *“a construção de um novo aeroporto de raiz (...) não cumpre este requisito de urgência”* afetando, só no setor do turismo, uma perda de receita de *“5, 6 a 7,9 milhões de euros”*, e ainda que *“não existem hoje condições económico-financeiras para fazer face ao avultado investimento associado à construção de um novo aeroporto de raiz”* defendendo que a construção do NAL no Campo de Tiro de Alcochete implicaria a existência de infraestruturas que *“não existem nem estão atualmente programadas”*.

Ora, nesta equação, sob de que ponto de vista se encontra a população enquadrada? Em que medida são considerados os interesses, o direito ao bem-estar, à saúde e à qualidade de vida de milhares de cidadãos que vivem nos concelhos da Margem Sul? E os que vivem em Lisboa e que continuam a ser afetados diariamente, e cada vez mais, pelo ruído do Aeroporto Humberto Delgado? De que forma são respeitados os valores ambientais, os ecossistemas e o património natural do Estuário do Tejo, um dos mais importantes da Europa? Se existe, de facto, urgência na construção de um novo aeroporto, como justificá-lo apenas em benefício de um, e um apenas, setor económico? Qual é, então, a visão integrada e sustentável para o futuro? Tratam-se de questões prementes, incontornáveis, que o EIA não responde, e que deveriam ser convenientemente refletidas numa Avaliação Ambiental Estratégica.

Sobre as afirmações constantes no EIA, que descartam outras alternativas de localização do novo aeroporto e que enfatizam a suposta urgência da concretização da infraestrutura, levam a supor que a decisão já terá sido tomada em outras instâncias, à margem de um verdadeiro e consequente procedimento administrativo, em que os reais fatores que levaram à opção pela BA6 do Montijo foram apenas a aparente proximidade à cidade de Lisboa e a disponibilidade financeira dos investidores privados, que entenderam, por sua exclusiva iniciativa e vontade, apenas considerar a opção pelo Montijo. É tendo presente esta possibilidade que deve a APA, enquanto entidade que detém a competência de autorizar ou não o projeto, de mostrar isenção e imparcialidade na avaliação do projeto, exercendo livremente o seu papel de defesa do frágil equilíbrio ambiental do Estuário do Tejo.

4. ENQUADRAMENTO EM PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Na ausência de uma AAE ou de plano/programa setorial, decorre da interpretação da lei de bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo - Lei n.º 31/2014, de 30 de maio - que qualquer projeto de âmbito metropolitano deverá ser enquadrado em plano/programa regional de ordenamento do território em vigor. Neste entendimento, verifica-se vigorarem as diretrizes do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2002, de 8 de abril.

Consultado o PROT-AML em vigor, é imediatamente notório que a intenção de construção de um novo aeroporto complementar ao Aeroporto Humberto Delgado na BA6 do Montijo, funcionado ambos em simultâneo e em regime de complementaridade, colide frontalmente com as Opções Estratégicas e com o Esquema do Modelo Territorial vertidos no plano, que defende expressamente a instalação do NAL na Ota, em regime do tipo *hub*, ou seja, permitindo que a capital portuguesa possa ser dotada de uma infraestrutura aeroportuária com a valência de um grande aeroporto internacional, destinado a funcionar como uma plataforma giratória de voos e como centro de conexão entre rotas de médio e longo cursos.

Confirmando-se a saturação do Aeroporto Humberto Delgado, e todos os constrangimentos operacionais do aeroporto que se pretende criar na BA6 do Montijo, cuja pista não vai mais além dos 2.400 metros de extensão, há que concluir que se pretende incumprir de forma grosseira com o modelo de desenvolvimento territorial definido no PROT-AML, pelo que, na ausência de uma AAE, ou se altera este plano regional ou se abandona em definitivo o projeto do novo aeroporto na BA6 do Montijo, conclusão que deveria encontrar-se bem expressa no EIA.

5. OUTRAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO VIÁVEIS

Não obstante a ausência de uma AAE e/ou de alteração/revisão do PROT-AML, o Município da Moita defende que a transformação da BA6 num aeroporto civil complementar ao Aeroporto Humberto Delgado não é, de todo, a melhor solução para garantir o aumento da capacidade aeroportuária de Lisboa para o período considerado, de 2022 a 2062, nem aquela que implicaria o mínimo de custos. Com efeito, o projeto ignora décadas de estudos, relatórios e pareceres, que ao longo dos últimos 50 anos alimentaram o conhecimento científico sobre qual a melhor solução para o NAL, tendo sido sempre considerado como premissa que o aeroporto da capital portuguesa não poderia permanecer indefinidamente incrustado num tecido urbano que se foi consolidando e densificando cada vez mais até junto dos seus limites.

O novo aeroporto civil na BA6 do Montijo é uma opção que vem condicionar muito negativamente as que deixam de poder ser tomadas no futuro, ou seja, investir num projeto inviável, a prazo, como se pretende, significa anular a capacidade futura em criar de raiz uma infraestrutura aeroportuária que funcione devidamente, complementar ou não ao Aeroporto Humberto Delgado. É neste entendimento que devem ser consideradas as hipóteses que foram sendo defendida tecnicamente ao longo dos últimos 50 anos, desde o Plano Diretor Regional de Lisboa, onde a opção pela BA6 do Montijo foi sempre preterida pelos seus constrangimentos ambientais e de escassez de espaço.

Note-se que, uma vez que é do conhecimento público que a pista 01/19 da BA6 do Montijo (orientação sul-norte) foi escolhida pelos promotores do projeto como sendo a única que poderia funcionar em simultâneo com a pista da Portela, preterindo a pista 08/26 da BA6 (orientação este-oeste), então o projeto, em nenhuma ocasião, poderá ser entendido como um projeto isolado da envolvente metropolitana e não relacionável com outras alternativas, senão, porque motivo, perante os impactes negativos descritos e reconhecidos no EIA, não é sequer focada a hipótese de recorrer à pista 08/26 para o novo aeroporto? A mais utilizada pelos

militares e a mais extensa? Resposta: porque se pretende condicionar, à partida, a tomada de decisão, eliminando todas as alternativas possíveis, já reconhecidas como as mais favoráveis, pelo que se apela à não utilização do argumento do “projeto isolado” em sede de apreciação do EIA por parte da APA, por tal ser desprovido de fundamentação técnica.

Sobre o reduzido comprimento da pista, de apenas 2.400 metros, percebe-se a opção pelo “ponto a ponto”, com utilização de aviões de médio porte (Classe C), por requererem menos espaço. Contudo, a aposta em exclusivo neste tipo de aviões pode constituir um elevado risco económico dada a volatilidade das empresas *low-cost* e do mercado dos combustíveis para o setor aeronáutico, o que seria motivo para que se levantassem sérias reservas ao reduzido comprimento da pista e à sua incapacidade para operar aeronaves de grande porte (atente-se à regularidade em que são noticiadas falências técnicas de empresas de aviação civil).

Apesar das elevadas taxas de crescimento do volume de passageiros devido às condições atuais do turismo na Europa e à estratégia atual das companhias aéreas de privilegiar o “ponto a ponto”, não há razões técnicas que impeçam os fabricantes de produzir aviões de maior porte para o regime *hub*, com consumo de energia por passageiro-km inferior aos aviões mais recentes de médio porte, pelo que se afigura imprudente optar por uma infraestrutura limitada, que nunca permitirá a operação de aviões de grande porte, o que milita contra a escolha da localização do novo aeroporto na BA6 do Montijo. Apostar num aeroporto exclusivamente “ponto a ponto”, quando a qualquer momento podem mudar as condições que o justificam, do turismo, dos fabricantes de aviões e ainda das ações dos governos de outras nações europeias em prol da redução das viagens aéreas e de contenção das emissões de gases com efeitos de estufa, uma das medidas de mitigação das alterações climáticas, é, sem sombra de dúvida, uma aposta que tem tudo para sair frustrada. A opção alternativa, a que foi sempre defendida, seria o regime do tipo *hub*, com a distribuição para as cidades secundárias a ser realizada por via férrea (não é por um mero acaso que a Comissão Europeia já tenha vindo alertar as autoridades nacionais para a importância da alta velocidade ferroviária).

5.1. Campo de Tiro de Alcochete

Ao fundamentar a escolha da BA6 do Montijo como única solução, de acordo com o alegado critério de urgência, o EIA comete uma grave imprecisão ao atribuir à solução do Campo e Tiro de Alcochete um tempo de construção de 10 anos e um avultado investimento financeiro (7 mil milhões de euros?), ao qual se adicionaria o custo de uma nova travessia ferroviária do Tejo, omitindo deliberadamente que essa solução seria um aeroporto de substituição e não um aeroporto complementar ao aeroporto existente em Lisboa.

O EIA deveria comparar o que é comparável, ou seja, considerar a alternativa do Campo de Tiro de Alcochete também como um aeroporto complementar ao de Lisboa, o que o levaria forçosamente a concluir que, com custos semelhantes ou mesmo inferiores, a infraestrutura poderia ser facilmente construída no imediato e expandida caso essa necessidade se viesse a sentir num futuro próximo ou distante, isto sem a necessidade de uma nova travessia do Tejo. Aliás, as novas travessias ferroviárias do Tejo justificam-se enquanto elemento

de coesão da área metropolitana de Lisboa, independentemente de um novo aeroporto. Uma primeira fase do aeroporto no Campo e Tiro de Alcochete, com uma pista de 4.000 metros e não com uma pequena pista de apenas 2.400 metros, poderia perfeitamente utilizar a rodovia já existente, com capacidade de escoamento para os 7,8 milhões de passageiros/ano previstos no EIA para a primeira fase do aeroporto do Montijo. A opção pelo Campo e Tiro de Alcochete implicaria apenas uma extensão adicional de 15 km em relação à localização na BA6, significando um total de cerca de 35 km para Lisboa, o que, comparando com os 47 km Gatwick-Londres, não se afigura sequer relevante. Essa seria uma das comparações corretas, cuja omissão invalida a conclusão do EIA de que o Montijo é a única solução exequível e de baixo custo.

6. AMBIENTE SONORO E RUÍDO

De acordo com o Resumo Não Técnico (página 24), quando o aeroporto atingir a sua plena capacidade operacional em 2054, registar-se-ão 24 movimentos por hora, o equivalente a um voo a cada 2:30 minutos.

Adiante (página 36), é referido que *“os principais impactes negativos associados ao aumento dos níveis sonoros decorrentes da descolagem e aterragem das aeronaves, far-se-ão sentir nos recetores sensíveis localizados no concelho da Moita e Barreiro, especialmente nas freguesias da Baixa da Banheira e Vale da Amoreira”* e que *“na Fase de Exploração, decorrente do aumento dos níveis sonoros associados sobretudo à descolagem e aterragem das aeronaves, existirá um aumento da população afetada no que diz respeito ao parâmetro Elevadas Perturbações do Sono, em que se prevê a potencial afetação de 6 555 (2022) a 7 744 (2042) adultos, e ao parâmetro Elevada Incomodidade, prevendo-se uma potencial afetação de 12 455 (2062) a 13 723 (2022) adultos. Os impactes que decorrem desta afetação resultam em pouco significativos a significativos, sendo os concelhos mais afetados a Moita e o Barreiro.”*

Ora, tendo presente que a população residente nos aglomerados urbanos da Baixa da banheira e do Vale da Amoreira atingia os 30 969 indivíduos, segundo os dados dos Censos 2011, e que este valor tenderá a manter-se para os próximos anos, não se encontra fundamento para que o número de indivíduos afetados pelos dois parâmetros de incomodidade seja tão reduzido, sendo sim razoável considerar os dados censitários oficiais e concluir que os impactes decorrentes seriam muito significativos para cerca de 30 000 pessoas, resultando na degradação acentuada da sua qualidade de vida, pelo que esses impactes, dada a sua relevância, são motivo mais do que suficiente para fundamentar a rejeição do projeto.

6.1. Limites legais

É referido no Resumo Não Técnico (página 36), *“para os restantes concelhos referidos admite-se como provável que venham a ser classificadas como Zona Mista, cujos limites legais nacionais estabelecidos para o indicador médio de ruído noturno (L_n) é de 55 dB(A) e para o indicador médio diurno-entardecer-noturno (L_{den}) é de 65 dB(A).”*

Ora, tal afirmação é puramente especulação, pois em nenhuma situação foi manifestada pelo Município da Moita a intenção de vir a classificar os aglomerados urbanos da Baixa da Banheira e do Vale da Amoreira como Zonas Mistadas, considerando que o plano municipal de ordenamento do território atualmente em vigor, o Plano Diretor Municipal da Moita, não explicita, taxativamente, quais as Zonas Mistadas e quais as Zonas Sensíveis, sendo sim intenção do Município da Moita, em futura revisão do plano, classificar tais aglomerados como Zonas Sensíveis, atendendo à definição constante da alínea x) do artigo 3.º do Regulamento Geral do Ruído (RGR), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, cuja redação é a seguinte:

“Zona sensível - a área definida em plano municipal de ordenamento do território como vocacionada para uso habitacional, ou para escolas, hospitais ou similares, ou espaços de lazer, existentes ou previstos, podendo conter pequenas unidades de comércio e de serviços destinadas a servir a população local, tais como cafés e outros estabelecimentos de restauração, papelarias e outros estabelecimentos de comércio tradicional, sem funcionamento no período noturno;”

Não existindo uma classificação clara em plano municipal de ordenamento do território, de Zonas Mistadas e de Zonas Sensíveis, há sim que considerar a situação prevista no n.º 3 do Artigo 11.º do RGR (valores limite de exposição), que dispõe:

“Até à classificação das zonas sensíveis e mistadas a que se referem os números 2 e 3 do artigo 6.º, para efeitos de verificação do valor limite de exposição, aplicam-se aos recetores sensíveis os valores limite de L (índice den) igual ou inferior a 63 dB(A) e L (índice n) igual ou inferior a 53 dB(A).”

Assim, atendendo à definição da alínea q) do Artigo 3.º do RGR - “Recetor sensível - o edifício habitacional, escolar, hospitalar ou similar ou espaço de lazer, com utilização humana” - há a concluir que, do ponto de vista da legislação aplicável, os limites legais para os aglomerados urbanos habitacionais da Baixa da Banheira e do Vale da amoreira são de $L_{den} \leq 63$ dB(A) e $L_n \leq 53$ dB(A).

De notar, que a diferença entre Zonas Mistadas e Zonas Sensíveis é de 10 dB(A), para cada indicador, ou seja, para Zonas Sensíveis o indicador médio noturno seria 45 dB(A) e para o indicador médio diurno-entardecer-noturno (L_{den}) seria de 55 dB(A). Como o decibel é uma unidade logarítmica e não linear, no caso do dB(A) e para o ouvido humano, 65dB(A) é cerca do dobro de 55dB(A).

6.2. Valores recomendados pela Organização Mundial de Saúde

Sobre os impactes no ambiente sonoro é fundamental ter presente que os novos valores recomendados pela Organização Mundial de Saúde (OMS) para o ruído do tráfego aéreo são de $L_{den} \leq 45$ dB(A) e $L_n \leq 40$ dB(A), ou seja, muito mais restritivos do que os valores definidos no RGR. Aliás, no Aditamento (página 29), a APA requer à PROFICO que refira explicitamente esta recomendação e critica a empresa por “colocar em causa as metodologias e recomendações da OMS”.

6.3. Impactes na zona mais exposta ao ruído

No Volume II - Relatório Síntese C - Impactes, Medidas de Minimização, Monitorização e Conclusões (páginas 311 a 445) são expressos os dados detalhados do impacte esperado ao nível da exposição sonora e as medidas de minimização propostas. Neste contexto, interessa, em particular, o impacte na fase de exploração do aeroporto, ou seja, o impacte do ruído dos voos das aeronaves nas suas manobras de aterragem e descolagem da pista, uma vez que os eventuais impactes na fase de construção não poderão ser, em ocasião alguma, comparáveis aos da fase de exploração. Nesta fase foram usados os seguintes parâmetros:

- *Lden*: nível dia-entardecer-noite (média energética ponderada por período, com maior peso para o período do entardecer e ainda maior para o noturno), representativo da média anual.
- *Ld*: nível dia (média energética, ponderada A), representativo da média anual dos períodos diurnos.
- *Le*: nível entardecer (média energética, ponderada A), representativo da média anual dos períodos do entardecer.
- *Ln*: nível noite (média energética, ponderada A), representativo da média anual dos períodos noturnos.

É referido no EIA que *“para além destes parâmetros foi ainda considerado, para a Fase de Exploração e para os sobrevoos, o parâmetro LAFmax, que corresponde ao valor máximo dos valores médios energéticos de 125 ms (milissegundos) em 125 ms (ponderação Fast no tempo, considerada representativa da sensibilidade humana), permitindo assim uma indicação dos valores máximos a que a população ficará exposta. De reforçar a inexistência de enquadramento legal (limitação) para este parâmetro.”*

Ou seja, os parâmetros considerados para determinação dos impactes no ambiente sonoro são médias ponderadas para períodos longos de tempo, são esses que se encontram previstos no PGR e que surgem nos mapas de isolinhas que ilustram o EIA, mas a perceção momentânea do ruído aquando do sobrevoos das aeronaves corresponderá aos valores do parâmetro LAFmax, muito mais elevados que os valores legais.

A zona mais exposta ao ruído está incluída na *“zona de sobrevoos”* e localiza-se na Baixa da Banheira, concelho da Moita, e inclui o Parque José Afonso e as construções situadas nas imediações, denominada de S02. Esta zona é tratada no Volume II - Relatório Síntese C (páginas 371 a 376), onde se podem ver alguns gráficos e valores concretos da exposição. Outra zona de grande exposição ao ruído dos sobrevoos ocorre no limite das situações S02 com a S04, na proximidade da estação ferroviária da Baixa da Banheira, na ex-EN 11-1.

Na imagem reproduzida no Volume II - Relatório Síntese C (página 405) - Figura 6.134 - Pormenorização das isolinhas do Mapa de Ruído no período noturno Ln 2022 SET na Situação S02 - R10 corresponde ao Parque José Afonso, na zona do “labirinto”, R11 corresponde ao Parque José Afonso, nas proximidades da associação

de reformados “O Norte” e R12 corresponde à Escola Básica n.º 2 da Baixa da Banheira e Escola Básica n.º 7 da Baixa da Banheira.

Na imagem, a extremidade sul da isolinha de 55 db(A) recai sobre a associação de reformados “O Norte” e edifícios próximos. A isolinha de $L_n = 56$ dB(A) encontra-se no rio, sem tocar o Parque José Afonso.

É apresentado um conjunto de tabelas assinalando os valores obtidos que excedem os valores limites legais considerados no EIA - 65 dB(A) para L_{den} e 55 dB(A) para L_n . Há várias situações de excedência, que ocorrerão nos dias considerados críticos, ou seja, com mais voos.

O Recetor Especialmente Sensível mais exposto ao ruído dos sobrevoos na localização S02 é o recetor R10, ou seja, o Parque José Afonso (designado erradamente no EIA como Parque da Moita), na zona ribeirinha, a nordeste, sendo as previsões de níveis sonoros de ruído particular dos sobrevoos no ano intermédio (altura segura de 93 metros) de $L_{den} \approx 67$ dB(A) e $L_n \approx 57$ dB(A).

No período diurno-entardecer-noturno, ao qual respeita a imagem reproduzida no Volume II – Relatório Síntese C (página 407) - Figura 6.135 - Pormenorização das isolinhas do Mapa de Ruído no período diurno-entardecer-noturno L_{den} 2042 SET na Situação S02 - observa-se que toda a área habitacional circundada pela isolinha de 65dB(A) sofrerá o impacto do ruído acima dos limites legais. Na mesma imagem, em R12 (escolas básicas n.º 2 e n.º 7) recaem as isolinhas de 63 dB(A) e 62 dB(A), muito próximas do limite máximo legal.

Na Tabela 6.81 - V Tabela 6.81 - Valores de LAFmax típicos, reproduzida no Volume II – Relatório Síntese C (página 320), são apresentados os valores máximos sentidos na localização S02, para aterragens e descolagens, comparando o ruído dos aviões militares com o dos aviões comerciais que serão usados. Da interpretação dos valores desta tabela, é importante ressaltar que, se os valores parecem algo equivalentes, há que ter em conta que a frequência da passagem das aeronaves civis irá ser muitíssimo maior (um avião a cada 2:30 minutos) em relação aos movimentos esporádicos das aeronaves militares, para além de que estas utilizam também a pista 08/26 e não em exclusivo a pista 01/19, como o projeto prevê para as operações civis.

Já na Situação S04, o Recetor Especialmente Sensível mais exposto ao ruído dos sobrevoos é o recetor R39, ao qual corresponde a Escola Básica n.º 1 da Baixa da Banheira, com as previsões de níveis sonoros de ruído particular dos sobrevoos no ano intermédio (altura segura de 93 m) de $L_{den} \approx 63$ dB(A) e $L_n \approx 53$ dB(A), ou seja, estranhamente coincidentes com os limites legais para este recetor isolado.

Do exposto, há a concluir que, embora a modelação providencie que não se encontram a ser ultrapassados os limites legais para alguns recetores sensíveis isolados, confirma-se, sem margem para dúvidas, que, para a generalidade da área residencial sobrevoada da Baixa da Banheira, são ultrapassados os limites legais definidos no PGR de 63 dB(A) para L_{den} e de 53 dB(A) para L_n , para além do facto do EIA considerar

erradamente os limites de 65 dB(A) para L_{den} e de 55 dB(A) para L_n , pelo que o projeto é ilegal à luz do RGR em termos de impactes ambientais relacionados com o ruído de exploração, não merecendo o projeto outra decisão senão a sua rejeição.

Por outro lado, face aos valores modelados apresentados de L_{max} e à frequência prevista de voos para 2042, os valores de L_{den} e L_n apresentados no EIA revelam ser demasiado baixos em relação aos valores expectáveis, senão, compare-se com valores reais de medições obtidos num local próximo ao Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, na zona do Campo Grande, onde as características físicas são muito semelhantes às que se fariam sentir na zona da Baixa da Banheira.

A recolha de dados reais de medições obtidas no Campo Grande - cortesia da NoiseLab e da associação Zero - efetuada a 4 de julho de 2019, pelas 17h, e a 6 de julho de 2019, pelas 7h, revela que, para um L_{max} (valor médio dos L_{max} obtidos à passagem de cada avião) de cerca de 85dB, os valores de L_{den} são de 74,5 dB(A) e os de L_n de 66,2 dB(A), ou seja, muito superiores às projeções da modelação considerada no EIA.

Então, porque é que no caso do novo aeroporto do Montijo, para um L_{max} de 87-89 dB(A), isto é, o ruído da passagem de cada avião, e tendo em conta um elevado número de movimentos por hora para o ano de 2042, os valores médios modelados de L_{den} e L_n são tão baixos?

A resposta a esta questão apenas poderá ser uma, a de que os dados da exposição ao ruído apresentados pela PROFICO no EIA não são críveis, sendo sim expectáveis valores na ordem dos 74 dB(A) para L_{den} e de 66 dB(A) para L_n , muito acima dos limites legais do RGR, o que acentua ainda mais a ilegalidade do projeto, isto sem prejuízo de serem estes valores confirmados caso se procedesse à elaboração de um estudo independente com recurso a especialistas da área da acústica, com experiência em ruído aeroportuário, de modo a esclarecer, em rigor, quais os verdadeiros impactes ao nível do ruído do sobrevoo das aeronaves sobre as populações mais expostas residentes nos aglomerados urbanos da Baixa da Banheira e do Vale da Amoreira.

6.4. Medidas de mitigação

Relativamente às medidas de mitigação dos impactes no ambiente sonoro, assumindo que, de facto, não são expectáveis impactes desejáveis, o Resumo Não Técnico (página 45) avança com as seguintes propostas mitigadoras:

“Definição de Comissão Consultiva do Ruído (CCR), que integre representantes de diferentes entidades como autarquias, associações, a APA, o Delegado de Saúde e o Concessionário Aeroportuário. Tal comissão deverá ter acesso privilegiado à concretização das medidas de minimização do ruído, de forma a poder produzir recomendações viáveis devidamente fundamentadas às boas práticas acústicas. Esta CCR estender-se à fase de exploração, por um período de tempo que deverá ser definido entre esta e a ANA.

Plano de Isolamento Sonoro de Fachadas para os Isolamentos Sonoros deficitários, a determinar com base em avaliação in situ dos Isolamentos Sonoros existentes, e tendo em conta definições de prioridade e de cofinanciamento a estabelecer em concertação com a CCR;

Proposta de cofinanciamento à Câmara Municipal para Beneficiação e Valorização do Parque Ribeirinho da Moita, que ficará mais exposto ao ruído dos sobrevoos (em alternativa, apresentação de proposta de cofinanciamento para criação de outro parque de lazer em zona não afetada pelo ruído dos sobrevoos;”

Conclui o EIA que “face às medidas ambientais propostas (...) espera-se que os impactes possam ser minimizados, passando a ser pouco significativos.”

Quanto à criação de uma “Comissão Consultiva”, presumindo-se, por hipótese, que integraria o Município da Moita, qual o sentido da existência desta “entidade” quando o próprio Município da Moita entende como condenável e ilegal a concretização do projeto, defendendo simplesmente o seu abandono e a sua concretização num local mais apropriado? Obviamente, a medida que sempre defenderia, caso o projeto seja, por infelicidade, concretizado, seria a desativação imediata do aeroporto e a sua transferência para outro local, nomeadamente para o Campo de Tiro de Alcochete.

Quanto ao “Plano de Isolamento Sonoro de Fachadas”, a PROFICO demonstra no EIA o seu total desconhecimento da realidade construtiva dos edifícios existentes no aglomerado urbano da Baixa da Banheira e do Vale da Amoreira. Tratam-se de cerca de 3 900 edifícios (para cerca de 16 300 alojamentos), na sua esmagadora maioria com um mau desempenho acústico e sem qualquer isolamento sonoro, dada a época e os fins para os quais foram construídos (muitos deles nos anos 60 e 70 do século XX e integrados em bairros de custos controlados), pelo que, para que esta medida pudesse, eventualmente, ser encarada com o mínimo de seriedade, seria fundamental conhecer no EIA que intervenções concretas estariam os promotores do projeto dispostos a fazer e onde, num universo de 3 900 edifícios, bem como quais os montantes financeiros implicados - 80 milhões? 100 milhões de euros?

Mas, mesmo que, por absurdo, fosse possível isolar acusticamente 3 900 edifícios, haveria ainda que ter em conta que as populações não vivem só dentro de casa, as crianças na escola não estão fechadas todo o tempo, também brincam ou fazem desporto e outras atividades no exterior, nos pátios, na rua, nos jardins e parques urbanos, que existem precisamente para fruição e convívio, para passeio, desporto e vida ao ar livre, estando provado que o ruído causa perturbações no aproveitamento escolar das crianças e jovens.

Já quanto à suposta medida de mitigação para “Beneficiação e Valorização do Parque Ribeirinho da Moita”, que tipo de beneficiação ou valorização do Parque José Afonso poderá alguma vez compensar o azar se tornar num espaço extremamente ruidoso? E, em relação à “alternativa” proposta, onde é que se iria construir um outro parque verde para usufruto da população da Baixa da Banheira? A zona mais densamente urbanizada

e povoada do concelho? Quando é sabido que os espaços verdes urbanos de fruição pública se devem situar na envolvente próxima às áreas habitacionais. Não seria, por esta ordem de ideias, mais adequado transferir os aglomerados urbanos da Baixa da Banheira e do Vale da Amoreira para outro local, à semelhança do que ocorreu com a Aldeia da Luz? Obviamente que tais medidas apenas demonstram a falta de conhecimento técnico e científico sobre as mais básicas questões sociológicas, urbanísticas e territoriais inerentes a este caso em concreto, pelo que, em caso algum, poderão ser tomadas a sério.

Como se comprova na presente apreciação, e tal como o próprio EIA reconhece, a poluição sonora tem efeitos muito significativos e muito negativos sobre a população em geral, reconhecendo até que os limites legais de ruído para os voos noturnos baixaram. Como tal, deveria também reconhecer que a proximidade de um novo aeroporto civil a grandes aglomerados populacionais, como é este o caso, não é de todo uma vantagem, é sim um claro inconveniente e um fator determinante para a exclusão desta hipótese. Os inconvenientes para a saúde elencados e o otimismo da abordagem do EIA revelam mesmo negligência ao defender tal projeto, veja-se a forma em como se acredita na viabilidade e eficácia das supostas medidas minimizadoras do ruído, quando são amplamente conhecidas alternativas viáveis à localização de um novo aeroporto distantes de qualquer aglomerado habitacional, pelo que, conjugando estes fatores e ponderados os impactes, deve o projeto ser rejeitado.

6.5. Enquadramento em instrumento de gestão territorial em vigor

Comprovado que está o fator de incomodidade decorrente da exposição ao ruído de uma zona residencial relevante, importa fazer o devido enquadramento do projeto em instrumento de gestão territorial, nomeadamente no Plano Diretor Municipal da Moita em vigor, que, como refere o Artigo 3.º do seu Regulamento, *“vincula as entidades públicas e ainda, direta e imediatamente, os particulares”*.

Todo o espaço urbano afetado pelo sobrevoo das aeronaves sobre o aglomerado residencial da Baixa da Banheira é parte integrante e indissociável do projeto, pelo que se encontra sujeito às disposições do Plano Diretor Municipal da Moita, que o classifica como Solo Urbano, aplicando-se assim o disposto no Artigo 18.º do Regulamento (Âmbito): *“O solo urbano integra os solos urbanizados, os solos de urbanização programada e os espaços verdes urbanos e naturais de proteção à rede hídrica afetos à estrutura ecológica municipal, constituindo o seu todo os perímetros urbanos delimitados na planta geral de ordenamento”*. No Artigo 19.º (Usos incompatíveis), refere expressamente no n.º 1 que: *“Dentro de cada categoria de espaço os usos dominantes condicionam a permanência ou a instalação de usos com eles incompatíveis”*, identificando como usos incompatíveis no n.º 2: *“Consideram-se incompatíveis com o solo urbano as atividades que possam pôr em causa as condições ambientais do meio urbano, nomeadamente (...) usos e ocupações que degradem a qualidade do espaço urbano e a convivência com os usos predominantes, designadamente por constituírem focos de poluição acústica, do ar ou da água”*.

Do exposto, é forçoso concluir, que o projeto do novo aeroporto do Montijo na BA6 incumpre com o Plano Diretor Municipal da Moita, considerando que a atividade aeronáutica que se pretende explorar é um uso que implica o sobrevoos do espaço urbano regulado por este instrumento de gestão territorial, vinculativo das entidades públicas e particulares, por constituir um foco de poluição sonora de degrada o espaço urbano, incumprimento que o EIA omite, constituindo este aspeto mais um motivo que fundamenta a rejeição do projeto.

7. QUALIDADE DO AR

A poluição do ar derivada do tráfego aéreo é outro fator importante a ter em conta, sobretudo no contexto de saúde pública. Sobre esta temática, é referido no Resumo Não Técnico (página 40) que *“Através da análise dos resultados verificou-se que não são expectáveis efeitos negativos significativos na saúde associados à exposição a PM10 e PM2,5 induzidos pelo Projeto, durante a sua fase de exploração, dado que as concentrações estimadas para estes poluentes no ar ambiente são semelhantes às que se verificam na situação atual. (...) Relativamente ao dióxido de azoto, e em comparação com a situação atual, é expectável que as concentrações máximas horárias aumentem ligeiramente na área de estudo, não se traduzindo, no entanto, este aumento em impactes na saúde (curto prazo). (...) No que respeita aos efeitos a longo prazo, induzidos pela exposição a concentrações máximas de dióxido de azoto, e dado que se perspectiva que ocorra uma diminuição das concentrações deste poluente devido à redução das emissões provenientes do tráfego rodoviário, através da introdução de veículos elétricos, é expectável uma melhoria da saúde humana na área de estudo, embora não imputável ao projeto. (...) No que se refere aos efeitos cancro e não-cancro decorrentes da exposição ao benzeno, os resultados obtidos permitem concluir que os efeitos do Projeto sobre a saúde devidos à exposição por inalação de benzeno são negligenciáveis. De referir que, a contribuição dos sobrevoos das aeronaves para a emissão deste poluente é muito reduzida (a percentagem de benzeno no combustível utilizado pelas aeronaves é 0,02%).”* No Volume II B - Capítulo 5 e no Volume II C - Capítulo 6 são abordados os dados da situação de referência, a metodologia usada e os impactes esperados.

Apesar de o estudo referir que os valores dos gases emitidos serão muito reduzidos e cumprirão os limites legais, a verdade é que se trata de um afirmação mal fundamentada, pois na situação atual não se verificam sobrevoos de aeronaves na área de estudo, a aterrar ou a descolar, numa cadência de 24 movimentos por hora, pelo que será sempre de esperar um aumento substancial de emissões de poluentes tóxicos provenientes das turbinas das aeronaves, as quais irão certamente provocar, a médio e a longo prazo, problemas de saúde não negligenciáveis em prejuízo da população mais diretamente afetada pelos sobrevoos.

Sobre esta matéria, refira-se um recente estudo do Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa e do CENSE (Centro de Investigação em Ambiente e Sustentabilidade), publicado no número de setembro da revista científica da especialidade *Atmospheric Pollution Research*, que analisou as emissões de poluentes conhecidos como partículas

ultrafinas, resultantes da combustão nos motores dos aviões, concluindo haver uma relação clara entre os movimentos aéreos e os níveis de partículas emitidos, afetando fortemente a qualidade do ar na zona envolvente ao Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa.

Estes poluentes têm um diâmetro inferior a 0,1 micrómetros e há estudos internacionais que apontam para que a sua toxicidade seja consideravelmente superior à das partículas inaláveis e finas. Foram definidos como valores de referência os registados em períodos sem voos. Dependendo da zona, esses números podem andar entre as 1000 e as 5000-6000 partículas por centímetro cúbico. Ora, de acordo com as medições feitas entre julho de 2017 e maio de 2018, em vários locais na envolvente do aeroporto e em zonas sob a influência das rotas de aterragem e descolagem, as concentrações de partículas ultrafinas foram 18 a 26 vezes mais elevadas em áreas influenciadas pelos movimentos aéreos.

De acordo com as conclusões do estudo, os resultados mostram que, a 1 km de distância do início da pista, a concentração de partículas atinge valores entre 33.000 e 59.000 pt/cm³, com valores de pico entre 230.000 e 340.000 pt/cm³, que são valores muito elevados, aumentando a contagem de partículas com o número de voos. O pico do número de partículas também aumenta com a velocidade do vento.

Neste âmbito, é evidente que o EIA subvaloriza o potencial poluente das emissões provocadas pelas aeronaves, negligenciando o sobrevoo de uma ampla zona densamente povoada, como são os aglomerados urbanos da Baixa da Banheira e do Vale da Amoreira, pelo que importará saber, em rigor, qual o impacte nos recetores sensíveis mais próximos. Será que os promotores do projeto não pretendem contabilizar os riscos a médio e longo prazo sobre as populações afetadas? Nem as prevê sequer compensar ao nível da prestação de cuidados de saúde?

São, pois, expectáveis consequências graves na saúde dos residentes mais diretamente expostos aos sobrevoos das aeronaves, quando se conhecem de antemão alternativas ao projeto não circundadas por aglomerados habitacionais, o que, em si mesmo, reforça a decisão pela rejeição do projeto.

8. RISCOS E LIGAÇÃO COM FATORES AMBIENTAIS

A análise de riscos do projeto contemplou vertentes distintas, em matéria de riscos associados à implementação e exploração do novo aeroporto, referindo-se especificamente à colisão de aeronaves com aves e às substâncias perigosas. Quanto às substâncias perigosas, o EIA analisou apenas os riscos das que estarão armazenadas ou em uso na área restrita do aeroporto. Não analisou as implicações de queda de aeronaves sobre as unidades industriais do Barreiro, nomeadamente as indústrias Seveso*, existentes na envolvente do projeto, embora sejam referenciadas no Resumo Não Técnico, no mapa de Enquadramento Geral do Projeto (ADP Fertilizantes, S.A – Unidade Fabril do Lavradio; SGL Composites S.A. antiga Fisipe S.A.; LBT Tanquipor, S.A.).

*A diretiva 96/82/CE, conhecida como Diretiva Seveso, é uma diretiva europeia que impõe os Estados-Membros da União Europeia de identificar as zonas industriais apresentando riscos de acidentes graves. A diretiva, instituída no dia 1 de Junho de 1982, foi modificada no dia 24 de Dezembro de 1996 e alterada pela diretiva 2003/105/CE do dia 16 de Dezembro de 2003.

O EIA também não analisou convenientemente eventuais riscos de colisão com embarcações que cruzam o Canal do Montijo, sobretudo as maiores, como os catamarans da Transtejo e as embarcações tradicionais do Tejo.

8.1. Colisão com aves

Sobre o risco da colisão das aeronaves com aves em pleno voo, refere o Resumo Não Técnico (página 43) que *“Para avaliar o risco de colisão das aeronaves com aves, e no âmbito do EIA, foram realizados estudos com radar do movimento de aves na Base Aérea 6 e na Ponta da Erva em Alcochete.”*

Ora, o Resumo Não Técnico refere também (página 3) que *“A nascente, a BA6 confina ainda com as salinas do Samouco, que fazem parte integrante da ZPE do Estuário do Tejo. Este espaço resultou de uma medida de compensação ambiental associada à construção e à exploração da Ponte Vasco da Gama”.*

Mas o facto é que, aparentemente, não foram feitos estudos nas salinas do Samouco. Recorde-se que estas salinas constituem uma área preservada criada para garantir as funções de nidificação e abrigo das aves selvagens, protegidas pela Diretiva Aves, sendo evidente no local a sua presença em grande número, facilmente observáveis da Ponte da Vasco da Gama. Esta zona é, aliás, mais próxima da BA6 do que a Ponta da Erva.

Quanto a este tema, no Volume III – Anexos temáticos, Anexo 13 - Análise de Risco - o EIA refere que *“Seria de esperar uma maior densidade de alvos detetados na área das salinas do Samouco, onde se verificam movimentos de aves frequentes, não só entre os tanques das salinas como entre estes e as plataformas de vasa circundantes. No entanto, este tipo de movimentos ocorrem maioritariamente a baixa altura sendo, por esse motivo, de difícil deteção tanto para o radar como para os observadores visuais (ver secção 3.2.2), devido à existência de diversos obstáculos (árvores, edifícios) em redor dos pontos de observação na BA6”* e adianta que (página 68) *“Existe um fluxo quase permanente de gaivotas de e para a zona das salinas do Samouco, e que atravessam toda a faixa a norte da BA6”.*

Ou seja, são verificadas empiricamente inúmeras movimentações de aves, que influem na faixa norte da BA6, a usar maioritariamente para descolagens, mas, como são de difícil deteção pelo radar, o EIA negligencia essas movimentações bem como o risco associado, deixando no ar a dúvida se tais movimentos implicam ou não graves riscos para as manobras das aeronaves.

As tabelas de risco de colisão com aves são apresentadas no Volume III – Anexos temáticos, Anexo 13 - Análise de Risco - Tabela III.13.1. 8 (lista de espécies prioritárias para o potencial risco de colisão e respetivos *rankings* de severidade relativa e frequência relativa para a totalidade do período estudado), e conjugam a severidade do dano causado por cada espécie aos motores das aeronaves com outros fatores, incluindo o índice de frequência, resultando que, para a BA6, o corvo-marinho-de-faces-brancas (*Phalacrocorax carbo*) surge como a espécie com maior potencial de risco de colisão com as aeronaves. Em segundo lugar surge a Gaivota-d'asa-escura (*Larus fuscus*) e em terceiro a Cegonha-branca (*Ciconia ciconia*). Refere até (página 51) que, relativamente ao corvo-marinho, foi observado “*um bando muito numeroso, o maior registado para os oito períodos de monitorização, estimado em 2.000 indivíduos*”.

Ora, o corvo-marinho é uma espécie que voa normalmente a baixa altitude, e as aves que voam a baixas altitudes podem causar riscos muito significativos, uma vez que o radar não consegue detetar os seus movimentos.

Então, como se justifica que, pelo facto de o radar e os observadores visuais na BA6 não detetarem bem os movimentos das aves das salinas do Samouco, estes não tenham sido considerados no EIA, ou seja, porque não se estudaram também os movimentos das aves em pontos de observação situados nas salinas do Samouco? Considerando que os movimentos de e para este local constituem um fator de elevado risco de colisão com aeronaves?

De notar, que a colisão com aves é o maior risco potencial do projeto, uma vez que se pretende instalar um aeroporto civil de tráfego intenso numa área natural estuarina que é, por excelência, o habitat de milhares de aves aquáticas, pelo que negligenciar ou desprezar o mais pequeno detalhe nesta matéria não é outra coisa senão imprudência e irresponsabilidade.

Faz-se notar que, existindo de facto um risco elevado de colisão de aeronaves com aves, tal significa uma baixa atratividade da infraestrutura aeroportuária em face aos interesses das companhias de aviação, uma vez que é sabido que qualquer incidente ou acidente tem o efeito de provocar elevadas perdas financeiras para as companhias responsáveis pelas aeronaves acidentadas, mesmo que os motivos se prendam com a falta de condições de segurança nos aeroportos, pelo que, para além dos riscos associados a danos ou mesmo queda de aeronaves, estão também em causa riscos à própria sustentabilidade económica do projeto, razão pela qual seria avisado optar pelo seu abandono.

Concluindo, embora anunciados no ponto 7 do Resumo Não Técnico do EIA exemplos de medidas minimizadoras do risco de colisão com aves, e listadas no ponto 8 várias medidas e planos de monitorização ambientais, não são exemplificadas as medidas concretas para afastamento das aves ou para deteção de aproximação dos bandos referidos nos anexos temáticos. Também não é clara a atribuição da responsabilidade da implementação e financiamento das medidas, nomeadamente da aquisição de salinas,

temendo-se que seja para promover a eliminação de zonas aquáticas a menos de 13 km do novo aeroporto, o que constituiria um atentado ambiental ainda mais gravoso.

8.2. Colisão com drones

Outro risco potencial, menosprezado no EIA, é a possibilidade de colisão de aeronaves com *drones*, isto porque a rota de aterragem e decolagem do novo aeroporto incide sobre o espaço aéreo do Parque José Afonso, na Baixa da Banheira, um parque urbano destinado à livre fruição pública que oferece condições ótimas ao lançamento deste tipo de dispositivos lúdicos, por apresentar uma topografia plana e uma densidade arbórea média.

Este fenómeno, em crescendo a nível global, deve-se essencialmente ao fácil acesso dos consumidores a este tipo de aparelhos, constituindo os espaços públicos destinados ao recreio e lazer os locais de eleição para o seu lançamento e usufruto, como é o caso do Parque José Afonso. Relativizar este risco, amplamente reconhecido no setor aeronáutico como alto, é, antes de mais, negligenciar a segurança de pessoas e bens, considerando que, se uma ave é capaz de causar graves danos aos motores das aeronaves, em caso de aspiração para o seu interior, já um *drone*, mesmo de pequeno porte, é perfeitamente capaz de perfurar a fuselagem de uma aeronave em pleno voo, precipitando um acidente grave senão um desastre.

É, pois, amplamente desaconselhável a localização de uma infraestrutura aeroportuária que implique o sobrevoo a baixa altitude de aeronaves sobre espaços urbanos de recreio e lazer, como se afigura ser este o caso previsto no projeto, pelo que o risco de colisão com *drones* constitui mais um motivo que fundamenta a rejeição do projeto.

9. SISTEMAS ECOLÓGICOS

9.1. Impactes na avifauna

O Resumo Não Técnico (página 31) refere claramente que, na fase de exploração do novo aeroporto, os impactes mais importantes são para as aves, que *“decorrem da circulação de aeronaves sobre o Estuário do Tejo, em especial para norte, e que irá causar uma elevada perturbação ao nível do ruído nos habitats de alimentação e refúgio para este grupo. Estes impactes são mesmo considerados como os mais significativos do Projeto”*.

Antes de mais, salienta-se a estranheza do EIA ao assumir que o novo aeroporto irá *“causar uma elevada perturbação ao nível do ruído nos habitats”* das aves, quando esse mesmo nível de ruído é menosprezado no caso dos humanos residentes nos aglomerados urbanos da Baixa da Banheira e do Vale da Amoreira, com a agravante de não ser tão fácil ao comum cidadão procurar abrigo e refúgio noutra local.

Refere o EIA, no Volume III – Anexos temáticos – Anexo 6 - Sistemas Ecológicos, que “as salinas do Samouco têm um papel determinante na capacidade de suporte do Estuário do Tejo, sendo, juntamente com Vasa Sacos, os refúgios predominantemente utilizados por estas espécies. Também o refúgio de Alhos Vedros/Moita alberga uma proporção relevante de várias espécies, sobretudo na época de invernada, constituindo um polo importante na zona sul do estuário, onde as populações de limícolas que aí ocorrem são diferentes daquelas que utilizam a zona norte do mesmo.”

Adiante, refere que “a área de perturbação forte distende-se cerca de 6,5 km para norte da península do Montijo, afetando exclusivamente zona de intertidal. Para sul, abrange uma secção das salinas e sapal do Outeiro, e das salinas do Lavradio/Baixa da Banheira, bem como uma secção de zona intertidal. A área de perturbação leve distende-se cerca de 17 km em cada direção, com uma largura máxima de 4 km, e compreende secções de área intertidal a norte e a sul (na bacia de Coina e na bacia da Moita), bem como alguns refúgios de preia-mar relativamente importantes, como o sapal de Coina, salinas e sapal de Alhos Vedros, e Mouchão do Lombo do Tejo. Na zona limítrofe desta área de perturbação, com uma secção muito pequena ainda incluída, fica o importante refúgio das salinas do Samouco (Figura III.6.3.2.4)”.

Foi identificado um impacte muito significativo para uma espécie, o fuselo (*Limosa lapponica*), e um impacte moderadamente significativo para 9 espécies: flamingo (*Phoenicopterus roseus*), pernilongo (*Himantopus himantopus*), alfaiate (*Recurvirostra avosetta*), borrelho-de-coleira-interrompida (*Charadrius alexandrinus*), pilrito-de-peito-preto (*Calidris alpina*), maçarico-galego (*Numenius phaeopus*), perna-verde (*Tringa nebularia*), perna-vermelha-escuro (*Tringa erythropus*) e maçaricodas-rochas (*Actitis hypoleucos*).

No caso de potencial colisão das aeronaves com aves e sua influência no número de indivíduos, conclui o EIA que “nenhuma das espécies terá as suas populações afetadas de forma importante pela mortalidade imposta por bird strike. De facto, o impacte de possíveis bird strikes coloca-se mais ao nível da segurança das próprias aeronaves e respetiva tripulação e passageiros, pelo que apesar de ser importante, cabe numa análise de risco.” ou seja, afinal, refere o próprio EIA, o risco de colisão com aves é real e compromete, de facto, a segurança das aeronaves, da tripulação e dos passageiros.

9.2. Medidas de compensação

O estudo preconiza que as aves, nas zonas afetadas pela perturbação do novo aeroporto, procurarão zonas alternativas, quer para refúgio quer para alimentação. Dos locais de refúgio identificados no concelho da Moita como tendo potencial para compensação, são identificadas, no Volume III – Anexos temáticos - Anexo 6 - Sistemas Ecológicos (tabela da página 39 e mapa da página 40), as zonas do Rosário e Sarilhos, sendo elencado um conjunto de medidas concretas a implementar para gestão das áreas de refúgio com previsão de um plano de monitorização dessas áreas.

Um dos aspetos em que a APA colocou mais questões à PROFICO, conforme se pode observar na lista do anexo ao Aditamento, é exatamente o impacte sobre a avifauna. Neste contexto, e como já referido, o EIA considerou os impactes em áreas de refúgio, como nas salinas e marinhas, e nas áreas de alimentação das aves (zonas intertidais de vasa, areia, etc.), sendo que as primeiras, em geral, são do domínio privado e as segundas pertencem ao domínio público.

Para os impactes negativos nas áreas de refúgio, as medidas de compensação preconizadas são, principalmente, a aquisição de salinas e marinhas e a recuperação e/ou gestão de estruturas idênticas noutros locais, quer no Tejo quer no Sado. Para os impactes negativos nas áreas de alimentação, a medida preconizada é a de reduzir as perturbações existentes atualmente em áreas para onde as aves se poderão vir a deslocar por fuga dos locais ruidosos. É, inclusivamente, dado destaque ao impacte negativo da atividade dos mariscadores.

Sobre a medida da aquisição de salinas e marinhas, importa ter presente que não basta, simplesmente, adquirir estes espaços, na esmagadora maioria dos casos abandonados, havendo a necessidade de serem desenvolvidos projetos específicos de recuperação ou de renaturalização das salinas e marinhas existentes, à semelhança do que foi realizado nas salinas do Samouco com a criação de uma entidade gestora, a Fundação das Salinas do Samouco. Este sistema é formado por um conjunto integrado de salinas, marinhas, canais e portas-de-água, que se constitui como um importantíssimo património construído, onde foi feito, ao longo dos anos, investimentos consideráveis na sua recuperação e manutenção. Trata-se de um projeto estratégico, designado no contexto da legislação europeia para o vetor do ambiente e financiado por fundos europeus, especificamente atribuídos para a conservação da natureza e da avifauna.

Ora, no EIA, é vaga a referência a ações e projetos concretos neste âmbito, sendo expectável que, mesmo que tais espaços fossem objeto de aquisição, nada garantiria que se constituíssem como uma alternativa de refúgio e de compensação da perda de avifauna.

Já sobre as medidas de redução das perturbações existentes atualmente, onde é feita referência à atividade dos mariscadores, há que enfatizar a falta de seriedade do afirmado no EIA, isto porque nem os mariscadores nem o tráfego de embarcações, com destaque para os catamarans da Transtejo, são fatores comparáveis aos níveis de perturbação trazidos por um novo aeroporto civil, com 24 movimentações por hora, basta tomar como exemplo uma breve observação empírica num local como o Campo Grande, em Lisboa, a meio de uma tarde soalheira.

Tal como referido, a área afetada por uma perda substancial da avifauna compreende uma área significativa da zona ribeirinha do concelho da Moita, ou seja, independentemente do impacte no efetivo total das populações de aves, haveria sempre um impacte muito negativo sobre a presença das aves enquanto parte do património natural do concelho da Moita, sobretudo nas zonas ribeirinhas da Baixa da Banheira e de Alhos Vedros.

As aves procurarão, e até poderão encontrar, outros locais de abrigo e refúgio no Estuário do Tejo, e até no Estuário do Sado, como é sugerido, mas os ecossistemas atualmente existentes e os seus valores naturais intrínsecos ficariam irremediavelmente degradados, perdendo-se assim um importante ativo ambiental.

9.3. Corredores ecológicos

No Aditamento, no Capítulo 2.2, Figura 2.6, é mostrado um mapa da sobreposição da área do com a Carta Síntese do Plano Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo (PROF-LVT) e, como o próprio documento indica, “a área em análise inclui zonas classificadas como corredores ecológicos”. Verificando-se que toda a área do projeto se encontra no corredor ecológico, aplica-se o disposto no Artigo 9.º do PROF-LVT, que determina o seguinte:

“1 - Os corredores ecológicos ao nível dos PROF constituem uma orientação macro e tendencial para a região em termos de médio/longo prazo, com o objetivo de favorecer o intercâmbio genético essencial para a manutenção da biodiversidade, incluindo uma adequada integração e desenvolvimento das atividades humanas, encontrando-se identificados na Carta Síntese.

2 - As intervenções florestais nos corredores ecológicos devem respeitar as normas de silvicultura e gestão para estes espaços, as quais se encontram identificadas no Capítulo E do Documento Estratégico do PROF e referenciadas no Anexo I do presente Regulamento.

3 - Os corredores ecológicos devem ser objeto de tratamento específico no âmbito dos planos de gestão florestal e devem ainda contribuir para a definição da estrutura ecológica municipal no âmbito dos planos territoriais municipais (PTM) e dos planos territoriais intermunicipais (PTIM).

4 - Estes corredores devem ser compatibilizados com as redes regionais de defesa da floresta contra os incêndios, sendo estas de caráter prioritário.”

Apesar de os corredores ecológicos constituírem no PROF-LVT “uma orientação macro e tendencial”, deve ter-se em atenção que este corredor ecológico em particular integra a Zona de Proteção Especial (ZPE) do Estuário do Tejo, encontrando-se o valor ambiental legal deste local classificado ao abrigo da Diretiva Aves, pelo que, vindo o novo aeroporto causar fortes perturbações nos habitats e nas espécies de aves protegidas, significa que incumpe com os objetivos do PROF-LVT para os corredores ecológicos, cuja função principal é a manutenção da biodiversidade.

Ora, num momento histórico em que é reconhecido a nível global que o planeta enfrenta uma crise sem precedentes de perda de biodiversidade, com tendência de agravamento de dia para dia, o projeto para um novo aeroporto na BA6, no mínimo, contradiz todas as diretivas do PROF-LVT, para além de todas as orientações estratégicas emanadas das diretivas europeias em prol da defesa do ambiente, dos ecossistemas e da biodiversidade. Se tal poderia ser eventualmente justificado perante a necessidade premente de construção de um novo aeroporto civil, complementar ou não ao existente em Lisboa, a realidade é que não

só existem alternativas como são essas alternativas as mais amplamente estudadas e favoráveis, como é o caso do Campo de Tiro de Alcochete.

10. PATRIMÓNIO CULTURAL E LIGAÇÃO COM O PATRIMÓNIO NATURAL

O EIA, embora focando-se sobre o património cultural existente em meio terrestre e aquático, nomeadamente arqueológico, é totalmente omissivo em relação ao potencial impacte indireto sobre o património da Marinha do Tejo, ou seja, sobre as embarcações tradicionais em madeira que cruzam com frequência o Estuário do Tejo e, mais especificamente, o local que se encontra predestinado a ser sobrevoado pelas aeronaves pouco antes do seu contacto com a pista, o Canal do Montijo.

Deveria ter sido evidenciado no EIA este tema, no pressuposto, sempre defendido pelo Município da Moita, que garantir a navegabilidade do Canal do Montijo, nomeadamente pelas embarcações tradicionais do Tejo, como é o caso do varino “O Boa Viagem”, é um fator essencial para a continuidade desta importante atividade cultural, que proporciona de forma única a fruição pela população do seu património, da paisagem, da natureza e da biodiversidade.

De notar, que as embarcações tradicionais do Tejo são o principal emblema identitário do Município da Moita e, desde há largos anos, alvo de numerosos investimentos municipais na sua recuperação, no desenvolvimento e promoção de programas culturais e educacionais e na projeção do município no exterior, pelo que se constitui como uma omissão do EIA o facto de não existir qualquer referência a esta atividade. Há, de facto, referências às festas do Montijo mas não às festividades de N.ª Sr.ª da Boa Viagem, das maiores da região, aos passeios regulares e às regatas promovidas a partir do concelho da Moita. Omissão que apenas se poderá explicar por não ter sido procurado pelos responsáveis autores do EIA um diálogo franco e aberto com o Município da Moita, onde estas e outras informações poderiam ser facilmente transmitidas.

10.1. Hidrodinâmica e navegabilidade do Canal do Montijo

A extensão sul da Pista 01/19 prevista no projeto é mencionada no Resumo Não Técnico (página 29), onde refere que *“foram determinadas, com recurso a modelação, as características atuais de hidrodinamismo e dinâmica sedimentar, ou seja, caracterizou-se a forma como ocorre a circulação da água (direção e velocidade) e como ocorre, nas condições atuais, a deposição de material sólido/sedimentos. (...) foi efetuada a mesma análise, considerando a introdução do novo elemento (...) resultante da extensão para sul da pista (...) concluiu-se que a interferência com o escoamento no canal do Montijo é reduzida, dada a pequena velocidade das correntes (...) pelo que o impacte foi considerado negativo e pouco significativo.”*

Adiante (página 42), refere que *“é muito importante ainda referir que para o fator ambiental Hidrodinâmica, fator de maior relevância para a avaliação dos impactes da extensão da Pista, e para o Transporte de Sedimentos, não se prevê que em qualquer uma das soluções exista uma alteração da hidromorfologia local,*

nem se prevê que exista afetação da largura do canal e alteração dos fundos, mantendo-se as condições de navegabilidade atuais, não se prevendo assim a necessidade de futuras dragagens.”

No Aditamento (páginas 74 e 75) este tema é melhor aprofundado, nomeadamente ao referir:

“Manutenção do equilíbrio e da dinâmica flúvio-marinha - Conforme referido no fator ambiental Recursos Hídricos Superficiais, os impactes ao nível deste fator ambiental decorrentes das obras previstas para a Extensão de Pista (Soluções Alternativas 1, 2 e 3) prendem-se sobretudo com as alterações potencialmente induzidas sobre a hidrodinâmica e dinâmica sedimentar na área envolvente. Prevê-se que possa ocorrer redução da intensidade média da corrente na zona sul do aterro, pequenas alterações na dinâmica sedimentar (aumento da taxa de sedimentação ao longo duma faixa de 300 m de comprimento e 100 m de largura) e aumento da intensidade média da corrente na zona sudeste do aterro. As modificações induzidas pelo aterro a criar são muito localizadas e sem expressão ao nível da massa de água. No caso da solução alternativa que envolve a execução de estacas prevê-se a redução da intensidade média da corrente na zona intersetada pelas estacas e um ligeiro aumento da taxa de sedimentação induzida pelas estacas, mas de carácter muito local. Em suma, não se prevê que a presença da plataforma de Extensão da Pista tenha impactes relevantes sobre a hidrodinâmica e dinâmica sedimentar do Estuário do Tejo, conforme avaliação de impactes apresentada no fator ambiental Hidrodinâmica e Dinâmica Sedimentar. Deste modo considera-se que o Projeto não coloca em causa a manutenção do equilíbrio e a dinâmica flúvio-marinha”.

No Aditamento (página 19 e seguintes), surge a resposta ao pedido de esclarecimento da APA *“Identificar e avaliar os impactes nas atividades fluviais associadas ao eventual uso de batelões especificando os mesmos, bem como especificar os impactes ao nível da afetação das atividades fluviais decorrentes da extensão da Pista 01/19, nomeadamente soluções 1 e 3. Referência EIA reeditado: Volume II.C Subcapítulo 6.14.2.3”*

A resposta da PROFICO é *“Tal como já referido na questão anterior, no processo construtivo de Extensão da Pista não está prevista a utilização de batelões. No EIA reeditado apresenta-se uma justificação mais detalhada dos impactes decorrentes da construção do Projeto nas atividades fluviais. A referida justificação é também apresentada no presente Aditamento.”*

“Os trabalhos de Extensão da Pista serão realizados a uma distância considerável do canal navegável (aproximadamente 1 km), não se prevendo qualquer afetação das atividades fluviais no Canal Navegável do Montijo. Note-se ainda que, a Extensão da Pista 01/19 para sul, independentemente da solução adotada, será feita por completo na Marinha de Pilha Bois, não afetando diretamente o canal navegável do Montijo e as atividades fluviais nesse canal (Fotografia 2.13 a Fotografia 2.16). Aquela zona do estuário do Tejo regista pouca atividade fluvial, para além do transporte fluvial regular entre o Cais do Seixalinho e o Cais do Sodrê. Por ocasião das Festas de São Pedro (26 de junho a 1 de julho) realiza-se habitualmente uma procissão fluvial entre o Cais da BA6 e o Cais das Faluas. Pontualmente, também ocorrem algumas regatas (e.g. Regata do Atlântico Azul, Regata de Homenagem às Mulheres) com barcos tradicionais (Faluas, Catraias, Canoas, etc.),

com concentração a montante das Boias 3M e 4M no Canal do Montijo (próximo à ilha do Rato). Assim, face às características e natureza dos trabalhos previstos para a Expansão para sul da Pista 01/19, na Marinha de Pilhas Bois, e considerando as diferentes atividades fluviais correntes naquela zona do estuário na situação de referência, não se prevê a ocorrência de qualquer perturbação das atividades fluviais que se desenvolvam naquela zona do estuário.”

Ora, o EIA, nomeadamente no que é possível interpretar das plantas e mapas, não refere que terá de ser instalado um sistema de barra de luzes de iluminação que guia os pilotos nas manobras de aterragem na orientação sul-norte, e que, nestes casos, o sistema é instalado sobre os lodos, interferindo com o canal. Encontra-se assim ausente do EIA informação essencial que esclarecesse qual a extensão do Canal do Montijo afetada pela colocação do sistema de iluminação, e qual o seu impacte, direto ou indireto, na navegação das embarcações, sejam estas embarcações tradicionais à vela ou os catamarans da Transtejo.

Segundo informações obtidas junto de pilotos com experiência de aviação na BA6, competirá a uma autoridade internacional de navegação aérea definir a extensão do sistema de apoio à navegação, incluindo a parte que ficará fora da pista. Esta irá, com grande probabilidade, ser classificada como de “aterragens de precisão”, pelo que necessita de um sistema de luzes de aproximação. Para ser homologada, o sistema de luzes de apoio à navegação deve ter idealmente uma extensão de 920 metros, ou no mínimo 740 metros, sendo provável que cerca de 620 metros tenham de ficar fora da pista, o que faria com que todo o sistema, usando a escala dos mapas apresentados no EIA, acabaria por afetar o canal de navegação atual.

Também se pode constatar no EIA, ainda propósito da extensão para sul da pista, que não foram devidamente avaliados os impactes a médio e longo prazo do processo de sedimentação em torno do aterro previsto, processo que, a verificar-se, não só comprometerá a navegabilidade no Canal do Montijo como irá colocar em causa a própria operacionalidade e viabilidade dos catamarans da Transtejo neste canal. Caso seja feita por plataforma em aterro, com mobilização de um grande volume de terras, terá certamente um impacte muito mais significativo do que o EIA dá a entender, por alterar a geomorfologia da linha litoral do estuário numa zona húmida extremamente sensível.

10.2. Potencial conflito avião-barco no Canal do Montijo

O Volume III, Anexo 4 – Consulta às Entidades, contém o parecer da Associação Portuguesa de Pilotos de Linha Aérea (APPLA), que refere os seguintes riscos:

“3.2 - Potencial conflito “avião-barco” no canal de navegação de acesso ao aeroporto no lado sul:

i) Superfície livre de obstáculos (clearway) → A diferença entre plano de água e soleira sul é diminuta em marés-altas e ainda é reduzida pela agitação marítima, o que leva grosso modo a que no início ALSD a linha teórica clearway toque no mastro do catamaran ida-e-volta.

ii) Jet blast no levantar para sul → O empuxo far-se-á sentir na embarcação com uma intensidade que dependerá do ponto onde a aeronave levanta da pista e do respetivo tipo/potência.”

Relativamente à questão da altura a que os aviões poderão passar sobre o Canal do Montijo, o Relatório Síntese, Volume II A (página 146) demonstra que as aeronaves podem passar a cerca de 20 metros a partir da superfície da água.

Repare-se que a cota de referência proposta inicialmente para a pista foi a +4,00 metros NMM (Nível Médio do Mar), no entanto, depois de analisados todos os condicionalismos (incluindo aumento do nível do mar devido a alterações climáticas), decidiu-se que a mesma deveria subir para a cota +5,00 metros NMM (Relatório Síntese, Volume II A).

Tendo em conta os dados apresentados no EIA, será seguro que tanto os catamarans da Transtejo (as embarcações da frota actual deste operador têm uma altura de mastro acima da linha de água superior a 10 metros), assim como as embarcações tradicionais do Tejo, incluindo o varino “O Boa Viagem”, cujo mastro se ergue a 22 metros de altura, continuem a atravessar o Canal do Montijo? Considerando que nessa zona as aeronaves passam a poucos metros de altura em relação à superfície da água e com uma avultada emissão de ruído e turbulência? Prevendo-se, inclusivamente, que a altura disponível a eixo do canal possa ser de apenas 18 metros. E no caso de vir a ser inseguro ou mesmo impossível de garantir a navegabilidade no canal? Quem financiará as dragagens e as intervenções que se mostrarem necessárias à reposição das devidas condições de navegabilidade? São interrogações que se colocam que o EIA não responde.

Ainda sobre a passagem de aeronaves por cima de embarcações, importa enfatizar que se trata de uma enorme intensidade de ruído, que pode surgir num curto espaço de tempo, além de poderem existir situações de aterragens não automáticas, ou seja, manuais, e nestes casos o avião poder ir mais alto ou mais baixo do que o programado.

Além do ruído, as pessoas encontram-se expostas a vibrações intensas e ao efeito dos turbilhões de arrasto, ou seja, ar que vem a rodopiar de forma descendente a partir da zona das asas, cujo impacto é violento. Estes turbilhões invisíveis produzem normalmente um ruído, tipo silvo, e podem mesmo fazer-se sentir na zona da Baixa da Banheira, em que o local mais exposto seria, mais uma vez, o Parque José Afonso. O facto, é que o EIA é omissivo quanto a este efeito.

Do exposto, conclui-se que serão afetadas pelo projeto, durante a fase de exploração do novo aeroporto, as condições de navegabilidade no Canal do Montijo, quanto à manutenção dos fundos navegáveis e da largura necessária às manobras das embarcações, bem como a compatibilização da altura da trajetória descendente e ascendente das aeronaves com o atravessamento das embarcações no canal, mostrando-se igualmente comprometida a fruição pública do rio e dos espaços verdes urbanos afetados pelo ruído, pelas vibrações e pela turbulência causada pelas manobras das aeronaves.

11. SOCIOECONOMIA E LIGAÇÃO COM O PATRIMÓNIO NATURAL

Sobre os fenómenos socioeconómicos, refere o Resumo Não Técnico (páginas 38) que *“ao nível da Socio economia são previstos impactes positivos bastantes significativos, decorrentes da implantação do novo Aeroporto do Montijo, maioritariamente associados ao fluxo financeiro gerado pela sua exploração, pela indução de emprego direto e indireto, pela dinamização da economia local e valorização das potencialidades turísticas locais da Península de Setúbal.”*

Ou seja, enquanto o EIA prevê impactes negativos na qualidade de vida das populações na área dos sobrevoos, devido essencialmente ao ruído, já no turismo prevê apenas impactes positivos.

Mais refere (página 39) que *“As atividades turísticas deverão também beneficiar de impactes positivos com a presença do novo Aeroporto. O setor turismo é estratégico para Portugal e tem uma elevada margem de crescimento na Península de Setúbal. Este setor gera oportunidades de negócio, nomeadamente ao nível da hotelaria, restauração, serviços e imobiliário, e sairá beneficiado pela proximidade de uma infraestrutura aeroportuária.”*

Ora, é sabido que esta extensão do Aeroporto Humberto Delgado na BA6 do Montijo servirá essencialmente as companhias de aviação *low-cost*, cuja atividade principal é a canalização de fluxos intensos de turistas de e para Lisboa-cidade, não para promover a região em que se insere. Nenhum outro aeroporto de capital serve turisticamente as pequenas cidades ou localidades nas periferias da capital em que está inserido, logo, quando é referido que *“a inserção do Aeroporto do Montijo na Península de Setúbal, num território de eleição para diversas atividades recreativas e de lazer, poderá congrega mais-valias territoriais e promover a competitividade da região, com impactes positivos na economia regional e na melhoria da qualidade de vida das populações residentes”* refere-se, por certo, aos territórios onde o fenómeno turístico é já uma realidade em fase de saturação, leia-se Lisboa-cidade, e não à generalidade dos territórios periféricos da área metropolitana de Lisboa, e muito menos à Península de Setúbal, pois, se fosse esse o caso, então o critério da mais curta distância da nova localização do aeroporto complementar ao centro de Lisboa (em linha reta) não se colocaria e seria obviamente preterida a favor de localizações estratégicas muito mais favoráveis ao desenvolvimento socioeconómico e à coesão territorial metropolitana e da Margem Sul, como o Campo de Tiro de Alcochete, aliás, como já amplamente estudado e comprovado.

Os impactos positivos na criação de emprego ou na atracção de investimento, estão claramente pouco fundamentados e sobrevalorizados no EIA, tendo em conta tratar-se apenas de um Aeroporto Complementar, mas sobretudo importa assinalar que impactos semelhantes ou porventura superiores ocorreriam com qualquer outra localização, designadamente na mesma Região, no CTA.

No caso do concelho da Moita, não se vislumbram que possam ocorrer quaisquer impactes positivos no tecido socioeconómico, nomeadamente no que concerne ao aproveitamento das suas reconhecidas potencialidades endógenas para atividades turísticas ou outras, pois os seus pontos fortes gravitam em torno das qualidades ambientais da sua frente ribeirinha e da sua relação com o Estuário do Tejo, onde pontificam o sossego, a pacatez, o silêncio que se frui do rio, do pôr-do-sol sobre o Esteiro da Moita, a fruição da paisagem, dos percursos ribeirinhos, com destaque para o percurso pedestre e ciclável Moita-Rosário, a descoberta da natureza, das plantas, das aves, etc. Finalmente, a fruição de todos esses elementos em conjunto através da navegação das águas do estuário pelas embarcações tradicionais do Tejo.

Perante este cenário, quanto valerá a perda de cada um destes elementos? Quanto valerá a perda do silêncio, do sossego? Quanto valerá a ausência das aves que são parte indissociável da paisagem e da identidade das gentes do concelho da Moita?

Neste contexto, vale a pena abordar o tema das embarcações tradicionais do Tejo, e a sua importância para a fruição do capital natural existente do Estuário do Tejo. O Município da Moita tem investido bastante nesta área, tendo criado condições para a acostagem e abrigo deste tipo de embarcações, tem apoiado o único estaleiro de construção e reparação naval de embarcações tradicionais do Tejo, o Estaleiro do Mestre Jaime, em Sarilhos Pequenos, tem promovido o conhecimento e a divulgação deste património material e imaterial único, que, inclusive, está a ser presentemente objeto da preparação de uma candidatura à UNESCO para a sua classificação como património imaterial da humanidade sob o título “Moita Património do Tejo”.

Ora, o ruído intenso do sobrevoo frequente de aeronaves sobre o Canal do Montijo, a “porta” de entrada e saída das embarcações para Estuário do Tejo, iria ser um fator de constrangimento da atratividade dos passeios realizados pelas embarcações tradicionais do Tejo, cujos principais atributos são a fruição do silêncio, da serenidade da paisagem, do avistamento de aves, da escuta das explicações aquando de visitas guiadas, etc. Além do ruído, dos efeitos imprevisíveis dos fenómenos de assoreamento das margens, poderá mesmo colocar-se um impedimento físico ao atravessamento do canal pelas embarcações maiores, como o varino “O Boa Viagem”, um ícone do Município da Moita e que recebeu recentemente autorização da Administração do Porto de Lisboa (APL) para acostagem nos cais de Lisboa, após anos de intensas negociações.

12. ACESSIBILIDADES E TRANSPORTES

Sobre acessibilidade e transportes, no Aditamento, a PROFICO procura dar resposta ao pedido da APA de *“Avaliar os impactes que possam ocorrer caso a evolução do transporte público não acompanhe as necessidades geradas pelo aeroporto para a qualidade de vida da população na área de influência do projeto nos seus movimentos pendulares. Identificar as medidas compensatórias e/ou de minimização necessárias.”*

Na respetiva resposta, dada no Volume II – C – Subcapítulos 6.11.5.4, 6.11.5.5.2, apenas são focados os transportes que servem os concelhos do Montijo e de Alcochete, colocando-se nesta fase, da parte do Município da Moita, apenas as questões relacionadas com a débil e ineficiente ligação em transporte público do novo aeroporto aos principais polos urbanos, com evidente destaque para a ausência de uma ligação ferroviária.

Observando-se que, no projeto, o terminal fluvial do Cais do Seixalinho fica a quase 4 km de distância do edifício principal do aeroporto, ou seja, a uma distância inviável de ser feita pé, a solução encontrada, do tipo *shuttle*, mais não é do que uma perda de tempo, significando um tempo de viagem do novo aeroporto ao Cais do Sodré, por exemplo, de não menos de 40 minutos, ou seja, sensivelmente o mesmo tempo de percurso das antigas embarcações que asseguravam a travessia Barreiro-Lisboa.

Sobre a ligação fluvial Cais do Seixalinho-Cais do Sodré, que atualmente é assegurada pelos catamarans da Transtejo, são expectáveis, como já referido, interferências na navegabilidade do Canal do Montijo, pelo que é legítimo concluir que o principal meio de transporte público que seria capaz de garantir alguma capacidade de resposta ao aumento da procura trazida pelo novo aeroporto, é também aquele que mais se encontra em risco operacional devido ao substancial aumento da necessidade de realização de dragagens, não se vislumbrando no EIA elementos que permitam identificar os montantes financeiros envolvidos para este efeito nem a frequência destas ações.

Quanto a soluções “criativas” preconizadas no âmbito desta temática, há que alertar contra o facilitismo que ignora grosseiramente os efeitos da redução da segurança e fluidez de circulação e de longevidade de pontes, nomeadamente contra a ideia “peregrina” do aproveitamento da Ponte Vasco da Gama para inserção de novas vias de rodagem, reduzindo a largura das vias existentes e sacrificando parcialmente a faixa de emergência para instalação de vias dedicadas a *metrobus*, de consumo específico por passageiro-km superior a um metro de superfície. Uma intervenção deste tipo, poupando na adjetivação, seria, no mínimo, um convite ao caos.

Ambos os fatores descritos acima, aos quais se junta a nova acessibilidade rodoviária prevista no projeto de ligação à A12 (cuja fonte de financiamento para a sua construção não é claro, temendo-se que possam ser canalizados fundos públicos, o que levanta sérias questões de índole jurídico-administrativas por não se encontrar prevista em instrumento de gestão territorial), concorrem para que a acessibilidade ao novo aeroporto se faça, na sua esmagadora maioria, por via rodoviária convencional, sendo assim mais um fator de degradação ambiental e de saturação das vias existentes, em nada se destacando como vantagem em relação à localização do Campo de Tiro de Alcochete, pouco mais distante.

Relativamente ao reforço das acessibilidades e transportes na Península de Setúbal, são notoriamente insuficientes as intervenções previstas, levando, uma vez mais, a concluir que a infraestrutura aeroportuária prevista apenas pretende garantir o fluxo turístico para a cidade de Lisboa.

13. CONCLUSÕES

Do que há a concluir da apreciação efetuada pelo Município da Moita ao projeto em análise no EIA, para construção de um novo aeroporto complementar ao Aeroporto Humberto Delgado na BA6 do Montijo, são evidentes várias desconformidades com as disposições legais e regulamentares em vigor, nomeadamente: ao serem excedidos os valores limite de ruído definidos no RGR para os aglomerados residenciais da Baixa da Banheira e do Vale da Amoreira, afetando significativamente a qualidade de vida de mais de 30.000 pessoas; ao incumprir com o Plano Diretor Municipal da Moita, no respeitante à poluição acústica em solo urbano; ao contrariar as diretrizes estratégicas do PROT-AML, na ausência de uma AAE, onde deveriam ser efetivamente ponderadas todas as alternativas possíveis e viáveis para a localização de um novo aeroporto na área metropolitana de Lisboa; ao não serem respeitadas as orientações do PROF-LVT, da ZPE e da Diretiva Aves para a defesa dos ecossistemas, sendo fator de degradação ambiental os impactes irremediáveis na avifauna do mais importante ecossistema estuarino da Europa.

Para além das ilegalidades verificadas no projeto, negligenciadas no EIA, o Município da Moita fundamenta a sua oposição ao projeto num conjunto de impactes negativos no território, no ambiente, na saúde e na segurança públicas e nos valores culturais, patrimoniais e socioeconómicos existentes, nomeadamente: inviabiliza outras alternativas de localização mais favoráveis, como o Campo de Tiro de Alcochete, cuja análise comparativa é omissa no EIA; traz consigo riscos reais para a saúde pública causados pela elevada exposição da população ao ruído e às concentrações de poluentes no ar, contrariando todas as diretivas da OMS; implica um risco elevado de colisão de aeronaves com aves, *drones* e elementos sobrelevados de embarcações (mastros); degrada a navegabilidade no Canal do Montijo, acentuando os fenómenos de assoreamento e a necessidade de realização de dragagens; concorre para a perda dos principais ativos estratégicos do concelho da Moita, comprometendo o direito ao bem-estar da população, a integridade da avifauna ribeirinha e os fundos navegáveis do Esteiro da Moita, em prejuízo das embarcações tradicionais do Tejo presentemente objeto de uma candidatura a património imaterial da humanidade da UNESCO.

O Município da Moita, subscreve ainda a posição da APPLA, constante do EIA, em que é declarado por esta entidade que BA6 do Montijo, e a pista 01/19 que se pretende utilizar, não é técnico-economicamente adequada para a instalação de um aeroporto civil, devido às suas condicionantes de natureza operacional, de segurança e de sustentabilidade ambiental.

Pelos motivos expressos na presente apreciação, o Município da Moita discorda das conclusões do EIA e, naturalmente, do procedimento seguido até à presente data pelo Governo e pelas entidades da Administração Central, de fuga a um debate amplo e participado, anulando, como tem sido a prática nos últimos 50 anos, a decisão por um verdadeiro aeroporto internacional em território português.

Sobre o argumento de urgência, da perda de receitas e do desígnio estratégico do projeto para o setor do turismo, não é aceitável que, numa região integrada na União Europeia, para benefício do crescimento desse setor em exclusivo na cidade de Lisboa sejam outros territórios, mais periféricos e desfavorecidos, a sofrerem

os impactes negativos inerentes à exploração da infraestrutura sem dela retirar qualquer proveito, evidenciando-se desses impactes os efeitos do ruído em excesso sobre os seus habitantes e a degradação dos seus mais importantes ativos estratégicos, o ambiente, a avifauna e o rio.

Considera-se, em face ao conteúdo da presente apreciação, que o EIA deve ser considerado insuficiente e mal fundamentado, e que o projeto deve ser, em definitivo, rejeitado.

14. GLOSSÁRIO

ANA = Aeroportos de Portugal

APA = Agência Portuguesa do Ambiente

APPLA = Associação Portuguesa de Pilotos de Linha Aérea

BA6 = Base Aérea n.º 6

CET = Com Evolução Tecnológica (os motores dos aviões evoluem para emitirem menos ruído)

CTA = Campo de Tiro de Alcochete

EIA = Estudo de Impacte Ambiental

NAL = Novo Aeroporto de Lisboa

OMS = Organização Mundial de Saúde

PROFICO = empresa autora do Estudo de Impacte Ambiental

PROF-LVT= Plano Regional e Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo

PROT-AML = Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

RGR = Regulamento Geral do Ruído

SET = Sem Evolução Tecnológica (os motores dos aviões não evoluem para emitirem menos ruído)

ZPE = Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo