



CÓDIGO DOCUMENTO: D20200121000129  
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 5755-79dd-a8be-0976

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



# TUA

## TÍTULO ÚNICO AMBIENTAL

*O titular está obrigado a cumprir o disposto no presente título, bem como toda a legislação e regulamentos vigentes nas partes que lhes são aplicáveis.*

*O TUA compreende todas as decisões de licenciamento aplicáveis ao pedido efetuado, devendo ser integrado no respetivo título de licenciamento da atividade económica.*

### DADOS GERAIS

Nº TUA	TUA20200121000037
REQUERENTE	ANA - Aeroportos de Portugal, SA
Nº DE IDENTIFICAÇÃO FISCAL	500700834
ESTABELECIMENTO	Aeroporto do Montijo e Acessibilidades
LOCALIZAÇÃO	Rua da Base Aérea
CAE	52230 - Atividades auxiliares dos transportes aéreos

### CONTEÚDOS TUA



ENQUADRAMENTO



LOCALIZAÇÃO



PRÉVIAS DESENVOLVIMENTO PE



PRÉVIAS CONSTRUÇÃO



CONSTRUÇÃO



EXPLORAÇÃO



DESATIVAÇÃO/ENCERRAMENTO



ANEXOS TUA



CÓDIGO DOCUMENTO: D20200121000129  
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 5755-79dd-a8be-0976

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



## ENQUADRAMENTO

### SUMÁRIO

Regime	Nº Processo	Aplicáveis	Solicitados	Indicador de enquadramento	Data de Emissão	Data de Validade	Prorrogação da validade	Eficácia	Sentido da decisão	Entidade Licenciadora
AIA	PL20190408000546	X	X	Alíneas a) e b) do ponto 7 do Anexo II - Artigo 1.º, n.º 3 alínea b), subalínea i) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual	21-01-2020	20-01-2024	-	Sim	Favorável condicionado	Agência Portuguesa do Ambiente
AIA	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
PAG	PL20190408000546	X	X	Nível Inferior	21-01-2020	20-01-2024	-	Não	Deferido condicionado	Agência Portuguesa do Ambiente



## LOCALIZAÇÃO

### Mapa



CÓDIGO DOCUMENTO: D20200121000129  
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 5755-79dd-a8be-0976

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "<https://siliamb.apambiente.pt>" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



## Confrontações

Norte	Confronta a norte com o rio Tejo
Sul	Confronta a sul com o canal do Montijo
Este	Confronta a este com a estrada do Seixalinho
Oeste	Confronta a oeste com o rio Tejo

## Área do estabelecimento

Área impermeabilizada não coberta (m2)	9199892.30
Área coberta (m2)	87814.20
Área total (m2)	2360000.00



CÓDIGO DOCUMENTO: D20200121000129  
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 5755-79dd-a8be-0976

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.

## Localização

Localização

Alcochete/Montijo



## PRÉVIAS DESENVOLVIMENTO PE

### Medidas /Condições gerais a cumprir

Medida/ Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
Condições constantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA



## PRÉVIAS CONSTRUÇÃO

### Medidas /Condições gerais a cumprir

Medida/ Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
Condições constantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao presente TUA	Ver DIA em anexo	Ver DIA em anexo



## CONSTRUÇÃO

### Medidas / Condições gerais a cumprir



CÓDIGO DOCUMENTO: D20200121000129  
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 5755-79dd-a8be-0976

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "<https://siliamb.apambiente.pt>" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.

Medida/ Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
Condições constantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao presente TUA	Ver DIA em anexo	Ver DIA em anexo



## EXPLORAÇÃO

### Medidas / Condições gerais a cumprir

Medida/ Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
Condições constantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao presente TUA	Ver DIA em anexo	Ver DIA em anexo



## DESATIVAÇÃO/ENCERRAMENTO

### Medidas / Condições a cumprir relativamente ao encerramentos e ou desativação da instalação

Medida/ Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
Condições constantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA



## ANEXOS TUA

### Anexos



CÓDIGO DOCUMENTO: D20200121000129  
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 5755-79dd-a8be-0976

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "<https://siliamb.apambiente.pt>" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.

Código	Anexo	Descrição
C072456	AIA3280_DIA(anexoTUA).pdf	DIA - Declaração de Impacte Ambiental

## Declaração de Impacte Ambiental (Anexo ao TUA)

<b>Designação do projeto</b>	Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades
<b>Fase em que se encontra o projeto</b>	Estudo Prévio
<b>Tipologia do projeto</b>	Alíneas a) e b) do ponto 7 do Anexo II do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
<b>Enquadramento no regime jurídico de AIA</b>	Artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea i) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual
<b>Localização</b> (concelho e freguesia)	Concelho do Montijo (União de Freguesias de Montijo e Afonsoeiro) Concelho de Alcochete (Freguesia de Samouco)
<b>Identificação das áreas sensíveis</b>	Sítio de Importância Comunitária (SIC) do Estuário do Tejo (PTCON0009, Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, republicado pelo Decreto-Lei n.º 49/2005, de 24 de fevereiro, posteriormente alterado pelo Decreto-Lei n.º 156-A/2013, de 8 de novembro) Zona de Proteção Especial (ZPE) do Estuário do Tejo (PTZPE0010, Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, na sua redação mais atual)
<b>Proponente</b>	ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.
<b>Entidade licenciadora</b>	Ministério das Infraestruturas e da Habitação
<b>Autoridade de AIA</b>	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

### Descrição sumária do projeto

O Aeroporto do Montijo será implantado dentro dos limites da Base Aérea nº 6 (BA6), que se localiza na margem esquerda do rio Tejo, a 25 quilómetros de Lisboa.

Em matéria de acessibilidades, o projeto prevê a construção de uma ligação rodoviária do Aeroporto do Montijo à A12 e a beneficiação de uma estrada já existente, Estrada do Seixalinho, que permite, atualmente, o acesso ao Terminal Fluvial do Cais do Seixalinho, a partir do qual é efetuada a travessia fluvial do Montijo para Lisboa.

#### **Projeto aeroportuário**

O projeto apresentado para a infraestrutura aeroportuária é constituído por duas componentes: Lado Ar e Lado Terra.

O Lado Ar do Aeroporto do Montijo compreende a Pista 01/19, os caminhos de circulação e as plataformas de estacionamento, as estradas de serviço, os sistemas de navegação da Pista 01/19, o equipamento meteorológico, o serviço de salvamento e combate a incêndios e a Torre de Controlo.



O projeto do Aeroporto do Montijo prevê apenas a utilização da Pista 01/19 que, após expansão, ficará com um comprimento total de 2 400 metros. Será ainda mantida a atual largura da Pista de 60 metros, que inclui 15 metros de bermas (7,5 metros para cada lado). O projeto prevê a extensão da Pista 01/19 da BA6 para norte, em 90 m e para sul, em 300 m a contar da cabeceira da Pista 01.

A extensão da Pista 01/19 para sul será efetuada sobre o estuário do Tejo, encontrando-se equacionadas três soluções alternativas para a sua execução:

- **Solução 1 – Plataforma de Aterro:** Esta solução prevê a construção de um aterro, com uma área aproximada de 100 000 m<sup>2</sup>, devidamente contido por uma retenção marginal que o ladeará em todo o seu perímetro fluvial. A contenção periférica será realizada em avanço a partir da margem em duas frentes, uma para o Dique sul e outra para o Dique a nascente, confinando toda a área do futuro aterro, incluindo os lodos existentes, que não serão removidos. Esta solução compreenderá, primeiramente, uma estabilização dos solos de fundação através execução de colunas brita. O prazo previsto para a execução da Solução Alternativa 1 é de 24 meses.
- **Solução 2 – Estrutura de Betão Armado:** Esta solução contempla a construção de uma estrutura porticada, em betão armado, suportada por estacas de fundação. Nesta solução, a realização de aterros é marginal sendo apenas necessária nas zonas de encontro com as margens existentes. A pista é suportada por uma laje em betão armado, apoiada em vigas transversais e longitudinais, as quais são, por sua vez, suportadas por estacas de fundação também em betão armado. Nesta solução serão executadas 1568 colunas de brita com 5 metros de comprimento e 350 colunas com 15 metros de comprimento. O prazo previsto para a execução da Solução Alternativa 2 é de 30 meses.
- **Solução 3 - Plataforma Mista (estrutura em betão e plataforma em aterro):** A área da estrutura em betão é reduzida, sendo mantida só nas zonas de maior solicitação como garantia de estabilidade, substituindo-se a estrutura por aterro nas zonas menos críticas e de menor solicitação. Para a zona da pista foi considerada uma solução estrutural e para as zonas envolventes uma solução em aterro com reforço do terreno de fundação através de colunas de brita. Concetualmente a solução é semelhante às descritas mantendo-se as malhas de tratamento de terreno com colunas de brita da Solução 1, nas respetivas zonas, e o sistema estrutural descrito na Solução 2, laje maciça em betão armado apoiada em vigas pré-fabricadas e pré-esforçadas que por sua vez apoiam numa malha de estacas de fundação. O prazo previsto para a execução da Solução Alternativa 3 é de 24 meses.

No Aeroporto do Montijo existirá um único caminho de circulação paralelo à Pista 01/19, não tendo sido necessário prever saídas rápidas de pista.

A plataforma de estacionamento é concebida para um total de 24 lugares de estacionamento para o ano de abertura e 36 para o ano horizonte de projeto. Este número de estacionamentos destina-se a aeronaves do tipo do Boeing 737 e Airbus 320.

Está ainda prevista a instalação de um Grupo Operacional de Combustíveis (GOC). Este terá capacidade de fornecimento de combustível, para um período de 3 dias, tendo em conta o tráfego aéreo de aeronaves estimado. Será necessário construir 3 tanques de Jet-A1 com uma capacidade nominal de 2 750 metros cúbicos, cada. A partir de 2042, previu-se a instalação de um quarto tanque de Jet-A1 com a mesma capacidade de 2 750 metros cúbicos dos restantes, por forma a manter-se a autonomia.

O GOC constitui um “estabelecimento” na aceção do Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto, atendendo às quantidades e classificação das substâncias perigosas presentes. Tratando-se de um “novo estabelecimento”, de acordo com a alínea k), do artigo 3.º do referido diploma, encontra-se sujeito a



procedimento de avaliação de compatibilidade de localização (ACL), nos termos dos artigos 8.º e 9.º do mesmo diploma, cuja decisão se encontra integrada no âmbito do presente procedimento.

Está ainda prevista a construção de um Terminal de Passageiros, edifícios de apoio, novos sistemas de drenagem, iluminação, parques de estacionamento, novos acessos rodoviários, entre outros. O Terminal de Passageiros apresentará uma área total de implantação de 45 000 m<sup>2</sup>, com uma altura que variará entre os 11 e os 27 m. O edifício do Terminal do Aeroporto do Montijo será composto por estrutura de 3 pisos, desenhada e organizada para garantir a eficiência funcional da infraestrutura. A localização do Terminal foi escolhida por forma a permitir a proximidade do maior número possível de aeronaves estacionadas.

A rede de drenagem de águas pluviais do Lado Ar prevê a recolha integral das águas pluviais provenientes de todos os pavimentos das pistas, caminhos de circulação e estacionamento de aeronaves e encaminhamento para separadores de hidrocarbonetos, antes do seu envio para as valas de drenagem que se desenvolvem ao longo da Pista 01/19 e que encaminharão as referidas águas pluviais para o Estuário do Tejo, num ponto localizado na zona sul da BA6. De acordo com o projeto estão previstos instalar 17 separadores de hidrocarbonetos.

A componente do Lado Terra do futuro Aeroporto ocupará uma área total de aproximadamente 45 ha, composta pela via de acesso principal ao futuro Aeroporto, pelas vias do Lado-Terra, praça do Terminal, parques de estacionamento e áreas verdes de enquadramento paisagístico.

O acesso ao Aeroporto do Montijo far-se-á através de infraestruturas rodoviárias dotadas de uma ciclovia. Encontram-se previstos parques de estacionamento, de curta e de longa duração, para passageiros, funcionários e viaturas de aluguer, estando previstos um total de 5 384 lugares de estacionamento para o ano 2022 e 8 765 para o ano 2062. A área ocupada pelos parques de estacionamento será de 12,6 ha para o ano de abertura e 22 ha para o ano 2062.

A rede de drenagem do Lado Terra é composta por sumidouros, caleiras superficiais e coletores, separadores de hidrocarbonetos e bocas de lobo, e está dividida em duas áreas principais: a área norte (correspondente à via de acesso principal, à via de acesso a uma das zonas de serviço e aos restabelecimentos rodoviários previstos) e a área sul (correspondente, no geral, aos parques de estacionamento).

A rede de drenagem proposta para a área norte aproveita as quatro linhas de água existentes que encaminham o escoamento para o rio Tejo. As quatro descargas previstas para a drenagem da área norte são previamente encaminhadas para separadores de hidrocarbonetos.

Na rede de drenagem da área sul, a solução proposta prevê também a instalação de separadores de hidrocarbonetos em todos os parques de estacionamento. Os caudais afluentes da área sul serão encaminhados para o rio Tejo através de valas. A descarga da drenagem da área sul (com a designação G1 LS) será parcialmente submersa.

O projeto será desenvolvido em duas fases:

- Fase de Abertura – 2022 (dimensionada para o ano 2032).
- Última Fase (expansão) – 2054 (dimensionada para o ano 2062).

Estas fases tiveram por base as previsões de tráfego aéreo realizadas, que indicam para o ano de abertura um tráfego de 7,8 milhões de passageiros e 46 mil movimentos de aeronaves por ano; e para o ano 2062, um tráfego de 17,4 milhões de passageiros e 85 mil movimentos de aeronaves por ano.

### **Acesso rodoviário à A12**

O projeto da futura Ligação rodoviária à A12 possui duas soluções alternativas de traçado:

1. Solução Base, que se desenvolve ao longo de cerca de 3,7 quilómetros, maioritariamente em aterro. Interliga-se à rede viária existente ou projetada por via de três Nós. Contempla ainda onze desnivelamentos das vias intersetadas, entre os quais três viadutos, terminando depois da Portagem de Plena Via cerca do quilómetro 3,7, seguindo a interligação com a A12.
2. Solução Alternativa, que se desenvolve ao longo de cerca de 3,2 quilómetros e faz a interligação com a rede viária existente ou projetada, também através de três Nós. Prevê ainda sete desnivelamentos das vias intersetadas, dos quais dois em viadutos. Termina também cerca do quilómetro 3,2 na interligação com a A12.

Ambos os traçados das duas Soluções em estudo têm um troço comum nos primeiros 1,5 km, que se inicia a cerca de 500 m dentro da BA6.

A Ligação rodoviária à A12, em ambas as soluções, será constituída por um número variável de vias com 3,50 m para além de um separador central com 3,50 m, incluindo bermas em ambos lados. O número variável de vias varia de acordo com o tráfego previsto em cada secção.

O acesso Sul/Norte, do tráfego proveniente da A12 e da A33 (IC32/IC3) para o Aeroporto, far-se-á pela praça de portagem, afetando as duas vias mais à direita, as quais implicarão o alargamento da plataforma da A12 e serão destacadas das restantes, que seguirão para Lisboa pela Ponte Vasco da Gama, através de um separador físico. O alargamento da A12, para implantação da via dedicada à ligação ao Aeroporto, é de cerca de 900 metros de extensão na Solução Base e de 1 660 metros na Solução Alternativa.

A Ligação rodoviária à A12 entrará em fase de exploração em simultâneo com o Aeroporto.

#### Beneficiação da estrada de Acesso ao Cais do Seixalinho

A beneficiação da estrada de acesso ao Cais do Seixalinho (que corresponde ao restabelecimento 1 do acesso rodoviário à A12 que liga a rotunda do Nó do Aeroporto ao Cais do Seixalinho) apresenta uma extensão total de 1,5 km, tendo o seu traçado, quer em planta quer em perfil longitudinal, uma geometria coincidente com a da estrada existente.

Em termos de perfil transversal, o alargamento da plataforma, para integrar a ciclovia e ainda uma zona verde, para além dos passeios em ambos os lados, é promovido para nascente, prevendo-se a afetação de algumas propriedades privadas, muros, vedações, parques de estacionamento e uma habitação.

Está prevista uma faixa de rodagem com 7 m de largura, dotada de duas vias de 3,5 m, uma em cada sentido, ladeada por passeios de 1,5 m de largura, uma zona verde com 1 m de largura, no lado poente da via, a seguir ao passeio, e uma ciclovia com 3 m de largura, adjacente à zona verde.

A drenagem das águas pluviais da plataforma será assegurada através de valeta em meia-cana localizada imediatamente a seguir à ciclovia ou ao passeio, consoante o caso.

Para garantir a acessibilidade ao Cais do Seixalinho, é necessário considerar a criação de um serviço *shuttle* que assegure o transporte até ao Aeroporto do Montijo. Este serviço terá que ser devidamente articulado com o serviço fluvial.

### Síntese do procedimento de AIA

O presente procedimento de AIA teve início a 15 de abril de 2019, após estarem reunidos todos os elementos necessários à sua boa instrução, tendo a autoridade de AIA nomeado a respetiva Comissão de Avaliação a 22 de abril de 2019. A Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA), na sua qualidade de Autoridade de AIA, nomeou a respetiva Comissão de Avaliação (CA), constituída por representantes da própria APA, do Instituto de Conservação da Natureza e Florestas (ICNF), da Direção de Gestão do Património Cultural (DGPC), da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR LVT), do Laboratório Nacional de Energia e Geologia (LNEG), do Ministério das Infraestruturas e Habitação (MIH), da Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo (ARS LVT) e do Instituto Superior de Agronomia/Centro de Ecologia Aplicada “Prof. Baeta Neves” (ISA/CEABN).

A metodologia adotada para concretização deste procedimento de AIA contemplou as seguintes fases:

- Apreciação da Conformidade do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), da documentação adicional e consulta do estudo prévio:
  - Foi considerada necessária a apresentação de elementos adicionais, os quais foram submetidos pelo proponente sob a forma de Aditamento ao EIA.
  - Após análise deste documento, foi considerado, de uma maneira geral, que foi dada resposta às lacunas e dúvidas anteriormente identificadas pelo que o EIA foi declarado conforme a 25 de julho de 2019.
  - Sem prejuízo de ter sido declarada a conformidade do EIA, a CA verificou que persistiam questões/elementos por apresentar e esclarecer, pelo que solicitou a apresentação de elementos complementares, os quais foram entregues atempadamente pelo proponente.
- Abertura de um período de Consulta Pública, que decorreu durante 37 dias úteis, de 29 de julho a 19 de setembro de 2019 e cujos resultados se encontram analisados em anexo à presente decisão.
- Solicitação de parecer específico a entidades externas à Comissão de Avaliação, conforme sintetizado em anexo à presente decisão.
- Visita de reconhecimento ao local de implantação do projeto no dia 3 de setembro de 2019, com a presença de representantes da CA, do proponente e da empresa que elaborou o EIA.
- Apreciação ambiental do projeto, com base na informação disponibilizada no EIA e respetivo Aditamento e Elementos Complementares, tendo em conta as valências das entidades representadas na CA, integrada com as informações recolhidas durante a visita ao local e ponderados todos os fatores em presença, incluindo os resultados da participação pública.
- Elaboração do Parecer Final da CA, que visa apoiar a tomada de decisão relativamente à viabilidade ambiental do projeto.
- Preparação da proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA), tendo em consideração o Parecer da CA e o Relatório da Consulta Pública.
- Promoção de um período de audiência de interessados, ao abrigo do Código do Procedimento Administrativo.
- Promoção de um período de diligências complementares para análise da pronúncia apresentada pelo proponente em sede de audiência de interessados.
- Preparação e emissão da presente decisão.

**Informação das entidades competentes sobre a conformidade do projeto com os instrumentos de gestão territorial, as servidões e restrições de utilidade pública e de outros instrumentos relevantes entidades legalmente**

Importa destacar o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT AML), instrumento de desenvolvimento territorial de natureza estratégica, que consubstancia o quadro de referência a considerar na elaboração de instrumentos de planeamento territorial (IPT).

Verifica-se que a localização de um novo Aeroporto no município do Montijo não foi considerada no PROT AML em vigor e, nesse sentido, trata-se de uma infraestrutura que à data não esteve na base da estratégia de desenvolvimento regional da AML.

Neste enquadramento e no contexto global atual, importa considerar o tempo decorrido desde a publicação do PROT AML (2002) e o facto de se tratar de uma grande infraestrutura que se assume como fator de estruturação de um território com necessidades de reforço e diversificação das suas ligações funcionais com o arco ribeirinho e cuja localização ocorre numa área aeroportuária, já artificializada e com atual uso militar.

Da apreciação realizada, não se identificaram aspetos ao nível da localização que possam colocar em causa as diretrizes regionais específicas emanadas para a área do projeto pelo PROTAML, sem prejuízo da necessária ponderação em sede de revisão dos PDM que assegure a contenção da expansão sobre as áreas de maior valor ambiental e áreas de contiguidade, em consonância com as diretrizes deste IGT.

A localização da nova infraestrutura aeroportuária no Montijo impõe a adequação das opções estratégicas de base territorial e do modelo consagrado neste IGT para a AML, tendo presente as políticas e as grandes opções vertidas na recentemente publicada Revisão do PNPOT.

Em sede de planeamento regional terão de ser ponderados os efeitos indutores de mudança que a nova infraestrutura irá impulsionar, nomeadamente na envolvente direta e na AML sul, tendo em vista conceber um quadro de referência com opções de desenvolvimento e normas/diretrizes enquadradoras dos modelos territoriais a definir na Revisão dos PDM.

No que se refere ao PDM do Montijo em vigor verifica-se que o seu Regulamento não acolhe a infraestrutura aeronáutica civil em avaliação e as ações/intervenções que lhe estão diretamente associadas, designadamente no que se refere à extensão da Pista 01/19.

Quanto ao PDM de Alcochete atentas as características do projeto em avaliação e as classes de espaço em causa, considera-se que a localização da via/restabelecimentos condiciona os objetivos do PDM e para as classes de espaço em causa.

Em matéria de servidões e restrições de utilidade pública, refere-se a Reserva Ecológica Nacional (REN). Verifica-se que apenas estão em causa as intervenções previstas para o estuário e respetiva faixa de proteção de 200m e para o sapal, que dizem respeito a intervenções pontuais a norte do aeroporto, à beneficiação da via junto ao cais do Seixalinho e à extensão da pista para sul, sendo esta última a que assume impactos mais significativos em termos de afetação de REN.

Conclui-se da avaliação efetuada que a Solução 2 para a extensão da Pista 01/19 não colocará em causa, de modo muito significativo, as funções que se pretendem salvaguardar no âmbito do regime jurídico da REN.

No que se refere à Ligação rodoviária à A12 considera-se a Solução Alternativa como a menos impactante ao nível da afetação da capacidade de infiltração e recarga do aquífero.

### Razões de facto e de direito que justificam a decisão

Desde os anos 60 que têm sido desenvolvidos estudos para a implementação e desenvolvimento do Novo Aeroporto de Lisboa, os quais contemplaram várias localizações e soluções para dar resposta às limitações de expansão já na altura previstas para o Aeroporto Humberto Delgado (AHD), em funcionamento desde 1942.

O AHD tem vindo a registar um aumento significativo e consistente da procura, o qual tem vindo a ser acomodado com maior ocupação das aeronaves, melhor distribuição diária dos voos e com a implementação de medidas operacionais extraordinárias e pontuais. No entanto, este crescimento conduzirá à saturação do AHD, mais cedo do que o originalmente previsto, o que leva à necessidade de procurar soluções que garantam que as infraestruturas aeroportuárias acomodem esta expectável continuação do significativo aumento da procura.

Assim, ao longo das últimas décadas têm vindo a ser estudadas várias soluções distintas para a instalação de um novo aeroporto na região de Lisboa, seja numa lógica de substituição seja numa lógica de complementaridade, face ao AHD. Neste contexto, destaca-se a solução de construção de um novo aeroporto de raiz, a localizar no extremo nascente do Campo de Tiro de Alcochete, com dimensão e características para substituir o AHD, cujo projeto foi sujeito a procedimento de AIA, em fase de estudo prévio, tendo sido emitida Declaração de Impacte Ambiental, favorável condicionada, a 9 de dezembro de 2010.

No entanto, a crise económica que se verificou entretanto, conduziu a uma profunda alteração de contexto, tendo levado à suspensão do projeto e ao reequacionar de outras opções. O Plano Estratégico dos Transportes, Horizonte 2011-2015 (PET 2011-2015), aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 45/2011, 13 de outubro, consagrou essa alteração de visão sobre a expansão aeroportuária de Lisboa, apontando a necessidade de revisão dos pressupostos que serviram de base à anterior decisão de construção do novo aeroporto de Lisboa, dando prioridade à rentabilização da capacidade disponível no AHD, à introdução de medidas que potenciem a sua capacidade de captação de tráfego e ao desenvolvimento de rotas de modo a movimentar mais passageiros e carga, incrementando a vida útil da infraestrutura já existente e a rentabilização dos sucessivos investimentos realizados de modo a corresponder às demandas operacionais de segurança mas, igualmente, à crescente procura.

Na sequência destas orientações, foram desenvolvidos diversos estudos técnicos pela Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) e pela EUROCONTROL (*European Organization for the Safety of Air Navigation*) para a NAV Portugal, E.P.E., os quais evidenciaram a vantagem competitiva e respetiva longevidade de uma solução de operação simultânea do AHD e de um aeroporto complementar a instalar no Montijo. Esta solução, de acordo com os referidos estudos, evidenciou-se como sendo a mais eficaz, eficiente e racional para responder às necessidades decorrentes do crescimento rápido da procura em Lisboa, designadamente por:

- Se adaptar às tendências e dinâmicas do mercado (p.e. aumento do peso das companhias *low cost* e das viagens de turismo, em particular no segmento *short break*) e responder a uma estratégia de especialização aeroportuária (AHD vocacionado para *hub*, Montijo vocacionado para ponto-a-ponto).
- Se constituir como uma solução de futuro, capaz de satisfazer as necessidades da procura da região de Lisboa nos próximos 30 a 35 anos, nos cenários médios, podendo no limite a sua longevidade atingir perto de 50 anos.



- Melhor rentabilizar os investimentos recentes realizados no AHD e continuar a tirar proveito da sua localização privilegiada.
- Ser de mais rápida concretização, respondendo melhor ao requisito de urgência imposto pelo aumento rápido da procura.
- Aproveitando uma instalação pública existente, e ser uma solução significativamente mais económica, possuindo condições para ser concretizada sem encargos para o Estado.

Esta solução dual permite a especialização de infraestruturas aos diferentes segmentos de mercado de modo a melhor atender às especificidades de cada um desses segmentos. O forte crescimento da procura e o consequente aumento de escala do aeroporto de Lisboa, por um lado, e a emergência de diferentes segmentos de mercado com necessidades bem distintas, por outro, levou à ponderação de soluções duais, para a região de Lisboa.

De notar que, no contexto do presente procedimento, e no que concerne, em particular, à descrição dos antecedentes do projeto do Aeroporto do Montijo (AM), não é feita qualquer referência à consideração de condicionantes ou questões de natureza ambiental no processo de identificação e seleção do Montijo como solução de localização para expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa, em regime dual com o AHD.

Em 2017 foi assinado o Memorando de Entendimento entre o Estado Português e a ANA, com vista ao desenvolvimento da solução para o aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa, baseada na expansão do AHD e na construção de um aeroporto complementar no Montijo.

De salientar que os estudos efetuados pelas entidades competentes concluíram ser possível, com a implementação de um novo sistema ATC (*Air Traffic Control*), garantir uma capacidade máxima do espaço aéreo na área de Lisboa (72 movimentos por hora) para os dois aeroportos em conjunto (AHD e AM), o que representa uma capacidade consideravelmente superior à que é possível suportar, atualmente, com a estrutura de gestão do espaço aéreo implementada pela NAV para Lisboa (38 movimentos por hora).

No caso do AHD será possível obter um número máximo de 48 movimentos por hora, sendo necessário para tal reduzir o tempo de separação das aterragens, implementar novos procedimentos e melhorar a infraestrutura aeroportuária de modo a reduzir o tempo de ocupação de pista (garantir saídas rápidas). Os restantes movimentos por hora serão assegurados pelo AM (24 movimentos por hora). Este aumento de capacidade aeroportuária deve-se também ao facto da Pista 03/21 do AHD e da Pista 01/19 do AM serem praticamente paralelas. De salientar que o estudo da EUROCONTROL prevê que a capacidade do espaço aéreo do AHD, limitada a 48 movimentos/hora, seja atingida em 2030.

O projeto do Aeroporto do Montijo assenta numa conceção especialmente vocacionada para serviços ponto-a-ponto e companhias *low-cost*, garantindo *turn around* das aeronaves mais rápidos e eficientes e a diminuição de serviços de *handling*. Esta solução da expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa permite também uma boa resposta a cenários diversos de evolução da procura.

No que se refere às acessibilidades, o Aeroporto do Montijo tem particular bom desempenho, fruto da sua posição no estuário do rio Tejo e da proximidade a Lisboa e a importantes polos da Área Metropolitana de Lisboa (AML) sul. Os acessos identificados como essenciais para garantir o funcionamento adequado ao aeroporto correspondem à Ligação rodoviária à A12 e Ponte Vasco da Gama e ao transporte fluvial entre o Montijo (Cais do Seixalinho) e Lisboa (Cais do Sodré).

Assim, ao abrigo do Memorando de Entendimento assinado em 2017, a ANA submeteu a procedimento de AIA o estudo prévio relativo ao Aeroporto do Montijo e respetivas acessibilidades, abrangendo não só a infraestrutura aeroportuária mas também as acessibilidades rodoviárias necessárias para garantir o seu

funcionamento.

A área de intervenção do Aeroporto do Montijo localiza-se a cerca de 6 km a sul (em linha reta) da Reserva Natural do Estuário do Tejo (RNET, criada pelo Decreto-Lei n.º 565/76, de 19 de julho e com Plano de Ordenamento publicado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 177/2008, de 24 de novembro). A área de intervenção sobrepõe-se, em pequena extensão, ao Sítio de Importância Comunitária (SIC) do Estuário do Tejo (PTCON0009, Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, republicado pelo Decreto-Lei n.º 49/2005, de 24 de fevereiro, posteriormente alterado pelo Decreto-Lei n.º 156-A/2013, de 8 de novembro). Sobrepõe-se ainda marginalmente, nos seus limites norte e poente, com a Zona de Proteção Especial (ZPE) do Estuário do Tejo (PTZPE0010, Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, na sua redação mais atual).

O Estuário do Tejo está também classificado como Zona Húmida com interesse internacional para as aves aquáticas (área 3PT007, de acordo com a Convenção de Ramsar, Decreto n.º 101/80, de 9 de outubro) e como IBA (*Important Bird Area*) - Zona Importante para as Aves - designada pela *BirdLife International*: IBA Estuário do Tejo (PT021).

De salientar que os futuros sobrevoos para e por norte, correspondentes à descolagem das aeronaves da Pista 01 e à aproximação à Pista 19, farão o atravessamento da ZPE e do SIC anteriormente referidos.

Face ao exposto, tendo em conta as intervenções previstas, as suas características e as do território afetado, designadamente:

- o Estuário do Tejo se constituir como a zona húmida portuguesa mais importante para as aves aquáticas e como local chave para as aves migratórias na rota do Atlântico Este;
- o território sobrevoado nas aterragens e descolagens afetar zonas densamente povoadas e com equipamentos de uso sensível;
- a existência de um aquífero bastante produtivo, utilizado para diversos fins incluindo captações para abastecimento público;

foram considerados como fatores determinantes para a avaliação:

- A Socioeconomia, os Sistemas Ecológicos e o Ambiente Sonoro, no que se refere à infraestrutura aeroportuária;
- A Socioeconomia e os Recursos Hídricos (Subterrâneos), no que se refere às acessibilidades rodoviárias.

Consideraram-se ainda como fatores relevantes:

- A Geologia e Geomorfologia, os Recursos Hídricos (Superficiais), a Qualidade do Ar, as Alterações Climáticas, a Saúde Humana, o Ordenamento do Território, o Património Cultural e a Paisagem, no caso da infraestrutura aeroportuária;
- O Ambiente Sonoro, a Qualidade do Ar, o Solos e Uso do Solo e a Paisagem, no caso das acessibilidades rodoviárias.

Especificamente no que se refere à infraestrutura aeroportuária, e tendo em consideração a existência do Grupo Operacional de Combustíveis (GOC), foi ainda necessário efetuar a respetiva apreciação no contexto do regime de prevenção de acidentes graves envolvendo substâncias perigosas, nos termos do Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto.

Dada a forte interdependência entre os dois projetos (infraestrutura aeroportuária e acessibilidades rodoviárias), a avaliação de ambos foi desenvolvida de forma integrada, conforme refletido na presente decisão. Neste sentido, importa que seja mantida uma estreita articulação no desenvolvimento de ambos



os projetos de execução e respetivos RECAPE.

Os principais impactes positivos do projeto ocorrem ao nível socioeconómico e traduzem-se nos seus próprios objetivos, assumindo-se como muito significativos, de nível local, regional e até nacional. O aeroporto originará impactes positivos, diretos e indiretos, os quais terão incidência, em particular ao nível da demografia (pela atração de população residente), do emprego (pelo aumento da oferta de emprego), da competitividade e internacionalização (pela dinamização das atividades económicas, atração de investimentos, potenciação da oferta turística e recreativa local e regional) e da qualidade de vida (pelo aumento do rendimento, do acesso a novas oportunidades de serviços e de empregos, das acessibilidades e transportes).

A opção pela instalação do AM fortalece a dinâmica da malha urbana através da capacidade de preenchimento intersticial das áreas urbanizadas. O projeto fomentará o desenvolvimento socioeconómico local e regional, nomeadamente a nível do desenvolvimento turístico, da criação de novas oportunidades de emprego, da consolidação e densificação da malha urbana envolvente, com criação de novas atividades económicas, e de uma capacidade de resposta aumentada a uma crescente solicitação aeroportuária.

Prevê-se que a implementação deste projeto proporcione nos territórios envolventes a indução de investimento, a fixação de empresas e população, a geração de emprego direto e indireto e o aumento da competitividade do setor turismo (local e regional). Esta indução está intimamente relacionada com a qualidade de vida dos cidadãos na medida em que, com a concretização das ligações territoriais e promoção da mobilidade, e criação de emprego por via dos novos investimentos satélites, existe uma alteração de parte do paradigma da empregabilidade com impactes nos movimentos pendulares diários, gastos em transportes, diminuição de *stress* e ganhos de tempo e proximidade às áreas residências e famílias.

Com o desenvolvimento da acessibilidade resultante da concretização dos projetos de Ligação rodoviária à A12 e ao Terminal Fluvial do Seixalinho não se prevê que possam ocorrer impactes negativos significativos relacionados com alterações na dinâmica populacional, em função do aumento dos processos de crescimento urbanístico, nomeadamente da função residencial, e de dinamização urbano-industrial no território em estudo.

No entanto, as novas acessibilidades irão reduzir os tempos de deslocação entre os principais aglomerados populacionais e a A12 e Terminal Fluvial do Seixalinho, o que poderá conferir maior potencial de atração de população residentes e de atividades para os concelhos de Alcochete, Montijo e até possivelmente ao concelho da Moita e Barreiro decorrente da melhoria da acessibilidade rodoviária e de áreas disponíveis para ocupação urbana.

A este fenómeno poderá associar-se o rejuvenescimento da estrutura etária dos concelhos em estudo, o que se classifica como um impacto positivo. Este incremento populacional, se corretamente dimensionado e enquadrado do ponto de vista do ordenamento urbanístico dos territórios em análise poderá contribuir para a valorização dos espaços urbanos existentes e ocupação dos alojamentos vagos na envolvente da área em estudo.

A concretização do projeto do Aeroporto do Montijo pode ainda, pela sua natureza, constituir-se no futuro como um importante elemento gerador de transformações, proporcionando novas perspetivas de desenvolvimento regional e local, decorrentes da potencial indução de novas dinâmicas e oportunidades económicas, demográficas, sociais e territoriais, constituindo um elemento catalisador para a concretização das ligações previstas no PNI 2030, descritas como *“ligação rodoviária, entre as penínsulas do Seixal e do Barreiro e entre o Barreiro e o Montijo, contemplando as travessias dos braços de rio que existem entre estes territórios, salvaguardando que o avanço deste projeto deverá ser coordenado com o novo Aeroporto*

*do Montijo, em fase de execução”.*

Esta nova infraestrutura aeroportuária na margem sul da AML é uma oportunidade para alavancar o desenvolvimento de outros projetos estruturantes previstos e, principalmente, necessários para a área envolvente correspondente ao Arco Ribeirinho Sul.

A proximidade do Montijo a Lisboa e ao AHD, e a existência de infraestruturas de acessibilidade, permitem atenuar o efeito desagregador associado às soluções dual, garantindo a atratividade desta nova infraestrutura e a existência de oferta de ligações aéreas com transferência entre aeroportos.

A reestruturação e o aumento da oferta de transporte coletivo de passageiros (fluvial e rodoviário) em resposta ao aumento de procura induzido pelo novo Aeroporto do Montijo representa um importante contributo para a melhoria da acessibilidade entre as duas margens e para a afirmação da centralidade do estuário do Tejo enquanto elemento estruturante de toda a AML.

Tendo em vista a melhoria da eficiência energética da mobilidade à escala da AML, seria desejável que esta reestruturação envolvesse uma grande aposta no modo fluvial, reforçando a frequência e o volume de passageiros nas carreiras existentes e, desejavelmente, complementando as atuais ligações radiais a Lisboa com carreiras circulares pelo Arco Ribeirinho Sul.

Sem prejuízo do acima referido, importa também sublinhar a possível ocorrência de impactes negativos no domínio socioeconómico, em particular na fase de exploração do aeroporto do Montijo, ao nível da “qualidade de vida” que pode ser afetada pelos potenciais impactes no âmbito dos fatores ambiente sonoro, qualidade do ar e saúde humana.

Na fase de construção do aeroporto não se antecipam afetações negativas na população e atividades locais decorrentes diretamente das ações construtivas, atendendo a que a área de implantação do projeto se confina maioritariamente ao interior do perímetro da BA6, a uma distância significativa da zona urbana e equipamentos existentes. No entanto, o aumento da circulação de tráfego de veículos pesados associados à obra induzirá impactes negativos junto dos residentes que confinam com as vias de acesso à obra (Via Circular Externa do Montijo, EN119 e EM501, afetando as localidades de Afonsoeiro e Montijo, e Estrada do Seixalinho).

Quanto à construção da Ligação rodoviária à A12 serão expectáveis afetações negativas ao nível da população, salientando-se a previsível afetação da propriedade, mobilidade e qualidade de vida, ainda que algumas destas dimensões de afetação sejam temporárias e reversíveis.

Quanto aos Sistemas Ecológicos assumem particular relevância os impactes negativos perspetivados sobre a avifauna associados ao projeto do Aeroporto do Montijo.

Com efeito, o Estuário do Tejo é considerado um dos maiores estuários da Europa Ocidental, sendo a zona húmida portuguesa mais importante para as aves aquáticas e uma das mais importantes da Europa para um grande número de aves aquáticas. É um local chave para as aves migratórias na rota do Atlântico Este, em particular durante os períodos de migração e invernada. A importância deste Estuário levou à sua classificação como zona húmida de importância internacional pela Convenção de *Ramsar* e à designação da ZPE Estuário do Tejo.

Durante a época de invernada, segundo as contagens efetuadas pelo ICNF/CEMPA, o Estuário do Tejo alberga dezenas de milhares de aves aquáticas, cujos efetivos, embora sujeitos a flutuações interanuais, se estima atualmente poderem chegar a 200 000 aves regularmente (contagens realizadas em refúgios supratidais realizadas em 2017). Relativamente à avifauna aquática migradora durante as épocas de migração, estima-se que em alguns anos possa ultrapassar os 300 000 efetivos. Em alguns anos os efetivos

máximos das contagens de aves aquáticas realizadas no Estuário foram registados durante estes períodos para o grupo das limícolas, na ordem das 90 000.

O projeto em avaliação irá induzir impactes negativos, significativos, de magnitude moderada/elevada, permanentes e irreversíveis na avifauna do estuário, que decorrem da perturbação causada pela circulação de aeronaves e que têm como consequência a redução das áreas de refúgio, alimentação e nidificação das aves aquáticas que o frequentam. O impacte nas espécies migradoras poderá ser superior, atendendo a que estas não têm possibilidade de serem sujeitas a fenómenos de habituação.

Contudo, parte destes impactes poderá ser compensável, através da aquisição (e requalificação) de áreas de salinas para compensar as áreas de refúgio que irão ser afetadas. De igual modo também a área de alimentação afetada pode ser compensada pela aquisição de salinas e outras medidas para compensar a área sujeita a perturbação forte. Verifica-se que a classificação de perturbação forte atribuída pelo EIA ao serem induzidos comportamentos resposta de voo a partir de 20% do efetivo presente, que se verifica a partir dos 65db (em rigor abaixo desse valor), abrange cerca de 1600 ha, correspondendo a 20% do total de biótopo de alimentação na ZPE.

Assim, tendo em conta as áreas de refúgio e alimentação sujeitas a perturbação forte (que serão afetadas pelo cone do ruído), tornam-se necessários mecanismos que incluam a aquisição e gestão adequada de salinas no estuário do Tejo (com primeira prioridade) e no estuário do Sado (com segunda prioridade), bem como a alocação do Mouchão da Póvoa para refúgio e alimentação para a avifauna, durante os períodos de construção e de exploração do Aeroporto.

Afigura-se também necessário desenvolver um conjunto de estudos e programas direcionados para a avifauna de forma a colmatar as lacunas de conhecimento do EIA.

Deve ainda ser elaborado um plano de gestão para a compensação por perda de habitat; implementadas e mantidas as medidas necessárias de gestão ativa; promovida a aquisição de terrenos agrícolas e o pagamento de compensações aos agricultores por perda de rendimento e/ou impossibilidade de alteração do uso de solo. Devem igualmente ser estabelecidos contratos de gestão de habitat, e ser assegurada a monitorização da avifauna bem como o cumprimento das medidas de proteção e salvaguarda.

Devem ser criadas instalações para apoio a estes trabalhos, designadamente nas salinas de Vale de Frades e Saragoça, como estações ornitológicas a partir da recuperação de edifícios existentes.

Para concretização destes mecanismos de compensação, o ICNF estudou vários instrumentos de compensação ambiental, tendo por base mecanismos financeiros que pretendem internalizar os impactes ambientais decorrentes do funcionamento operacional do novo aeroporto.

Tendo em conta a experiência adquirida com a implementação de medidas de compensação em território nacional, o ICNF considerou como solução mais adequada aos objetivos pretendidos o recurso à criação de uma Sociedade-Veículo, assente num modelo orgânico. Esta sociedade constituirá uma entidade jurídica autónoma, preferencialmente com a natureza de sociedade comercial (em particular, sob a forma de sociedade anónima, com capitais exclusivamente públicos resultantes das indemnizações compensatórias devidas pelo proponente).

Esta Sociedade-Veículo terá como quadro de funções a implementação de atividades diretamente conexas com a proteção e conservação das aves selvagens (aquisição de terrenos, contratos de gestão, intervenção de requalificação e/ou recuperação de habitats, requalificação de instalações do CEMPA / Vale de Frades e Saragoça).

O financiamento desta solução assentará num modelo baseado numa abordagem “Tarifa – Preço”. Tendo

em conta que os principais impactes no Estuário ao nível da avifauna decorrem do ruído causado pelas aeronaves, e que esse ruído é provocado pelo número de movimentos aéreos independentemente das aeronaves se movimentaram vazias ou com mais ou menos lotação, a taxa será aplicada sobre o número de movimentos aéreos diários e não sobre o número de passageiros.

Acresce que no contexto dos compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português para a gestão da ZPE do Estuário do Tejo incluiu-se, nomeadamente, a necessidade de assegurar que o exercício da atividade aeronáutica se faça sem perturbações significativas ao abrigo do Anexo I da Diretiva n.º 79/409/CEE do Conselho de 2 de abril.

Outro dos fatores determinantes para a avaliação da infraestrutura aeroportuária foi também o Ambiente Sonoro, tendo por referência o quadro regulamentar aplicável, nomeadamente, o Regulamento Geral do Ruído.

Salienta-se, neste âmbito, que o EIA assumiu a ausência de movimentos no Aeroporto do Montijo entre as 00h00 e as 06h00, pelo que as simulações em termos do indicador L<sub>noite</sub> (L<sub>n</sub>) resultam da contribuição dos voos a ocorrer das 23h00 às 24h00 e das 06h00 às 07h00.

Da avaliação desenvolvida destaca-se o ruído de tráfego aéreo gerado pelos sobrevoos durante a fase de exploração do aeroporto. Face às incertezas dos resultados da simulação do ruído, é provável que no início da exploração do Aeroporto, para além dos 11 residentes na Baixa da Banheira identificados no EIA, uma fração dos 12600 residentes contabilizados na classe sonora 50<L<sub>n</sub>≤55dB(A) possa ficar exposta a níveis sonoros não regulamentares (L<sub>n</sub>>55dB(A)), principalmente na Baixa da Banheira e Vinha das Pedras.

Até 2042, prevê-se que esse valor aumente em resultado exclusivo da influência do AM. De referir ainda que o Parque Municipal da Moita, enquanto zona de lazer e, portanto, com uso considerado sensível do ponto de vista de ruído ambiente, ficará previsivelmente sujeito a níveis sonoros não regulamentares, impacte não diretamente minimizável.

Assim, a previsão de ultrapassagem de valores limite (incumprimento do Critério de Exposição Máxima) constitui um impacte negativo significativo levando à necessidade de prever a adoção de medidas de redução de ruído direcionadas às aeronaves: adoção de procedimentos de voo durante a aproximação por sul e a descolagem para sul que permitam a redução de ruído, complementado com um programa de reforço do condicionamento acústico de edifícios de uso sensível (escolas, hospitais e similares, e habitações), ainda a detalhar em fase de RECAPE.

Impõe-se também como condicionante ao projeto, durante todo o período de concessão, a proibição de voos em período 00h00-06h00, e o controlo do número de voos nas restantes horas do período noturno (23h00-24h00 e 06h00-07h00) de forma a viabilizar o cumprimento dos valores limite de ruído, em particular no período noturno de maior sensibilidade para as populações.

No que se refere ao ruído de tráfego rodoviário associado à fase de exploração do novo acesso rodoviário à A12, verifica-se um conjunto de população exposta em que as previsões excedem os limiares legalmente estabelecidos (pelo menos 29/64 pessoas residentes, conforme a solução escolhida (Base/Alternativa), em termos do indicador L<sub>n</sub>, logo para o ano início de exploração). Para estes casos, verifica-se a ocorrência de impactes negativos muito significativos. Como tal, em fase de projeto de execução, será necessário apresentar um estudo adicional de ruído, com previsões rigorosas do ruído nos diversos recetores afetados e que concretize medidas de minimização adequadas.

O fator Recursos Hídricos foi também bastante pertinente para a avaliação desenvolvida. A vertente de Recursos Hídricos Subterrâneos foi determinante para a avaliação do projeto relativo às acessibilidades

rodoviárias, em particular para a seleção da alternativa de traçado a desenvolver para projeto de execução. Já a vertente Recursos Hídricos Superficiais foi relevante para a escolha da melhor solução técnica para extensão da Pista 01/19 para sul.

A área de implantação do projeto localiza-se na margem esquerda do rio Tejo, confinando a norte, a oeste e a sul com o estuário do Tejo. Verifica-se a existência de linhas de água, nomeadamente na zona norte da BA6, na área a intervencionar. Na zona sul da BA6 verifica-se a presença de pequenos esteiros e de uma pequena laguna correspondente a antigas salinas. Na área de implantação dos acessos rodoviários de ligação à A12, a rede hidrográfica é praticamente inexistente.

Assim, destacam-se os impactos que decorrem da extensão da Pista 01/19 sobre o estuário, em particular em termos de hidrodinâmica e dinâmica sedimentar. Este impacto inicia-se na fase de construção e torna-se permanente na fase de exploração, sendo negativo, direto, irreversível, de âmbito local, de reduzida magnitude e de significância variável de acordo com a solução construtiva adotada para extensão da pista. A Solução 2, que prevê a construção de uma estrutura em betão assente numa fundação por estacas, é aquela que permite minimizar este impacto, tornando-o pouco significativo.

Ainda no que se refere aos impactos associados à fase de construção, há a destacar que, com a execução da extensão da Pista 01/19 para sul, verificar-se-á a destruição da zona de embocadura/comunicação de antigas salinas com a zona do estuário do Tejo. Este impacto será negativo, irreversível e significativo, mas de média magnitude.

Tendo em conta que a extensão da Pista 01/09 se fará ocupando áreas de estuário, importa também ter em conta o cumprimento do disposto na Diretiva Quadro da Água (DGA) e na Lei da Água (LA), nomeadamente em termos dos objetivos previstos neste quadro regulamentar para o estado ecológico das massas de água. Da avaliação desenvolvida neste contexto, verifica-se que, para todos os elementos de qualidade, as alterações resultantes da implementação do projeto serão pouco significativas e localizadas, não se prevendo que haja deterioração do atual estado atual das massas de água, nem comprometimento dos objetivos da DQA/LA de atingir o Bom Estado Ecológico das Massas de Água até 2027.

Ao nível dos Recursos Hídricos Subterrâneos, destaca-se o facto da área de implantação do projeto se inserir na Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste, na massa de água subterrânea Bacia do Tejo-Sado/Margem Esquerda (PTT3), cuja principal característica é a capacidade de fornecer caudais elevados. É a mais importante origem de água para o abastecimento público dos concelhos da Península de Setúbal, tendo ainda significativa importância no assegurar das necessidades de água da agricultura e da indústria.

Relativamente aos outros usos, a construção dos acessos interfere com vários pontos de água situados na área abrangida pela intervenção, nomeadamente 23 furos e poços que serão afetados diretamente pelas plataformas e taludes dos acessos e nós dos restabelecimentos. A maior parte destes pontos destina-se a rega, atendendo às áreas cultivadas onde estes se situam.

Tanto a Solução Base como a Solução Alternativa para as acessibilidades rodoviárias interferem com os perímetros de proteção de captações para abastecimento público, nomeadamente da captação CBR2 (polo de extração do Samouco) e da captação FR2. Um pouco mais distante, assinala-se ainda a presença de duas outras captações de abastecimento público F2 e F19 (polo de extração do Montijo). A Solução Base interfere também com um outro Polo de Captação do Montijo (captações F26, F21 e F15).

Os perímetros de proteção estão aprovados respetivamente, pela Portaria n.º 1188/2010, de 17 de novembro (alterada pela Portaria n.º 97/2011, de 9 de março) e pela Portaria n.º 220/2014, de 22 de outubro. Segundo estas portarias, nas zonas de proteção alargada é interdito, nos termos do n.º 4 e n.º 5



do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 382/99, de 22 de setembro, o transporte de hidrocarbonetos, de materiais radioativos e de outras substâncias perigosas.

Nesse sentido, o EIA analisou a possibilidade de desativação das captações CBR2 e FR2 do polo de extração do Samouco e a implementação de um novo polo de abastecimento, constituído por duas novas captações e dois novos reservatórios, na zona da Lagoa da Cheia/Pinheiro da Cruz. Esta solução encontra-se articulada com Câmara Municipal de Alcochete, que expressa a sua concordância com esta solução em sede do parecer emitido no âmbito do presente procedimento de AIA.

Mantem-se, contudo, a incompatibilidade legal na zona de proteção alargada dos Furos F19 e F2 do polo de extração do Montijo, porquanto o acesso à A12 intersesta esta zona de proteção na área da rotunda R2, a construir no cruzamento da Estrada Real com a EM 501. No entanto, será interdita a circulação de transportes de hidrocarbonetos, de materiais radioativos e de outras substâncias perigosas nesta Rotunda R2.

No que respeita ao Pólo de Montijo mais a nascente (F26, F21 e F15), verifica-se a interferência do traçado apenas da Solução Base, com a zona alargada do perímetro de proteção, associado, mais exatamente, à captação F26. Em sede do presente procedimento de AIA foi apresentado um estudo hidrogeológico pelo proponente, no qual foi avançada a possibilidade de ser solicitada a não delimitação da zona de proteção alargada desta captação. No entanto, concluiu-se não haver fundamento para esta não delimitação, porquanto a avaliação do risco de poluição demonstrou que a vulnerabilidade à poluição de todas as captações em estudo é Alta e Moderada a Alta. Consequentemente, os impactos no aquífero semi-confinado serão negativos e muito significativos.

Assim, mantendo-se válido o perímetro de proteção da captação F26 estabelecido pela Portaria n.º 220/2014, de 22 de outubro, com a consequente interdição de transporte de hidrocarbonetos, de materiais radioativos e de outras substâncias perigosas nestas zonas, conclui-se que apenas pode ser considerada legalmente viável a Solução Alternativa para a Ligação rodoviária à A12, ficando a mesma ainda assim condicionada ao abandono da exploração e selagem das captações do polo de Samouco e à criação de novo polo de captação, conforme proposto.

Além dos fatores acima debatidos, e que se assumiram como determinantes na avaliação do projeto, foram ainda considerados relevantes para essa mesma avaliação os fatores Geologia e Geomorfologia, Qualidade do Ar, Alterações Climáticas, Saúde Humana e Ordenamento do Território.

Assume-se relevante o fator Geologia e Geomorfologia atendendo a que o projeto se localiza numa zona de sismicidade elevada, o que associado às características fisiográficas do terreno e ao seu enquadramento no estuário do Tejo, faz com que a suscetibilidade ao efeito de um *tsunami* seja também elevada. Existe ainda o risco geológico de fenómenos de liquefação dos solos, dado que a área do projeto, constituída por materiais aluvionares, apresenta suscetibilidade alta a muito alta, nomeadamente no local de extensão de pista, na extremidade sul da BA6.

A localização do projeto não é assim a mais indicada, do ponto de vista da perigosidade sísmica e das consequências que daí advêm, podendo o aeroporto sofrer danos que inviabilizam a sua utilização, não permitindo ser considerada como estrutura de apoio em caso de catástrofe.

Deste modo, considera-se que o impacto de um evento sísmico de grande magnitude na segurança de pessoas e bens na área do futuro aeroporto do Montijo será negativo, de magnitude muito alta e muito significativo. Também em caso de ocorrência de liquefação dos solos existirá um impacto negativo, temporário e significativo.

Quanto às soluções alternativas para extensão da Pista 01/19 para sul, verifica-se que a Solução 2, que prevê a construção de uma estrutura em betão assente numa fundação por estacas, é a que recorre a um menor volume de terras, pelo que é a solução menos impactante no que concerne a Geologia e Geomorfologia.

Assim, e apesar do projeto não ser responsável, direta ou indiretamente, por alterações na perigosidade sísmica atual, importa que sejam adotadas medidas de segurança para minimização de riscos, nomeadamente o reforço antissísmico das construções e melhoramento geotécnico dos solos, e a implementação de um plano de emergência adequado ao risco sísmico da região.

No que se refere à Qualidade do Ar, verifica-se que na área potencialmente mais afetada pelo Aeroporto do Montijo não existem atualmente incumprimentos dos valores limite definidos para os poluentes atmosféricos relevantes para este projeto.

Os impactos previstos na fase de construção serão negativos, reversíveis e mitigáveis podendo ser significativos, em particular para as partículas em suspensão, junto aos recetores mais próximos da área de intervenção e acessos, e caso não sejam tomadas as devidas medidas de minimização.

No que diz respeito à fase de exploração do Aeroporto do Montijo, tanto na vertente aeroportuária, como na vertente das acessibilidades, e para os três anos (2022, 2032, 2042), é expectável um impacto negativo ao nível da qualidade do ar, devendo as questões relativas às opções de transporte de trabalhadores e passageiros ser particularmente geridas e acompanhadas para que esse mesmo impacto seja pouco significativo. Não é, contudo, expectável que as atividades associadas ao aeroporto venham a pôr em causa o cumprimento dos valores limite impostos na legislação para proteção da saúde humana.

Relativamente às Alterações Climáticas, ambas as vertentes, mitigação e adaptação, foram consideradas.

No que se refere à vertente mitigação, surgem, como principais fontes de emissão associadas ao projeto, o transporte rodoviário e fluvial e os consumos energéticos inerentes ao funcionamento do Terminal. Em particular no que concerne o aumento do tráfego aéreo perspectivado, sublinha-se que existe um conjunto de instrumentos de política a que a maioria dos operadores de aeronave estão sujeitos, que os incentiva a reduzir as suas emissões de GEE, promovendo assim uma maior eficiência na aviação.

De acordo com o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 existem segmentos de transportes onde a tecnologia elétrica não está suficientemente desenvolvida, sendo por isso essencial apostar também noutras tecnologias de baixas emissões. Em qualquer caso, as emissões resultantes desta infraestrutura aeroportuária estão incluídas nas emissões previstas para 2050 num contexto de neutralidade carbónica.

Importa, no entanto, salvaguardar um conjunto de outras medidas de minimização que permitam aumentar a eficiência energética das infraestruturas e a minimizar as emissões de GEE. Atendendo também à perda de espécimes florísticos, por abate, arranque, pisoteio ou danificação durante a fase de obra, devem ser garantidas medidas como fonte de sumidouro de carbono.

Na vertente adaptação, dada a localização do projeto, o único aspeto relevante é a subida do nível médio das águas do mar (NMM) no médio e longo prazo (até 2100). Neste sentido, foi definida a cota altimétrica da pista, incluindo a sua extensão, por forma a salvaguardar subidas do nível médio das águas do mar devido a alterações climáticas no longo prazo (em 2100), aspeto que se considera determinante considerar na solução final.

Outro aspeto a acautelar é o aumento dos fenómenos extremos de precipitação. Deve manter-se na solução final a recomendação que foi emitida no Estudo relativamente à verificação do funcionamento da rede de drenagem para caudais de ponta extremos, bem como a salvaguarda da cota prevista para a pista



de 5 m NMM.

No que se refere à Saúde Humana, relevam por associação direta ou indireta outros fatores ambientais como o Ambiente Sonoro, a Qualidade do Ar, as Alterações Climáticas, os Recursos Hídricos, as Acessibilidades e Transportes e a Socioeconomia. Assim, muitas das conclusões retiradas nestes fatores ambientais têm reflexos na Saúde Humana. Os principais impactes negativos na fase de construção estão associados à componente Ruído e poderão advir da atividade associada ao transporte de materiais de construção, devido ao aumento do tráfego rodoviário que poderá, ao nível dos recetores sensíveis localizados nas proximidades das vias onde se verificarão esses aumentos, induzir elevada incomodidade e elevadas perturbações do sono. Na fase de exploração, é também na componente Ruído que ocorrerão os impactes mais significativos, devido sobretudo à descolagem e aterragem das aeronaves, associados elevada incomodidade e elevadas perturbações do sono (subfactores avaliados), uma vez que as doenças isquémicas do coração não foram avaliadas. Convém recordar que o promotor assumiu que o aeroporto nunca funcionará entre as 00h00 horas e as 06h00 horas, pelo que não foi feita nenhuma avaliação do risco para o ser humano neste período.

No caso da componente da Qualidade do Ar, na fase de construção, todos os subfactores analisados assumem um peso equivalente, determinando alguns potenciais impactes negativos. Na fase de exploração, os subfactores avaliados (mortalidade cardiovascular/respiratória e admissões hospitalares por doenças respiratórias/cardiovasculares) associadas à exposição de PM<sub>10</sub> e de NO<sub>2</sub> são os que assumem um maior peso, face às PM<sub>2,5</sub>, ao NO<sub>2</sub> e ao risco de cancro associado à exposição ao benzeno.

No que aos Recursos Hídricos diz respeito, o EIA não perspetiva a ocorrência de contaminação da água por mobilização de contaminantes dos sedimentos para a coluna de água, atendendo ao método de construção utilizado na extensão da pista. No entanto, nos sedimentos foi encontrada a presença de metais pesados, não tendo todos sido analisados na massa de água (caso do cádmio e do chumbo), realçando-se que, havendo libertação de substâncias perigosas na água (com a eventual ressuspensão dos sedimentos), a população pode vir a ingerir alimentos contaminados pescados na zona (peixes e bivalves). Assim, antes do início da obra e durante o seu decurso, terá de haver uma avaliação correta da qualidade da água, em especial no que diz respeito a estes metais pesados.

Quanto aos Solos e Usos do Solo, releva o facto de parte das áreas totais impermeabilizadas afetas ao futuro Aeroporto do Montijo coincidirem com áreas já impermeabilizadas na BA6 (31,36 ha), sendo que as novas áreas de solo a impermeabilizar na BA6 devido à implementação do projeto corresponderão, sensivelmente, a 80 ha em 2022 e na fase de expansão esta área totalizará 100 ha.

Na fase de construção são exetáveis impactes negativos pela ocupação de solos devido à instalação do estaleiro e infraestruturas de apoio à obra, desmatção, movimentação de terras e áreas de depósito de materiais e circulação de veículos pesados, provocando compactação e riscos de erosão. Poderá ainda ocorrer uma possível contaminação dos solos com óleos e combustíveis resultantes de derrames acidentais. Tendo em consideração que o projeto irá afetar solos com reduzida potencialidade agrícola consideram-se os impactes como negativos e pouco significativos.

No que se refere às acessibilidades rodoviárias verifica-se a impermeabilização de cerca de 44 ha na Solução Base e de 37 ha na Solução Alternativa, o que torna esta última como a solução preferencial no contexto deste fator ambiental. De salientar, contudo, que os terrenos a afetar em cada uma das soluções em estudo comportam, na situação atual, usos bastantes diversificados e que uma parte significativa dos terrenos com potencial exploração agrícola não tem uso regular. Neste sentido, considera-se que o impacto das acessibilidades rodoviárias nos solos e usos do solo, embora negativo, direto e certo, é pouco significativo

atendendo às limitações dos solos afetados.

Relativamente à Paisagem, e apesar de se considerar que existem impactes negativos significativos ao nível estrutural/funcional e visual, gerados sobretudo pelas ações de construção quer da infraestrutura aeroportuária quer da ligação viária do aeroporto à A12, os mesmos serão temporários e maioritariamente de afetação local, não sendo significativos.

Na fase de construção, e no que se refere às ações de desmatção e de desflorestação na área de implantação do aeroporto, que se traduzirão na perda de valores visuais naturais, o Projeto de Integração Paisagística minimizará as referidas perdas, com a criação de espaços verdes.

No que se refere à Ligação rodoviária à A12, estão-lhe associados impactes significativos ao nível da alteração do relevo e de formação de poeiras, com consequente diminuição de visibilidade. Ambas as alterações terão, consequentemente, impactes visuais negativos, sobretudo junto dos recetores – observadores permanentes - mais afetados, devido à elevada proximidade das habitações ao traçado da via. Este será um elemento fortemente perturbador da paisagem, uma vez que constituirá uma barreira de dimensão considerável, interrompida apenas nos locais de atravessamento das estradas e caminhos existentes, através de atravessamentos em viaduto.

De igual forma, o Projeto de Integração Paisagística associado à Ligação rodoviária à A12, minimizará quer a afetação de vegetação ocorrida durante a obra, sobretudo de exemplares arbóreos de pinheiro manso, como minimizará visualmente as alterações de relevo associadas, sobretudo às situações de aterro, em alguns casos significativas, dada a proximidade a habitações.

Na fase de exploração e no que se refere à infraestrutura aeroportuária não se considera existirem impactes, sobretudo visuais, que se possam considerar significativos. A estrutura mais proeminente em termos de expressão vertical será o Terminal de Passageiros, com altura variável entre os 11 e os 27 metros, que será potencialmente visível a maiores distâncias. Contudo, o desenho e a arquitetura proposta, assim como a natureza dos materiais, revelam níveis de qualidade estéticos elevados, pelo que não se considera que o edifício, em si mesmo, gere impactes visuais que se possam considerar como negativos significativos.

Importa ainda salientar o facto da área de implantação do projeto, a BA6, ser uma área muito plana e que se caracteriza por apresentar um carácter urbano-industrial. Com a construção de novas estruturas aeroportuárias não ocorrerá a introdução de uma nova tipologia de usos, pelo que não se preveem alterações substanciais na matriz paisagística em presença, mesmo considerando a redução da área florestal que atualmente existe no interior da Base.

No que concerne ao fator Património Cultural, foi identificado um importante sítio arqueológico denominado Base Aérea do Montijo (Oc. 11A), que representará um dos principais locais *Acheulenses* (Paleolítico Inferior) do Baixo Tejo. Esta ocorrência encontrar-se-á repartida na extensão da ocupação na faixa litoral, em oito núcleos visíveis de concentração de materiais líticos (Oc. 5, 6, 9, 10, 11A, 14, 15 e 16), mas não será diretamente afetada pelo projeto.

A construção do aterro sobre a área húmida para prolongamento da Pista 01/19 para sul poderá produzir um impacto negativo, mas pouco significativo e pouco provável, sobre o elemento náutico (OP1, Base Aérea 1, fateixa).

Destaca-se também que o prolongamento da pista produzirá um impacto negativo significativo nos vestígios de antigas salinas aí existentes (OP3, Base Aérea 3, salina) destruindo de forma permanente e irreversível uma parte da estrutura existente. Considera-se, no entanto, estes impactes minimizáveis.

Visando a minimização de potenciais impactes negativos resultantes da movimentação de terras na fase de

construção foram definidas várias medidas de minimização, nomeadamente a execução de sondagens arqueológicas de diagnóstico, tendo como área prioritária de execução os locais das ocorrências 12, 23 e 24 (achados isolados de materiais líticos pré-históricos), aos quais foram ainda acrescentados os locais das ocorrências 20, 22, e 28, situadas igualmente na parte norte da plataforma aeroportuária, incluindo o trecho onde está prevista a ripagem do atual acesso ao Comando Aéreo.

Acresce que o RECAPE deverá apresentar um Plano de Salvaguarda do Património Cultural que contemple o programa de minimização de impactes a desenvolver, bem como prever a eventual criação de um espaço expositivo que permita albergar os principais achados (integrado no Projeto de Execução ou em espaço próprio), bem como um cronograma para a publicação monográfica dos trabalhos desenvolvidos.

Conclui-se, assim, que os impactes ao nível do património são, na generalidade, negativos, permanentes e irreversíveis, mas pouco significativos.

No âmbito da Avaliação de Compatibilidade de Localização (ACL) do Grupo Operacional de Combustíveis, desenvolvida ao abrigo do regime de prevenção de acidentes graves envolvendo substâncias perigosas e nos termos dos artigos 8.º e 9.º do Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de agosto considera-se que o projeto do GOC a ser instalado no Aeroporto do Montijo (1.ª e 2.ª fases) é compatível com os elementos atualmente existentes no território e com a classificação e qualificação do solo, desde que sejam implementadas as necessárias medidas de prevenção e de mitigação, nomeadamente: os critérios enumerados a ter em consideração na fase de conceção das instalações; as medidas construtivas dos equipamentos e equipamentos de segurança; as medidas gerais de proteção contra incêndios; e as medidas adicionais propostas pelo proponente, em face dos resultados obtidos para os alcances dos cenários de acidente selecionados, as quais foram consideradas no âmbito desta avaliação.

De considerar também o resultado da consulta efetuada a entidades externas à Comissão de Avaliação, nos termos do n.º 10 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, de onde se destaca em particular a pronúncia dos vários municípios da AML.

As Câmaras Municipais da Moita, de Palmela, do Seixal, de Sesimbra e de Setúbal pronunciam-se desfavoravelmente ao projeto, considerando genericamente que o mesmo contraria os IGT em vigor, e induz impactes negativos significativos, designadamente ao nível da socioeconomia (qualidade de vida, turismo e outras atividades económicas), dos sistemas ecológicos, do ambiente sonoro e da qualidade do ar.

As autarquias do Montijo, Alcochete, Barreiro e Almada pronunciam-se favoravelmente ao projeto, identificando, contudo, a necessidade de serem desenvolvidos, para uma eficaz e sustentável integração do projeto no território, outros projetos estruturantes no contexto das acessibilidades. Foi igualmente assinalada a necessidade de reestruturação e aumento da oferta de transporte coletivo de passageiros, em resposta ao aumento de procura perspectivado, e de reforço da rede de equipamentos e serviços básicos, designadamente nos setores da saúde, segurança, educação e abastecimento de água e saneamento.

Tal como já referido anteriormente, e agora reforçado por várias entidades externas com competência em matéria de gestão territorial, em particular as autarquias, a implementação de um aeroporto no Montijo despoleta, face à realidade territorial em causa, a necessidade de investimentos em outros projetos estruturantes, alguns já previstos em instrumentos de planeamento, outros que apenas agora se evidenciam, como seja o caso do oleoduto para abastecimento de combustíveis, com vantagens em termos de segurança de abastecimento e prevenção de acidentes rodoviários.

Reconhece-se igualmente que o desenvolvimento de uma nova infraestrutura aeroportuária na margem

sul da AML é, em si mesma, uma oportunidade para alavancar outros projetos estruturantes na envolvente e que até agora permanecem indefinidos quanto à sua implementação, designadamente, projetos previstos no âmbito da mobilidade como são o caso da Terceira Travessia do Tejo (rodoferroviária), da Ligação Barreiro-Montijo, Ligação Barreiro-Seixal e do desenvolvimento do projeto do Parque Empresarial da Baía do Tejo, S.A., que tem terrenos públicos disponíveis para acolher novas dinâmicas de cariz económico e empresarial, geradoras de emprego associadas direta ou indiretamente ao aeroporto.

Assim, e apesar de não existir qualquer decisão sobre esta matéria, nem tão pouco um horizonte temporal, considera-se que a uma ligação rodoviária entre os concelhos do Arco Ribeirinho Sul, com a concretização da ponte rodoviária Barreiro – Montijo, permitiria uma melhoria do sistema de mobilidade metropolitano ao nível desses municípios da AML.

Admitindo a implementação de todos os projetos previstos, todo o troço oriental do Arco Ribeirinho Sul seria positivamente impulsionado, no que respeita a dinâmicas sociais e territoriais. Por outro lado, a construção da Ligação Montijo-Barreiro, promoverá uma ligação de proximidade entre os centros urbanos da margem Sul, configurando assim um novo espaço urbano metropolitano, ancorado na cidade de Lisboa, mas autónomo e com uma dinâmica própria, contribuindo assim para uma dinâmica de concentração urbana e de interdependências entre polos da AML, fator fundamental para a gestão sustentável da AML em termos demográficos, económicos e ambientais.

A construção do Aeroporto do Montijo e do novo acesso rodoviário à A12 poderá promover a efetiva concretização de alguns destes projetos, até agora sem data de concretização prevista, nomeadamente a ponte de Ligação Barreiro – Montijo. Este projeto induziria impactes positivos muito significativos ao nível da mobilidade dos concelhos do Barreiro e da Moita, aproximando estes concelhos da nova infraestrutura aeroportuária, o que potenciaria os impactes positivos identificados ao nível socioeconómico.

Ainda no âmbito da consulta a entidades externas à Comissão de Avaliação, verificou-se que algumas entidades apontaram aspetos técnicos relativos ao projeto em si mesmo, como foi o caso da ANAC e da ANEPC. Outras entidades, como a APL, apontaram questões relativas à articulação e compatibilização com outros projetos e usos presentes nas áreas de implantação e de influência do projeto.

Algumas destas questões foram passíveis de serem esclarecidas em sede do presente procedimento de AIA, conforme já evidenciado, enquanto outras determinam exigências para o desenvolvimento do projeto de execução.

Relativamente à Consulta Pública foram recebidas cerca de 1180 exposições provenientes de entidades da Administração Central e Local, ONGA, entidades diversas, partidos políticos, empresas e cidadãos. Uma manifesta contestação à implantação do projeto do Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades é o que emerge da análise das participações recebidas durante o período de consulta pública, com exceção de um conjunto de menor expressão quantitativa de exposições que são favoráveis à construção.

A posição contrária ao projeto é transversalmente defendida por cidadãos, organizações não-governamentais de ambiente, associações e outros representantes da sociedade civil e algumas autarquias, e por opiniões de técnicos especialistas de diversas valências, que manifestam grandes reservas quanto ao projeto pelos impactes negativos significativos, não minimizáveis, em particular, nos sistemas ecológicos, ambiente sonoro, saúde humana, qualidade do ar, alterações climáticas, ordenamento do território, segurança, recursos hídricos e acessibilidades.

Verifica-se que a maioria das preocupações manifestadas coincidem com as principais temáticas abordadas e ponderadas na avaliação encontrando, na sua generalidade, reflexo no vasto conjunto de condições

impostas na presente decisão, quer para desenvolvimento do projeto e minimização dos respetivos impactes ambientais.

Os aspetos suscitados no respeitante ao risco de *bird strike*, no contexto da avaliação de segurança da operação aeronáutica, serão desenvolvidos aquando da certificação a emitir pela ANAC para o aeroporto. Não foram por isso, nem teriam de ser, objeto da presente AIA.

Face ao exposto, ponderados os impactes negativos e a sua possibilidade de minimização ou compensação, bem como perspetivados os impactes positivos, emite-se decisão favorável ao projeto do Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades, condicionado à adoção da:

- Solução 2 do estudo prévio da Extensão Sul da Pista 01/19; e, da
- Solução Alternativa do estudo prévio da Ligação rodoviária à A12;

bem como ao cumprimento dos termos e condições expressas no presente documento.

De salientar ainda que a avaliação desenvolvida pela Comissão de Avaliação evidenciou um conjunto de aspetos, que sendo exteriores ao presente procedimento, assumem particular relevância para uma integração mais sustentável do projeto num contexto de desenvolvimento regional e nacional, e com vista a potenciar plenamente as suas mais-valias, designadamente:

- A necessidade de adequação dos Instrumentos de Gestão Territorial aplicáveis, pelas entidades com competência em matéria de planeamento e ordenamento do território, de forma a refletir os novos usos e dinâmicas territoriais, bem como as novas estratégias de desenvolvimento, resultantes do projeto.
- A oportunidade de o projeto por si só potenciar o desenvolvimento de projetos estruturantes do território, alguns já previstos em instrumentos de planeamento, outros identificados no âmbito da presente avaliação.
- A necessidade de reestruturar e aumentar a oferta de transporte coletivo de passageiros (fluvial e rodoviário) em resposta ao aumento de procura induzido pelo novo Aeroporto do Montijo.
- A necessidade de reforço de equipamentos e de serviços básicos designadamente nos setores da saúde, segurança e educação, de abastecimento de água e saneamento básico.
- A análise do risco de *bird strike*, no contexto da avaliação de segurança da operação aeronáutica, a desenvolver aquando da certificação a emitir pela ANAC para o aeroporto, a qual, no entanto, fica condicionada ao estrito cumprimento das medidas que resultam do presente procedimento de AIA bem como do procedimento de verificação da conformidade ambiental do projeto de execução que vier a ser desenvolvido.

Neste sentido, reconhecendo que a plena salvaguarda destes aspetos implica, na sua maioria, o envolvimento de entidades não diretamente vinculadas pelo presente procedimento de AIA, a Comissão de Avaliação considerou de tecer recomendações, que se consideram deveras pertinentes e que se encontram refletidas na presente decisão.

Dessas recomendações destaca-se a importância de ser constituída uma Comissão de Acompanhamento Ambiental (CAA), a qual desde já se assume no contexto desta decisão.

A CAA terá como objetivo, acompanhar o desenvolvimento do projeto e a implementação das condições que vierem a ser impostas pela presente decisão e demais que venham a ser emitidas no contexto do regime jurídico de AIA sobre este projeto, de forma a garantir a articulação necessária entre todas as entidades relevantes.



A CAA deve ser constituída pelos organismos com competência nas matérias relevantes, incluindo entidades representadas na Comissão de Avaliação e a sua atividade deve abranger a fase de construção podendo prolongar-se para a fase de exploração, em função da evolução do projeto e do ponto de situação da implementação e avaliação da eficácia das medidas de minimização e de compensação preconizadas.

Reconhece-se ainda a necessidade da Agência Portuguesa do Ambiente, enquanto Autoridade Nacional da Água, proceder à integração do projeto no Plano de Gestão de Região Hidrográfica do 3º ciclo, com descrição e justificação das alterações decorrentes da implementação do projeto.

### Recomendações para outras entidades

Tutela do Projeto (Ministério das Infraestruturas e Habitação) e outras tutelas relevantes, como por exemplo o Ministério do Ambiente e da Ação Climática

1. Preconizar medidas preventivas com o objetivo de minimização e controlo urbanístico no território dos concelhos afetados.
2. Promover a realização de um plano de desenvolvimento territorial associado ao Aeroporto do Montijo, com o envolvimento de todos os atores com responsabilidade na gestão dos territórios afetados. Tal plano deve, subsequentemente, suportar a eventual revisão de outros instrumentos de gestão territorial com efeitos sobre os mesmos territórios. No âmbito deste Plano de Desenvolvimento devem ser ponderadas as necessidades despoletadas pelo Aeroporto do Montijo, designadamente no que se refere:
  - Ao desenvolvimento de outros projetos estruturantes no contexto das acessibilidades, nomeadamente, a concretização de ligações rodoviárias entre as penínsulas do Seixal e do Barreiro e entre o Barreiro e o Montijo, a concretização da componente ferroviária na ligação radial Barreiro-Lisboa e na ligação transversal Barreiro-Montijo, bem como de outras vias estruturantes para garantir a ligação da rede viária municipal às vias de acesso ao aeroporto.
  - À reestruturação e ao aumento da oferta de transporte coletivo de passageiros em resposta ao aumento de procura prospetivado, devendo ser privilegiados os veículos de zero e baixas emissões.
  - Ao reforço de equipamentos e de serviços básicos designadamente nos setores da saúde, segurança, educação e abastecimento de água e saneamento.
3. Promover a elaboração de um estudo técnico e de um plano de implementação de soluções para abastecimento de combustíveis ao Aeroporto do Montijo por *pipeline*, face às vantagens de uma solução desta natureza em termos de segurança de abastecimento e prevenção de acidentes rodoviários envolvendo as substâncias perigosas transportadas.

Autoridade Nacional para a Aviação Civil (ANAC)

4. No âmbito da certificação a emitir para o Aeroporto do Montijo, e em particular na análise de risco de *bird strike*, deve ser observado o estrito cumprimento das medidas que resultam do presente procedimento de AIA. Salienta-se que para afugentamento de avifauna apenas devem ser utilizados métodos sonoros e recurso a falcoaria na área do aeroporto, sendo interditas outras medidas, nomeadamente métodos visuais, barreiras físicas, armadilhas e uso de químicos e venenos. Relativamente à implementação de medidas de redução de atratividade, e considerando que a função ecológica do estuário do Tejo não pode ser eliminada, as situações de risco só podem ser solucionadas

com base na gestão da circulação de aeronaves. É ainda interdita a eliminação de açudes e de outros corpos de água.

#### Autoridade Nacional de Conservação da Natureza

5. Criação de uma sociedade veículo, enquanto instrumento de operacionalização e implementação das medidas de compensação para proteção e conservação da avifauna, suportada nos mecanismos financeiros previstos no quadro da presente decisão. Esta sociedade veículo terá como quadro de funções a implementação de atividades diretamente conexas com a proteção e conservação das aves selvagens, devendo para tal desenvolver um Plano de Ação para a implementação das medidas de compensação para a conservação da fauna selvagem, em particular da avifauna, devido à perturbação causada pelo sobrevoo de aeronaves na ZPE do Estuário do Tejo, cujo quadro de referência e respetivo cronograma será remetido à autoridade de AIA previamente à conclusão do procedimento de verificação da conformidade ambiental do projeto de execução.

O Plano de Ação atrás referido deve integrar:

- Aquisição de salinas numa área total no mínimo igual à área sujeita a perturbação forte, ou seja 1467 ha;
- Aquisição de terrenos e/ou contratos de gestão; e/ou aplicação de medidas compensatórias por perda de produtividade nos campos agrícolas na Lezíria do Tejo;
- Intervenção de requalificação e/ou recuperação de habitats nas áreas adquiridas e/ou contratualizadas;
- Alocação do Mouchão da Póvoa e sua adequação como refúgio e zona de alimentação de avifauna;
- Requalificação de instalações do CEMPA (Centro de Estudos de Migrações e Proteção de Aves), bem como das instalações de Vale de Frades e Saragoça;
- Plano de monitorização da eficácia das medidas de compensação para a avifauna (que contemple programas de monitorização através de censos e estudos dirigidos a grupos específicos; integração de toda a informação de modo a avaliar a evolução das populações de aves no estuário; avalie a eficácia das medidas de gestão de refúgios na atração de aves e a disponibilidade de locais de alimentação; antecipe necessidades de alteração/gestão diferenciada de habitat).

Atendendo à tipologia de projeto e ao longo período de aplicação do mesmo, o plano de ação terá de ser revisto e ajustado às alterações do meio e aos resultados dos estudos com uma periodicidade mínima de 2 anos nos primeiros 10 anos de exploração, e de 10 em 10 anos na fase subsequente. O Plano terá de ter em conta igualmente as flutuações populacionais dos campos de reprodução no norte da Europa.

#### **Condicionantes**

1. Para a extensão sul da Pista 01/19 implementar a Solução Alternativa 2 de construção de uma estrutura em betão armado, do tipo porticada, fundada em estacas também de betão.

Caso se venha a verificar, no âmbito do desenvolvimento do projeto de execução, que esta alternativa não apresenta viabilidade, designadamente ao nível da segurança e das condições de operação, deve ser entregue à Autoridade de AIA, para apreciação e pronúncia previamente à apresentação do RECAPE, a demonstração desta inviabilidade, acompanhada de parecer das entidades relevantes,



nomeadamente da ANAC. O projeto de execução e respetivo RECAPE devem ser desenvolvidos de acordo com a pronúncia que vier a ser emitida pela Autoridade de AIA.

2. Para a Ligação Rodoviária à A12 implementar a Solução “Alternativa”, otimizada tendo em consideração a necessidade de:
  - Interditar a circulação do transporte de hidrocarbonetos, de materiais radioativos e de outras substâncias perigosas, na rotunda R2.
  - Minimizar a afetação de propriedades e habitações, evitando a criação de parcelas sobrantes.
  - Garantir características de traçado que permitam a melhor fluidez de tráfego possível e consequentemente o melhor nível de serviço.
  - Minimizar os movimentos de terras e o efeito barreira no território atravessado, quer através do prolongamento dos viadutos propostos quer pelo aumento das distâncias entre pilares.
3. Desativar as captações para abastecimento de água para consumo humano CBR2 e FR2 do polo de extração do Samouco e criar um novo polo de abastecimento, constituído por duas novas captações e dois novos reservatórios, na zona da Lagoa da Cheia/Pinheiro da Cruz, no concelho de Alcochete.
4. Proibir o tráfego aéreo no período 0h-6h, a constar do AIP (*Aeronautical Information Publication*) do Aeroporto do Montijo.
5. Condicionar a operação do Aeroporto do Montijo nas faixas horárias 23h00-00h00 e 06h00-07h00 à disponibilização de *slots* horários para o ano de 2022 de 2983 movimentos anuais. A revisão deste valor pode ser efetuada ao fim dos primeiro, segundo e quarto anos civis de exploração e, depois, quinquenalmente, em função dos resultados do sistema de monitorização em contínuo de ruído ambiente, com vista a que a isófona  $L_n=55$  dB(A) não abranja área habitada.
6. Adotar procedimentos de aterragem e descolagem menos ruidosos e que evitem ou minimizem o impacto sobre as áreas mais sensíveis, segundo recomendações da ICAO e validação pela NAV, designadamente a utilização de procedimento ICAO\_A na descolagem da Pista 19 e de procedimento “*Reduced Landing Flap*” e a não utilização de *Reverse Thrust* na Aterragem na Pista 01, sempre que a segurança na operação não seja posta em causa. Estes procedimentos devem ser validados pela NAV e pelas companhias aéreas que irão efetivamente operar no Aeroporto do Montijo, devendo constar do AIP do Aeroporto do Montijo.

#### Elementos a Apresentar

Além de todos os dados e informações necessários à verificação do cumprimento das exigências do presente decisão, o RECAPE deve ainda integrar os seguintes os elementos:

##### Elementos aplicáveis ao projeto de execução e RECAPE do Aeroporto do Montijo

1. Protocolo de articulação com a Administração da Base Aérea n.º 6 de forma a garantir que, em situações de emergência, é possível a utilização civil da via militar desde o aeroporto até a porta de armas.
2. Avaliação do dimensionamento e das condições de utilização do Terminal Fluvial do Seixalinho para aferir eventuais necessidades de adaptação à procura adicional, à tipologia do passageiro aéreo e à interface com o serviço *shuttle* para o aeroporto, tendo em conta as necessidades previstas, em articulação com a empresa concessionária desta infraestrutura.

3. Protocolo de articulação com o operador do serviço de transporte fluvial de passageiros entre o Cais do Seixalinho e Lisboa, de forma a salvaguardar a medida de compensação n.º 158, garantindo que os dois navios a serem adquiridos se encontram operacionais aquando da entrada em exploração do Aeroporto do Montijo.
4. Demonstração de que a capacidade do *layout* de pista permite atingir 24 movimentos por hora para as diferentes fases de exploração do aeroporto, através de simulação informática em tempo acelerado com metodologia e pressupostos previamente validados pela NAV e ANAC, e apresentar alterações ao referido layout, caso sejam necessárias.
5. Demonstração da eficácia da adoção de procedimentos de voo durante a aproximação à Pista 01 - "*Reduced Landing Flap*" e outros procedimentos recomendados pela ICAO e validados pela NAV - que tenham pelo menos 3 dB(A) de eficácia em termos de LAeq.
6. Reformulação do Programa de Reforço do Condicionamento Acústico de Edifícios deficitários na área delimitada pelas isófonas de ruído particular:  $L_{den}=55$  dB(A) para intervir em edifícios escolares e hospitalares ou similares, e  $L_n=52$  dB(A) para intervir em edifícios habitacionais. Deve ser auscultada a entidade competente para a aplicação do Regulamento dos Requisitos Acústicos de Edifícios para efeitos de definição dos critérios e metodologia de seleção dos edifícios a intervir, para a fixação do objetivo de condicionamento acústico e para identificação das tipologias das soluções a adotar. O programa a apresentar deve incluir o respetivo cronograma anual, contemplando a implementação das medidas até à entrada em exploração do Aeroporto. A implementação das medidas previstas no programa deve ser suportada financeiramente pelo proponente, num valor estimado entre 15 e 20 M€ (quinze a vinte milhões de euros).
7. Determinação da efetiva exposição ao ruído dos recetores localizados nas vias existentes mais ruidosas na zona de maior exposição ao ruído dos sobrevoos (Moita), nomeadamente EN 11-1 e Av. 1.º de Maio em função do impacto para a saúde calculado no EIA.
8. Plano de redução de emissões de GEE, de consumos primários, de resíduos e de consumos energéticos, a implementar durante a fase de exploração do Aeroporto do Montijo, que contemple, pelo menos, o seguinte:
  - a) Implementação de sistemas de telegestão de todos os edifícios principais para monitorização e minimização de consumos primários e energéticos e produção de resíduos.
  - b) Maximização da utilização da luz natural, em detrimento da luz artificial.
  - c) Instalação de um *Cooling chiller* a fim de assegurar um ótimo conforto térmico, minimizando o consumo de energia.
  - d) Monitorização dos níveis de luminosidade das áreas interiores do Terminal, de forma a poder otimizar a utilização da iluminação nos edifícios.
  - e) Ajustes diários na programação dos sistemas de AVAC, de forma a consumir o mínimo de energia necessária, para proporcionar aos utentes do aeroporto boas condições de conforto térmico.
  - f) Instalação de um sistema de controlo de iluminação das placas de estacionamento de aeronaves, por forma a assegurar que apenas permanecem ligadas as que realmente são necessárias.

- g) Redução da iluminação noturna das áreas públicas do Terminal de Passageiros e dos arruamentos circundantes do aeroporto, sem colocar em causa a segurança destes espaços.
  - h) Introdução de melhorias ao nível da gestão do funcionamento dos sistemas de iluminação pública, edifícios e AVAC em geral.
  - i) Introdução de pontos de comando de iluminação em gabinetes, reduzindo iluminação em excesso, sem colocar em risco a quantidade de luz necessária para os locais de trabalho, como pedido pelas regulações aplicáveis.
  - j) Análise de energias alternativas com identificação de potenciais oportunidades de introdução deste tipo de energia para autoconsumo.
  - k) Utilização de armaduras ou lâmpadas de Led de elevada eficiência e durabilidade, com destaque para as zonas comerciais e zonas dos sistemas de tratamento de bagagens. Esta solução deverá igualmente ser equacionada ao nível da iluminação da placa de estacionamento e iluminação exterior e pública.
  - l) Instalações sempre acessíveis para facilitar manutenções.
  - m) Aproveitamento de água pluvial e reuso de águas cinzentas.
  - n) Privilegiar a utilização de materiais autóctones, duráveis e de fácil limpeza.
  - o) Instalação de equipamento de climatização mais eficiente em todos os edifícios.
  - p) Minimização dos consumos de gás natural nos espaços comerciais.
9. Plano de Gestão de Vida Selvagem, de acordo com as orientações internacionais (ICAO 2012, ACI 2013), integrando um Programa de Gestão de Habitats e um Plano de Gestão e Controlo de Risco de Colisão com Avifauna. Este Plano deve ser desenvolvido, de acordo com as diretrizes elencadas no EIA. No entanto, no que se refere às medidas de afastamento de avifauna apenas devem ser utilizados métodos sonoros e recurso a falcoaria na área do aeroporto, sendo interditas outras medidas, nomeadamente métodos visuais, barreiras físicas, armadilhas e uso de químicos e venenos. Relativamente à implementação de medidas de redução de atratividade, e considerando que a função ecológica do estuário do Tejo não pode ser eliminada, as situações de risco só podem ser solucionadas com base na gestão da circulação de aeronaves. É ainda interdita a eliminação de açudes e de outros corpos de água. O Plano a apresentar em RECAPE deve ser objeto de parecer prévio do ICNF.
10. Estudo para avaliação do efeito de perturbação das aeronaves sobre as aves na ZPE do Estuário do Tejo, que inclua:
- a) Os períodos de migração pré e pós-nupcial, que incluem não só aves que passam o inverno, mas todas aquelas que utilizam o estuário do Tejo, uma zona de *stopover* (i.e. de paragem temporária para descanso e constituição de reservas para a migração). Estes episódios migratórios ocorrem com regularidade bi-anual.
  - b) Reforçar os programas de marcação e seguimento de aves por forma a determinar com exatidão: a conectividade entre zonas de alimentação e refúgio; os movimentos na envolvente do aeroporto com vista a avaliar os riscos de *bird strike*; determinar o efeito barreira criado pelas medidas de espantamento da avifauna e do ruído na área da ZPE.
- Este estudo deve iniciar-se antes da fase de construção e ter uma duração mínima de um ano de forma a estabelecer a situação de referência real no estuário e ajudar a definir o(s) plano(s) de

monitorização a executar na fase de construção e exploração (da responsabilidade da Autoridade Nacional de Conservação da Natureza/Sociedade Veículo para implementação de medidas de compensação).

A proposta metodológica do estudo terá de ser previamente aprovada pelo ICNF.

Caso este estudo não esteja concluído à data de apresentação do RECAPE deve ser apresentado um relatório com o ponto de situação dos trabalhos desenvolvidos e com a análise dos resultados obtidos até esse momento.

11. Estudo para quantificar o impacto de inundação originada por eventual *tsunami*, onde conste simulação de cenários resultantes de inundação daquela origem, cumulativamente com a subida de nível do mar previsível derivado de alterações climáticas, para o horizonte temporal do projeto. Em função dos resultados deste estudo, identificar e avaliar os impactos no projeto, propondo as respetivas medidas de minimização. Os cenários de alterações climáticas devem ser solicitados à APA.
12. Plano de Emergência Interno abrangendo a totalidade da área do aeroporto, que contemplem as condições de segurança dos elementos humanos expostos ao risco e que explicitamente estabeleçam os mecanismos de evacuação, para diferentes cenários de acidentes graves, incluindo entre outros, os decorrentes de situações de risco sísmico, risco de *tsunami* e risco de inundação. O referido Plano deve, entre outros aspetos, prever pontos de encontro que permitam absorver o número máximo de utilizadores do aeroporto, bem como a definição de rotas de evacuação que permitam otimizar a retirada das pessoas (incluindo os casos de mobilidade reduzida).
13. Estudo de Viabilidade técnica da reutilização da água tratada proveniente da ETAR do Seixalinho ou de ETAR própria, nos termos do Decreto-Lei nº 119/2019, de 21 de agosto. Para o efeito e tendo presente os usos compatíveis com a qualidade daquelas águas (usos paisagísticos, usos urbanos não potáveis) o estudo deve integrar, no mínimo, a avaliação das seguintes condições:
  - a) Volume potencial de utilização de água residual tratada para reutilização (ApR).
  - b) Potenciais tipologias de utilização da água residual tratada.
  - c) Identificação e caracterização dos recetores (pessoas, animais, componentes ambientais naturais) em função dos locais e tipologias de usos de utilização.
  - d) Planos de controlo de qualidade da ApR que permitam verificar a qualidade da água no momento da entrega e ao longo do tempo e para os diferentes tipos de aplicação.
  - e) Medidas de prevenção e mitigação face a riscos identificados.
  - f) Identificação do processo de tratamento das águas residuais tratadas para efeitos de reutilização.
  - g) Identificação do sistema de distribuição e armazenamento das águas residuais tratadas para reutilização.
  - h) Declaração da entidade gestora em como promoverá as ações necessárias com vista à obtenção de licença de produção de ApR.
  - i) Responsabilidades do produtor da ApR /entidade gestora e do utilizador/AM para efeitos do fornecimento, gestão do sistema de adução e do controlo de qualidade.

Caso se venha a demonstrar que a solução de reutilização (ApR) a partir da ETAR do Seixalinho se revela economicamente inviável e se opte pela implementação de uma ETAR própria, apresentar a

- solução de tratamento das águas residuais domésticas, de forma detalhada, bem como a análise de reutilização da água tratada da ETAR própria, não se aplicando, nesse caso, a alínea h).
14. Autorização de ligação dos efluentes domésticos produzidos na fase de construção à ETAR do Seixalinho, emitida pela entidade gestora do sistema de tratamento (Simarsul).
  15. Demonstração de que a solução apresentada para a drenagem das águas oleosas é aplicável exclusivamente à totalidade das áreas descobertas. No caso das águas residuais resultantes de eventuais derrames acidentais com origem em zonas cobertas ou de lavagens em edifícios, devem as mesmas ser acondicionadas e encaminhadas a destino adequado.
  16. Elementos, com detalhe adequado, relativos ao sistema de drenagem e reutilização das águas de incêndio, produzidas durante os treinos.
  17. Ortofotografia digital com base em fotografias aéreas das campanhas realizadas durante as décadas de 1940 e 1950 para interpretação e identificação de estruturas arqueológicas negativas ou antigos elementos construídos de interesse cultural, não detetáveis na observação visual de superfície. Os fotogramas devem ser digitalizados em digitalizador fotogramétrico com resolução de 21 micron. O resultado do processamento fotogramétrico deve ser exportado em formato GeoTIFF e KMZ, referenciado ao sistema geo-cartográfico nacional (ETRS89 - PT/TM06), com a máxima resolução espacial permitida pelos fotogramas originais.
  18. Memória descritiva e histórico-arquivística das salinas (OP3), a afetar pela extensão sul da pista, incluindo uma descrição detalhada das estruturas e levantamento topo-hidrográfico de pormenor.
  19. Resultados de pelo menos duas sondagens geoarqueológicas com recolha integral de sedimentos e análise paleoambiental, com a colaboração de um geoarqueólogo e de um arqueobotânico. A análise paleoambiental implica: a datação por radiocarbono das diferentes unidades sedimentológicas do Plistocénico e Holocénico; a caracterização sedimentológica (textura e caracterização composicional); a análise paleoecológica (micro e macrorrestos vegetais e faunísticos, entre outros), de nutrientes e antropização (eutrofização); e a identificação de eventuais bens arqueológicos; entre outras. Os resultados devem assim contribuir para identificar as sucessivas movimentações da orla costeira ao longo dos séculos e caracterizar diacronicamente a eventual ocupação humana e o paleoambiente do local associado aos sítios arqueológicos identificados.
  20. Resultados das sondagens arqueológicas manuais de diagnóstico, desenvolvidas nessa fase, nas áreas de incidência direta do projeto nos locais das ocorrências 12, 20, 22, 23, 24 e 28, com uma área mínima de 400 m<sup>2</sup>.
  21. Plano de Constituição e Gestão da Cortina Arbórea. Este plano deve definir cartograficamente a cortina arbórea a constituir com base na preservação das manchas de vegetação existentes – pinheiro e sobreiro – e nos *habitats* em presença a preservar que se encontram representados cartograficamente na Carta de Habitats Naturais e Seminaturais do EIA assim como com base nas áreas em que ocorra a regeneração natural. O referido Plano deve fazer-se acompanhar de um modelo de gestão para a mesma tendo em consideração as exigências de segurança devidas ao funcionamento do aeroporto devendo ficar definida a entidade responsável pela sua manutenção e gestão.
  22. Enquadramento visual das áreas de estacionamento automóvel a criar, nomeadamente através do projeto de arquitetura, e estudo da possibilidade de algumas das coberturas de ensombramento utilizadas possuírem placas fotovoltaicas para produção de energia elétrica e maior sustentabilidade



do projeto. Não se verificando justificadamente esta opção, as coberturas deve ser em materiais inertes, de modo a diminuir a atratividade para a avifauna.

23. Projeto de Integração Paisagística do Aeroporto do Montijo (lado terra) desenvolvido de acordo com as seguintes orientações:

- a) O processo de conceção do espaço público e de enquadramento de toda a área de enquadramento do aeroporto deve considerar desde início a participação de um arquiteto paisagista.
- b) O desenho dos espaços deve garantir a continuidade da leitura da Paisagem, não constituindo uma rutura com a paisagem envolvente, antes promovendo a ligação da nova estrutura com as tipologias de paisagem existentes.
- c) Deve ser apresentado como um documento autónomo na qualidade de Projeto de Execução como todas as peças escritas e desenhadas necessárias à sua compreensão tendo em consideração que o mesmo irá para execução por Empreiteiro.
- d) As peças escritas a apresentar devem incluir Memória Descritiva, Caderno de Encargos, Mapa de Quantidades, Plano de Manutenção.
- e) As peças desenhadas a apresentar devem incluir o Plano Geral, Plano de Plantações e de Sementeiras e todos os pormenores necessários à sua correta execução.
- f) Acomodar o mais possível os elementos vegetais de porte arbóreo existentes.
- g) Deve ter em consideração a sensibilidade das zonas a intervencionar, de modo a evitar escolha de espécies vegetais que atraiam a fauna, em especial para a avifauna e mamofauna, especialmente na proximidade da área de circulação de aeronaves.
- h) Na seleção de espécies vegetais privilegiar as autóctones mas devendo, no entanto, ser evitadas as que se constituam como fonte de alimento ou habitat à avifauna local ou que, de algum modo, favoreçam a sua ocorrência; plantas com bagas comestíveis (camarinhas, pilriteiros, roseiras) devem ser evitadas, usando-se, ao invés, por exemplo, plantas sem bagas.
- i) Deve ficar expresso, na Memória Descritiva e/ou no Caderno Técnico de Encargos e de forma taxativa, a necessidade de assegurar um controlo muito exigente quanto à origem das espécies vegetais a usar, com referência clara à *Xylella fastidiosa multiplex*, devendo ser, inclusive, considerada a introdução de claras restrições geográficas quanto à obtenção dos exemplares em causa.
- j) Não utilizar espécies alóctones para as quais tenha sido observado comportamento invasor em Portugal Continental.
- k) A espécie, o porte e a localização dos exemplares a propor deve adequar-se ao espaço de modo a não comprometerem as infraestruturas, pavimentos, iluminação, sinalética e mobiliário.
- l) Prever iluminação de segurança nas áreas verdes não intrusiva.
- m) Garantir níveis elevados de adequada acessibilidade e mobilidade.
- n) Garantir a codificação, inteligibilidade do espaço e soluções inclusivas.
- o) Continuidade formal e visual/estética de materiais.
- p) Soluções que conduzam a uma identidade própria.
- q) Utilização de materiais – inertes e vivos - de qualidade/durabilidade mais nobre.

- r) Garantir a presença de equipamento e mobiliário urbano com adequada ergonomia e proteção.
- s) Prever os respetivos sistemas de rega.
- t) Garantir uma faixa desimpedida de 25 metros para o exterior da vedação militar, assim como a existência de um caminho de ronda no interior da área militar.

**Elementos aplicáveis ao projeto de execução e RECAPE das Acessibilidades Rodoviárias**

24. Estudo que avalie o nível de serviço de nós rodoviários que possam vir ainda a sofrer de influência relevante do Aeroporto do Montijo, em particular o Nó de Sacavém e o Nó de ligação entre CRIL e IP7.

25. Estudo adicional de Ruído para a fase de exploração e para as seguintes zonas:

- Próximas do traçado escolhido para o novo acesso à A12, nas situações S10, S12, S13 e S14.
- Próximas do novo acesso ao Cais do Seixalinho e vias existentes, nas situações S09 (zona com o novo acesso ao Cais do Seixalinho, Estrada do Seixalinho), S11 (Rua Quinta da Praia), S12 (Rua Oceano e EM501), S14 (Estrada Real e EN119), e S16.
- Na zona S15 (Avenida de Portugal, Av. Cap. Salgueiro Maia, Avenida Garcia da Orta).

Para estas zonas, devem ser identificados e quantificados todos os recetores sobre-expostos a ruído, apresentando previsões de ruído com rigor acrescido, tendo em vista apresentar uma proposta detalhada das medidas a implementar, que deverá precisar:

- Os troços de via onde terá de ser aplicado um determinado tipo de pavimento pouco ruidoso, a indicar (por exemplo BMB e ganho de dB estimado).
- Quanto às barreiras acústicas a propor, o ano previsto de implementação, a sua localização, dimensionamento, tipo de barreira e redução esperada em dB, apresentada em quadro para os recetores mais expostos de cada zona e em mapa de ruído após adoção das medidas.

O Estudo deve ainda corrigir as estimativas globais de população sobre exposta a tráfego rodoviário antes e após projeto, já que o EIA indica um decréscimo da população sobre-exposta a ruído rodoviário entre situação atual e futura, em oposição ao acréscimo de tráfego claramente induzido com o projeto em estudo.

26. Projeto de Integração Paisagística do Acesso à A12 desenvolvido de acordo com as seguintes orientações:

- a) O processo de enquadramento de toda a via deve considerar desde início a participação de um arquiteto paisagista.
- b) Deve ser apresentado como um documento autónomo na qualidade de Projeto de Execução como todas as peças escritas e desenhadas necessárias à sua compreensão tendo em consideração que o mesmo irá para execução por Empreiteiro.
- c) As peças escritas a apresentar devem incluir Memória Descritiva, Caderno de Encargos, Mapa de Quantidades, Plano de Manutenção.
- d) As peças desenhadas a apresentar devem incluir o Plano Geral, Plano de Plantações e de Sementeiras e todos os pormenores necessários à sua correta execução.
- e) Acomodar o mais possível os elementos vegetais de porte arbóreo existentes.
- f) Na seleção de espécies vegetais privilegiar as autóctones.



- g) Proceder ao reforço das plantações nas situações críticas – taludes de maior dimensão e muros identificados no EIA – através da constituição de cortinas multiestratificadas - arbóreo-arbustivas - e multiespecíficas.
- h) Deve ficar expresso, na Memória Descritiva e/ou no Caderno Técnico de Encargos e de forma taxativa, a necessidade de assegurar um controlo muito exigente quanto à origem das espécies vegetais a usar, com referência clara à *Xylella fastidiosa multiplex*, devendo ser, inclusive, considerada a introdução de claras restrições geográficas quanto à obtenção dos exemplares em causa.
- i) Deve prever os respetivos sistemas de rega considerando o aproveitamento das águas pluviais.
- j) Não utilizar espécies alóctones para as quais tenha sido observado comportamento invasor em Portugal Continental.
- k) Contemplar uma cortina arbórea em toda a extensão da ligação rodoviária à A12, de acordo com as diretrizes paisagísticas apresentadas na presente decisão.

**Elementos aplicáveis aos projetos de execução e RECAPE de ambas as componentes (Aeroporto do Montijo e Acessibilidades Rodoviárias)**

- 27. Plano de Gestão Ambiental (PGA) da Obra, constituído pelo planeamento da execução de todos os elementos das obras e identificação e pormenorização das medidas de minimização a implementar na fase da execução das obras, e respetiva calendarização (cronograma de obra). O cronograma da Obra deve ser definido de forma a salvaguardar o tempo necessário à boa execução das medidas constantes da presente decisão, incluindo a realização de todos os trabalhos arqueológicos.
- 28. Carta de Condicionantes à localização dos estaleiros, manchas de empréstimo e de depósito, parques de materiais, acessos à obra e outras estruturas temporárias, em áreas de declive reduzido e com acesso próximo, o mais afastado possível de zonas habitacionais, para evitar grandes movimentações de terras e abertura de acessos temporários, minimizando assim as emissões associadas. Evitar, sempre que possível, a ocupação dos seguintes locais:
  - a) Áreas do domínio hídrico;
  - b) Áreas inundáveis;
  - c) Zonas de proteção de águas subterrâneas (áreas de elevada infiltração);
  - d) Perímetros de proteção de captações;
  - e) Locais sensíveis do ponto de vista geotécnico;
  - f) Locais sensíveis do ponto de vista paisagístico;
  - g) Áreas de ocupação agrícola;
  - h) Áreas onde existam habitats naturais, presença de espécies RELAPE, presença de sobreiros ou dos biótopos mais importantes (Salinas, Sapal, Pastagens).
  - i) Distância mínima de 50 m das ocorrências patrimoniais.Caso se encontre já definida a localização de qualquer um destes elementos deve ser demonstrado de que forma a mesma salvaguarda o cumprimento das condicionantes acima elencadas
- 29. Estudo adicional de Ruído para a fase de obra, tendo em conta os planos de trabalho e a respetiva calendarização, em particular quanto ao tráfego de veículos pesados no tecido urbano, e localização

- de estaleiros da obra do novo acesso, identificando períodos críticos de determinadas fases da obra com elevada emissão sonora para recetores próximos a serem expressamente identificados; tal terá como objetivo virem a ser propostas medidas de minimização específicas e detalhadas para a fase de obra. De salientar que a eventual realização de trabalhos nos períodos interditos pelo RGR (sábados, domingos e feriados e períodos entardecer e noturno de dias úteis) não deverá ser, à partida, programada; como tal, o recurso à obtenção de LER deverá apenas ser considerado em casos muito excecionais (por exemplo determinados trabalhos que não possam ser interrompidos por riscos de acidente) e por curtos períodos de tempo, de forma a evitar a permanência de incómodos significativos para as populações afetadas durante longos períodos de tempo.
30. Estudo para verificação do dimensionamento hidráulico das soluções de drenagem que também inclua a demonstração de que o sistema de drenagem está preparado para garantir o tratamento das águas potencialmente contaminadas, caso a monitorização venha a evidenciar a existência de metais pesados, com valores acima de limites legais.
  31. Demonstração de que o desenvolvimento do projeto de execução evitou a afetação direta das ocorrências patrimoniais identificadas ou a inevitabilidade dessa afetação, propondo as respetivas medidas de minimização.
  32. Plano de Salvaguarda do Património Cultural (PSPC) que contemple o programa de minimização de impactes, bem como a eventual criação de um espaço expositivo que permita albergar os principais achados (integrado no Projeto de Execução ou em espaço próprio), bem como um cronograma para a publicação monográfica dos trabalhos desenvolvidos.
  33. Demonstração de que, quando por razões técnicas do projeto não houver possibilidade de proceder a alterações pontuais de traçado ou de localização dos respetivos componentes, se assumiu como inevitável a destruição total ou parcial de uma ocorrência patrimonial. Garantir assim a salvaguarda pelo registo arqueológico da totalidade dos vestígios e contextos a afetar diretamente pela obra, independentemente do seu meio. No caso de elementos arquitetónicos, através de registo topográfico, gráfico, fotográfico e da elaboração de memória descritiva; no caso de sítios arqueológicos, através da sua escavação integral.
  34. Levantamento/inventariação georeferenciado de todos os elementos de porte arbóreo, com destaque para os sobreiros, a preservar e a integrar no projeto de Integração Paisagística aos quais a área potencial de implantação do projeto se sobrepõe. Os referidos elementos devem ser caracterizados quanto à espécie, dap/pap, altura, valor patrimonial e/ou conservacionista e estado fitossanitário onde sejam identificados os, a preservar, a transplantar e a abater. Identificar os locais para onde os exemplares de porte arbóreo serão transplantados e as condições em que os mesmos serão mantidos caso não seja um transplante definitivo.
  35. Plano de erradicação e controle de espécies exóticas onde constem as diversas intervenções a realizar para o seu controlo assim como as metodologias a utilizar tendo como suporte gráfico a Carta de Biótopos apresentada no EIA que deve ser devidamente atualizada à data prévia ao início da obra.
  36. Estudo de ordenamento do estacionamento na envolvente ao Terminal Fluvial do Seixalinho, que garanta, em fase de exploração do Aeroporto a implementação de medidas de gestão do estacionamento rodoviário (horário de funcionamento, regime tarifário, fiscalização, etc.) no Cais do Seixalinho, nas vias envolventes à BA6 e nos núcleos urbanos mais próximos, que favoreçam a utilização por residentes e utilizadores do transporte fluvial e combatam o estacionamento ilegal.

37. Demonstração de que, para efeitos de desenvolvimento do projeto de execução e das respetivas medidas de minimização e compensação, foram promovidas iniciativas de articulação com os atores relevantes atendendo aos vários usos, categorias de espaço e condicionantes presentes na área afetada, designadamente, autarquias, operadores de transportes e gestores de infraestruturas, associações dos principais setores de atividade afetados, bem como entidades com competência em matéria de servidões e restrições de utilidade pública aplicáveis.

### Medidas de Minimização

Tendo como base o documento “Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção”, disponível no sítio da APA na internet, devem ser adequadas e integradas as medidas que se apliquem ao Projeto de Execução que vier a ser desenvolvido. Também as medidas de minimização específicas apresentadas no EIA devem ser revistas de acordo com o Projeto de Execução que vier a ser definido.

Todas as medidas de minimização dirigidas à fase de preparação prévia à obra e à fase de execução da obra devem constar no respetivo Plano de Acompanhamento Ambiental de Obra (PAAO), o qual deve integrar o caderno de encargos da empreitada. Incluir no Caderno de Encargos, nomeadamente através do Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra, de todas as ocorrências patrimoniais inventariadas pelo EIA, assim como de todas as medidas referentes à salvaguarda do Património Cultural.

Além das medidas elencadas no presente parecer, devem ser preconizadas no RECAPE todas as medidas que possam vir a ser consideradas relevantes em função do desenvolvimento do projeto de execução e correspondente reavaliação de impactes.

#### DESENVOLVIMENTO DO PROJETO DE EXECUÇÃO DO AEROPORTO DO MONTIJO

1. Adotar, para todas as edificações do aeroporto, as regras impostas pela legislação em vigor quanto ao dimensionamento sísmico de edifícios segundo o Eurocódigo 8 e o Regulamento de Segurança e Ações para Estruturas de Edifícios e Pontes (RSAEEP, 1983).
2. Projetar as zonas do aeroporto suscetíveis à liquefação, dos solos como resultado de evento sísmico, em particular a área de extensão da pista, obedecendo às melhores práticas de geotecnia em caso de substrato incoerente em meio aquoso, para a minimização deste efeito.
3. Criar áreas de estacionamento, com dimensão ajustada à procura, para trabalhadores do aeroporto, seja afeto à ANA ou a outros empregadores, tanto na fase de construção como na fase de exploração, de forma a não afetar a capacidade de estacionamento dos residentes locais e utilizadores do transporte fluvial, em particular da área urbana do Samouco e no Cais do Seixalinho.
4. Prever a construção de um parque de estacionamento de bicicletas, tanto no Aeroporto do Montijo e como no Terminal do Cais do Seixalinho.
5. Garantir a criação de, pelo menos, 2 posições de estacionamento de aeronaves de código MARS (*Multi-Aircraft Ramp System*), para funcionar como *buffer* ao Aeroporto Humberto Delgado em caso de emergência.
6. Garantir e demonstrar a viabilidade de instalação futura de pontes telescópicas nas portas de embarque e desembarque de passageiros.
7. Considerar o efeito dos ventos na cobertura do terminal de passageiros.
8. Reformular a solução de alargamento e beneficiação do acesso rodoviário ao Cais do Seixalinho o qual deverá privilegiar o seu desenvolvimento dentro dos terrenos da BA6, evitando expropriações

- de habitações e terrenos particulares agrícolas e empresariais. Prever a utilização de piso confortável no passeio a construir.
9. Desenvolver o projeto do Terminal de Passageiros por forma a obter um edifício o mais sustentável possível ao nível dos consumos energéticos, implementando soluções que permitam reduzir o consumo geral tais como:
    - a) Utilização de elementos transparentes (claraboias).
    - b) Utilização de vidraças nas fachadas exteriores.
    - c) Otimização dos ângulos de inclinação das paredes de vidro; Instalação de palas de ensombramento.
    - d) Utilização de materiais para reduzir a procura de energia primária e as emissões de GEE.
    - e) Utilização de lâmpadas LED.
  10. Garantir relativamente ao serviço de *shuttle* rodoviário entre o Aeroporto do Montijo e o Cais do Seixalinho, as seguintes características:
    - a) articulação com a oferta fluvial (horários, período de funcionamento, capacidade);
    - b) gratuito para os passageiros e trabalhadores do aeroporto que utilizam o serviço fluvial;
    - c) duração de percurso reduzida ( $\approx 5$  min.) e elevada fiabilidade;
    - d) possibilidade de funcionamento em via dedicada, devendo a criação de infraestrutura para o efeito ficar condicionada à monitorização do desempenho e fiabilidade do serviço e à verificação de critérios objetivos a definir no RECAPE;
    - e) paragem no aeroporto em localização privilegiada, idealmente, integrada no edifício do terminal de passageiros do aeroporto, em local bem visível e por onde o fluxo de saída de passageiros passe antes de chegar a outras ofertas de transporte público ou privado, coletivo ou particular;
    - f) veículos adaptados à tipologia de serviço e passageiros
    - g) serviço configurado como uma extensão do próprio aeroporto e imagem integrada com o serviço fluvial (perceção de uma oferta única);
    - h) serviço tecnologicamente evoluído e eficiente, tendo por base veículos de emissões muito baixas ou nulas (por exemplo, veículos elétricos ou a hidrogénio), tendo em conta a maturidade das tecnologias.
  11. Estudar a criação de serviços rápidos de autocarros (tipo *shuttle*), tendo preferencialmente por base veículos de emissões muito baixas ou nulas (por exemplo, veículo elétrico ou a hidrogénio) e tendo em conta a maturidade das tecnologias, para ligação entre o Aeroporto do Montijo e:
    - a) a Gare do Oriente, com prolongamento ao AHD - Lisboa e com uma oferta de 6 a 8 circulações / hora / sentido nas horas de ponta e 3 a 6 circulações / hora / sentido no corpo do dia;
    - b) a estação ferroviária do Pinhal Novo com uma oferta de 4 a 5 circulações / hora / sentido nas horas de ponta e 2 a 3 circulações / hora / sentido no corpo do dia para ligação à rede ferroviária.
  12. Considerar a instalação de uma central de produção de energia elétrica a partir de painéis solares, que conduzirá a uma produção anual de energia na ordem dos 1 200 MWh.

13. Alterar o atual *layout* do acesso principal ao Aeroporto e da área de parques de estacionamento, localizados a Este do GOC, de modo a que estas áreas deixam de estar abrangidas por efeitos de radiação térmica e sobrepressão associadas a cenários de acidente envolvendo Jet A-1 e Avgás.
14. Substituir a vedação a Este do GOC por um muro, devendo ser dimensionado e selecionados os materiais e técnicas de construção, de modo a garantir que o muro possua uma resistência ao fogo REI 90 minutos e que tenha capacidade para resistir a uma sobrepressão da ordem de 140 mbar, com a finalidade de eliminar os efeitos de sobrepressão no exterior do GOC.
15. Alterar o *layout* do estacionamento a Sul e das vias de acesso ao Terminal de Passageiros e da via de serviço a Este do GOC, para salvaguardar estas áreas dos efeitos de radiação térmica associados aos cenários de acidente que envolvem o 4.º tanque de Jet A1, a introduzir na 2.ª fase de implementação do projeto do Aeroporto do Montijo.

#### **DESENVOLVIMENTO DO PROJETO DE EXECUÇÃO DAS ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS**

16. Garantir e demonstrar a possibilidade de criação, no futuro, de uma via dedicada no acesso da A12 ao Aeroporto do Montijo, sendo que essa via deve ser materializada desde de início na nova praça de portagem e nos ramos do nó com a A12 orientados para Lisboa (ramos A e C). A criação da via dedicada em plena via do acesso à A12 deverá ficar condicionada à monitorização do desempenho e fiabilidade dos transportes coletivos que nela circularem e à verificação de critérios objetivos a definir no RECAPE.
17. Vedar a Ligação rodoviária à A12 em toda a sua extensão, através da colocação de vedações com altura não inferior a 2 m, com a criação de passagens para fauna e de escapatórias nos troços dos acessos que se encontram fora do limite da BA6.
18. Adotar pavimento pouco ruidoso com as características e nos troços de via que venham a ser especificados no Estudo adicional de Ruído, bem como implementar as barreiras acústicas a serem definidas nesse Estudo, após validação em fase de RECAPE.

#### **DESENVOLVIMENTO DOS PROJETOS DE EXECUÇÃO DE AMBAS AS COMPONENTES (AEROPORTO DO MONTIJO E ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS)**

19. Reformular a solução de estacionamento dos visitantes ao edifício da Lusoponte proposta, na zona da Praça de Portagem da Ponte Vasco da Gama, de forma a minimizar a afetação da propriedade privada contígua, privilegiando a utilização dos terrenos da LUSOPONTE quer para o estacionamento quer para os acessos ao mesmo. Assim como privilegiar a utilização das vias já existentes e que permitam a minimização de expropriações.
20. Para a elaboração do RECAPE integrar na equipa de trabalhos arqueológicos, previamente autorizada pela DGPC, arqueólogos com experiência comprovada em Pré-história antiga bem como na vertente náutica e subaquática, com um mínimo de dois anos de experiência profissional e conhecimento técnico, científico e historiográfico adequado à sensibilidade da área de trabalho. Para a fase de construção prever a integração na equipa de arqueologia, para as zonas ribeirinhas, arqueólogos com experiência comprovada na vertente náutica e subaquática bem como um elemento de conservação e restauro, especializado na área do tratamento e conservação de espólio resultante de meio encharcado / húmido. Toda a equipa deve estar dimensionada de acordo com os trabalhos previstos efetuar.
21. Adotar soluções para iluminação pública que reduzam ao mínimo necessário a iluminação noturna de forma a minimizar o nível de poluição luminosa, sobretudo nas áreas mais próximas do Estuário.



#### **FASE PRÉVIA À OBRA – AEROPORTO DO MONTIJO**

22. Prever a instalação de dispositivos de controlo do consumo de água.
23. Instalar um sistema de rega eficiente (por exemplo rega gota a gota e a programação em função da época e das condições meteorológicas existentes).
24. Implementar solução de aproveitamento de águas pluviais para utilização em descargas nas instalações sanitárias do Terminal.
25. Equacionar o reaproveitamento das águas resultantes dos testes dos veículos de socorro.
26. Prever sistemas de dissipação de energia ou descargas repartidas por um maior número de pontos, de modo a garantir velocidades de escoamento que não promovam o arrastamento dos fundos dos esteiros/linhas de água (velocidades de escoamento da ordem de 1 m/s).
27. Assegurar a continuidade do escoamento das linhas de água intersetadas pela construção do Projeto, garantindo ainda a compatibilização com a rede de drenagem local, conforme definido de forma preliminar no Estudo Prévio. Definir a solução de compatibilização entre a extensão da pista e a embocadura/sistema hidráulico de comunicação entre a salina/lagoa localizada a este da cabeceira da Pista 19 e o Estuário do Tejo.
28. Assegurar a compatibilização do desenvolvimento do Projeto de Execução com as infraestruturas existentes, de acordo com indicação das entidades competentes.
29. Assegurar a compatibilização da gestão da área florestal presente no futuro Aeroporto do Montijo com os objetivos específicos associados à sub-região homogénea da Península de Setúbal).
30. Acautelar a permanente operacionalidade da atividade militar na BA6, devendo ser assegurada a mitigação dos eventuais constrangimentos operacionais impostos na fase de construção do Aeroporto do Montijo
31. Estabelecer uma via de contacto permanente com o órgão designado pelo Comando da BA6, com nomeação nominal dos interlocutores responsáveis, quer do lado militar como do civil, durante toda a fase de construção e exploração do Aeroporto.

#### **FASE PRÉVIA À OBRA – ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS**

32. Utilizar na estabilização de taludes e integração paisagística exclusivamente espécies de árvores, arbustos e herbáceas autóctones.
33. Repor, previamente à sua desativação, as captações particulares de água subterrânea que vierem a ser afetadas diretamente pela construção do acesso de ligação à A12, ou indemnizados/compensados os respetivos proprietários, efetuando a sua selagem correta.
34. Assegurar o encaminhamento de todas as águas pluviais drenadas da plataforma da rodovia para bacias de retenção e separadores de hidrocarbonetos.
35. Executar sondagens de diagnóstico na área das ocorrências arqueológicas afetadas diretamente pelo acesso ao aeroporto através da A6 pela Solução Alternativa: Oc.49 e 51.
36. Efetuar o registo integral dos elementos construídos afetados diretamente pelo acesso ao aeroporto através da A6 pela Solução Alternativa: Oc. 52, 53, 54, 58, 59 e 60.



**FASE PRÉVIA À OBRA – AMBAS AS COMPONENTES (AEROPORTO DO MONTIJO E ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS)**

37. Adequar o planeamento/calendarização da execução de obras, nomeadamente dos trabalhos de desmatção, desarborização, demolições e ainda das intervenções nas antigas salinas, de forma a minimizar os níveis de perturbação sobre espécies de fauna na área de influência dos trabalhos, nos períodos mais críticos, designadamente a época de reprodução, que decorre genericamente entre dezembro fevereiro e meados de março e o final de julho.
38. Divulgar o programa de execução das obras às partes interessadas, designadamente à BA6 e população residente na área envolvente. A informação disponibilizada deve incluir objetivo, a natureza, a localização da obra, as principais ações a realizar, respetiva calendarização e eventuais afetações à operacionalidade da BA6 e população, designadamente a afetação das acessibilidades.
39. Promover ações de formação e de sensibilização ambiental para os trabalhadores e encarregados envolvidos na execução das obras relativamente às ações suscetíveis de causar impactes ambientais e às medidas de minimização a implementar, nomeadamente face a normas e cuidados a ter no decurso dos trabalhos. Entre outras matérias, deve ser divulgada informação sobre a importância da conservação dos valores ecológicos presentes e da proteção do património cultural referenciado. Deve ser dado particular ênfase à formação dos trabalhadores envolvidos na execução dos trabalhos de ampliação da Pista 01/19 da BA6 do Montijo, de modo a minimizar impactes por más práticas e/ou negligência. Estas ações devem ser desenvolvidas em articulação com a Administração da Base Aérea 6, de forma a integrar conteúdos relevantes relativos às questões de segurança militar.
40. Elaborar um plano de salvamento dirigido à fauna terrestre, previamente ao início da fase de construção e implementado durante as fases de obra, de ambos os projetos. O plano de acompanhamento de obra deve assegurar a eficaz integração do plano de salvamento de fauna e articulação com as atividades da fase de construção. Este plano deve ter como objetivo reduzir os impactes sobre a fauna ao nível da mortalidade acidental, durante a fase de obra. Como objetivos específicos identificam-se os seguintes: realizar reconhecimentos prévios à realização de intervenção nos habitats e biótopos mais sensíveis, bem como a árvores a abater e edifícios a demolir; prevenir o encurralamento de animais, através da manutenção de corredores de fuga naturais; realizar a translocação de animais aprisionados ou encurralados, na área de intervenção, para áreas que não serão intervencionadas; dar assistência veterinária aos animais silvestres acidentados; encaminhar animais resgatados e impossibilitados de libertação para centros de recuperação de animais selvagens. A elaboração e implementação do plano deverá contar com uma equipa de especialistas em fauna, nomeadamente nos domínios da ecologia e da veterinária. A implementação do plano deve manter-se durante toda a fase de construção, e continuar como suporte durante a fase de exploração.
41. Prever a sinalização e proteção em fase de obra das ocorrências patrimoniais OP1 e OP2 (património náutico e subaquático), com materialização de uma área de resguardo de 10 m em torno das mesmas.
42. Realizar a prospeção arqueológica das zonas de estaleiro, manchas de empréstimo e depósito de terras, caminhos de acesso à obra, caso as mesmas se encontrem fora das áreas prospetadas nessa fase ou que tivessem apresentado ausência de visibilidade do solo.

43. Remover os marcos correspondentes às ocorrências patrimoniais Oc. 40, 52 (Solução Alternativa) e 60, em caso de afetação direta pelo projeto de execução.
44. Efetuar sondagens arqueológicas prévias de diagnóstico complementares nas áreas de afetação à superfície.
45. Efetuar o acompanhamento arqueológico a executar na fase de obra de modo efetivo, continuado e direto por um arqueólogo em cada frente de trabalho sempre que as ações inerentes à realização do projeto não sejam sequenciais mas simultâneas.
46. Efetuar o acompanhamento arqueológico da obra para todos os trabalhos, durante a instalação de estaleiros, as fases de decapagem, desmatagem e terraplenagens, abertura de acessos e para todas as ações que impliquem revolvimento de solos desde as suas fases preparatórias.
47. Efetuar a prospeção sistemática do solo livre de vegetação, após a desmatagem e em fase prévia às mobilizações de terras (escavações), que deverá ser mais cuidadoso nas áreas que este apresentou anteriormente visibilidade nula ou reduzida.
48. Conservar *in situ* (mesmo que de forma passiva), tanto quanto possível, e em função do valor do seu valor patrimonial, as ocorrências arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra, no caso de estruturas, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação atual, ou serem salvaguardadas pelo registo.
49. Os resultados obtidos no acompanhamento arqueológico poderão determinar a adoção de medidas de minimização específicas (registo documental, sondagens de diagnóstico, escavações arqueológicas, entre outras) nomeadamente no caso de não ser possível determinar a importância científica e patrimonial das ocorrências então identificadas. Em caso de identificação de contextos arqueológicos preservados realizar a respetiva escavação arqueológica. Em caso de identificação de elementos de madeira cujos contextos arqueológicos não permitam atribuir uma cronologia clara, efetuar as respetivas datações radiométricas, análise estrutural, dendrocronológica, caracterização e identificação das madeiras, e recolha de amostras para futuras análises.
50. Colocar em depósito credenciado pelo organismo de tutela os achados arqueológicos móveis efetuados no decurso da obra.
51. Perante o potencial arqueológico da área alvo de afetação do projeto associada à extensão da pista, a eventual necessidade de exumação de espólio arqueológico, onde algum desse espólio pode ser sujeito a um acelerado processo de decomposição, implica a criação de uma ou mais reservas submersas primárias e transitórias até à sua entrega à tutela do Património Cultural, para depositar e assegurar a sua conservação preventiva desses bens móveis, protegendo-os assim da degradação irreversível a que ficarão sujeitos se permanecerem em contacto direto com o ambiente atmosférico durante a fase de execução.
52. Sinalizar e vedar as ocorrências patrimoniais situadas, até 50 m da obra, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afetação.
53. Implementar as propostas do Plano de Salvaguarda do Património Cultural com vista à valorização dos elementos patrimoniais ou dos resultados obtidos com os trabalhos arqueológicos, em articulação com a DGPC.
54. Vedar os estaleiros e todas as áreas objeto de intervenção que se localizem em meio mais urbano, sobretudo os associados à execução do acesso rodoviário à A12, com materiais com cores tendencialmente neutras ou com recurso a motivos, e tratamento plástico (estético), como

elementos valorizadores do espaço onde se inserem. Configura-se como uma solução o recurso a painéis artísticos que reflitam, entre outras, por exemplo, situações ligadas à história local do Montijo, à navegação tradicional do estuário ou a outras atividades. Configura-se também como solução complementar a rotatividade de temas face aos anos previstos para a obra.

55. Implementar as medidas cautelares no que se refere à proteção física da vegetação existente, em particular de porte arbóreo que se posicione perto das intervenções. Entre outras, a definição de faixa de proteção, caso dos vários sobreiros existentes, dentro da qual não deverá ser desenvolvida qualquer ação, e sinalização de todos os exemplares arbóreos e arbustivos que não perturbem a execução da obra, mesmo quando se encontrem fora das áreas a intervencionar diretamente, mas que, pela proximidade a estas, se apresentem suscetíveis de serem afetadas (ramadas e raízes). Estas ações devem ser asseguradas com a assistência técnica da Obra por especialistas de vegetação.
56. Proceder à delimitação das áreas onde se registre a presença de espécies vegetais exóticas invasoras. A delimitação deve ter por base a cartografia apresentada no EIA mas deve ser atualizada e aferida localmente. Todo o trabalho a realizar, quer de atualização quer de delimitação, deve ser acompanhado por um especialista em vegetação.

#### **FASE DE OBRA (INCLUINDO A FASE FUTURA DE EXPANSÃO) - AEROPORTO DO MONTIJO**

57. Recuperar/adaptar a vedação da BA6 na fase inicial das obras.
58. Garantir a integridade do ramal de combustível POLI, que serve o POLI e o POL2 e que cruza a Pista 01/19.
59. Os trabalhos de desmatção, destruição do coberto vegetal, limpeza e decapagem dos solos deverão ser limitados à área de implantação do Aeroporto do Montijo e às áreas estritamente necessárias para instalação dos acessos permanentes a criar ou temporários.
60. Utilizar os solos decapados nas áreas a recuperar, sobretudo nas áreas não impermeabilizadas entre edifícios e áreas anexas à pista e outras áreas não impermeabilizadas, assim como em taludes das vias de circulação onde haja necessidade de recobrimento da face dos taludes para a sua proteção.
61. Evitar as movimentações de terras nas zonas de trabalho de extensão da pista, durante os períodos em que é mais provável a ocorrência de precipitação intensa, entre outubro e abril, se possível, evitando assim a possibilidade de arrastamento e/ou queda de terras para as áreas adjacentes de sapal no setor sul.
62. Delimitar a área a ser intervencionada com barreiras de contenção por forma a evitar a mortalidade dos organismos que habitam as áreas adjacentes e por forma a evitar a dispersão dos sedimentos suspensos para a massa de água, conforme já previsto no projeto.
63. Iniciar, caso seja possível, dentro do cronograma da obra, os trabalhos da extensão da pista durante o inverno onde são menores as abundâncias das espécies de macrofauna bentónica e vegetação halófila.
64. Executar os trabalhos preferencialmente de forma contínua (sem grandes períodos de interrupção, e.g. 1 mês ou mais) por forma a evitar a colonização de novas comunidades bióticas.
65. Evitar para a construção da extensão da Pista 01/19 a execução dos trabalhos no período noturno.
66. Garantir a captação e encaminhamento dos resíduos provenientes da limpeza das estacas para tanques de deposição e armazenamento, tal como já preconizado no projeto. Os materiais sobrantes serão posteriormente transportados da frente de obra para uma zona de decantação temporária em

terra antes do seu envio para aterro. O projeto prevê sistemas separados para deposição de materiais contaminados e não contaminados. Estes serão depositados em contentores estanques onde o material secará por evaporação para posteriormente ser transportado a destino final. Os materiais sobrantes serão posteriormente transportados da frente de obra para uma zona de decantação temporária em terra antes do seu envio para aterro.

67. Evitar a afetação da captação AC1 através da construção de um muro de proteção/contenção do aterro. Caso não seja expectável a sua afetação, esta deve ser balizada e colocada uma placa identificadora da captação; No caso de ser inevitável a afetação da referida captação, deve ser reposta a situação antes da intervenção, ou garantida a satisfação do abastecimento através da construção de furo com características semelhantes, dado que a captação AC1 faz parte do sistema de abastecimento da BA6, em local afastado da via por forma a manter distância de segurança em relação à drenagem da plataforma da via. Esta reposição deve ser efetuada em articulação com a BA6.
68. Garantir o encaminhamento das águas residuais domésticas produzidas na fase de obra para a ETAR do Seixalinho ou outro sistema equivalente.
69. Durante a execução das obras de extensão da Pista 01/19 implementar barreiras de contenção de material em suspensão do tipo VDR-G SERIES; disponibilização na frente de obra de absorventes de hidrocarbonetos (rolos).
70. Privilegiar a realização da operação de cravação de estacas na baixa-mar.
71. Realizar amostragens adicionais na zona a intervencionar para extensão da Pista 01/19 de modo a circunscrever ainda mais a área de abrangência de sedimentos contaminados.
72. Garantir que a saída de veículos das zonas de estaleiros e das frentes de obra para os caminhos internos da BA6 e, particularmente, para caminhos de rolagem de aeronaves, e para via pública é feita de forma a evitar a sua afetação por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos. Sempre que possível, devem ser instalados dispositivos de lavagem dos rodados e procedimentos para a utilização e manutenção adequada desses dispositivos.
73. Cumprir com rigor todas as regras e limitações no acesso e circulação nas áreas do aeródromo (pistas, plataformas e caminhos de circulação).
74. Assegurar um controle de segurança eficaz no acesso e circulação na BA6.
75. Assegurar a reposição e/ou substituição de eventuais infraestruturas da BA6, equipamentos e/ou serviços existentes nas zonas em obra e áreas adjacentes, que sejam afetadas no decurso da obra.

#### **FASE DE CONSTRUÇÃO (INCLUINDO A FASE FUTURA DE EXPANSÃO) - ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS**

76. Limitar as áreas a intervencionar pela obra com bandeirolas ou com fitas coloridas, fixas em estacas e delimitados corredores de movimentação de máquinas e outros equipamentos nos acessos ao estaleiro, de modo a evitar o aumento da área de compactação dos solos e a sua consequente impermeabilização. Dar especial atenção às áreas dos solos com aptidão agrícola e ocupação atual com culturas, limitando os limites dos taludes do aterro do acesso com fita colorida para evitar a sua afetação. Esta medida deverá ser aplicada nos seguintes locais:
  - a) Áreas a sul e leste do Bairro da Boa Esperança.
  - b) Acesso à A12/A33 entre o km 1+030 e km 1+130.
  - c) Zona dos Ramos F, G, H, I.

- d) Ramo E e no setor da portagem e edifício de apoio (km 3+250 a 3+750).
- e) Zona do nó de ligação do Restabelecimento 3 à EM 501 e no trecho final do acesso ao Cais do Seixalinho.

77. Monitorizar e reparar eventuais danos nas edificações, equipamentos ou infraestruturas resultantes da fase de obra.

**FASE DE CONSTRUÇÃO (INCLUINDO A FASE FUTURA DE EXPANSÃO) - AMBAS AS COMPONENTES (AEROPORTO DO MONTIJO E ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS)**

- 78. Implementar um mecanismo de atendimento ao público para esclarecimento de dúvidas e receção de eventuais reclamações, o qual deve incluir também mecanismos de atendimento nas juntas de freguesia afetadas diretamente na fase de construção do Aeroporto e dos Acessos (Junta de Freguesia do Samouco, Junta de Freguesia de São Francisco e Junta de Freguesia da União das Freguesias do Montijo e Afonsoeiro).
- 79. Utilizar a camada superficial de solo existente nas áreas a decapar nos espaços verdes objeto de integração paisagística, devendo os solos ficar protegidos e depositados em pilhas. Aplicar uma proteção com uma sementeira de herbáceas com vista à melhor fixação do solo, evitando-se desta forma a sua mobilização pelo vento, e erosão e arrastamento pelas águas da precipitação. Os locais escolhidos para o armazenamento temporário de terras, nomeadamente para a criação de pargas, devem evitar as zonas de maior acessibilidade visual a partir do exterior da obra.
- 80. Remover a biomassa vegetal e outros resíduos vegetais provenientes da desarborização e desmatção, privilegiando-se a sua reutilização. O material vegetal proveniente de espécies exóticas deverá ser processado separadamente, transportado devidamente acondicionado em compartimentos estanques, de modo a evitar a sua disseminação, para destino final, o qual deverá implicar a destruição total do material que contenha sementes.
- 81. Iniciar os trabalhos de escavações e aterros logo que os solos estejam limpos, evitando repetição de ações sobre as mesmas áreas.
- 82. Os trabalhos de terraplenagem devem ser interrompidos em períodos de elevada pluviosidade e devem ser tomadas as devidas precauções para assegurar a estabilidade dos taludes e evitar ravinamentos.
- 83. Utilizar as terras resultantes das escavações cujos materiais possuam características geotécnicas adequadas, sempre que possível, onde haja necessidade de aterro, nomeadamente em acessos, de modo a minimizar o volume de terras sobrantes (a transportar para fora da área de intervenção).
- 84. Assegurar a estabilidade dos taludes e evitar ravinamentos e/ou deslizamentos
- 85. Armazenar os produtos de escavação em excesso ou que não possam ser aproveitados e depositados nas zonas destinadas no local para esse fim, em locais com características adequadas para depósito. Durante o armazenamento temporário de terras, efetuar-se-á a sua proteção com coberturas impermeáveis. As pilhas de terras devem ter uma altura que garanta a sua estabilidade.
- 86. Armazenar, caso se verifique a existência de materiais de escavação com vestígios de contaminação, em locais que evitem a contaminação dos solos e das águas subterrâneas, por infiltração ou escoamento das águas pluviais, até esses materiais serem encaminhados para destino final adequado. Caso se verifique a existência de materiais de escavação com vestígios de contaminação, informar os trabalhadores dos riscos e do equipamento a utilizar para a sua proteção.



87. Evitar a afetação de árvores e arbustos que não sejam alvo de desarborização e desmatação, evitando interferir com os ramos e a área de projeção da copa no solo, não autorizando o estacionamento e as manobras debaixo das copas, e não colocando cravos, cavilhas, correntes ou sistemas semelhantes em qualquer indivíduo.
88. Realizar ações de transplante de arbustos e/ou recolha de sementes, nas áreas a desmatar e decapar, de exemplares de espécies com valor para a conservação (como por exemplo *Ruscus aculeatus*, *Thymus capitellatus*, *Juniperus navicularis* e *Iberis ciliata* ssp. *welwitschii*) ou outras, que possam ser identificadas em fase de obra, nomeadamente com valor cénico ou paisagístico, e replantar em área não conflituante com o funcionamento do Aeroporto do Montijo e do Acesso Rodoviário.
89. Considerar, no âmbito das ações de recuperação paisagística, quer para as áreas alvo de intervenção temporária, quer para as restantes, as seguintes diretrizes: incluir espécies vegetais autóctones, preferencialmente locais, adaptadas às condições biofísicas da área, ecologicamente sustentáveis, privilegiando as que tenham um menor efeito de atratividade para espécies faunísticas (nomeadamente aves e mamíferos), e se necessário definir zonas desprovidas de vegetação, por motivos de segurança aeronáutica.
90. Realizar as demolições e abate de árvores fora dos períodos de nidificação de aves (entre abril e junho) e de hibernação e maternidade de quirópteros (respetivamente, entre dezembro e fevereiro e entre junho e julho). Previamente à desmatação deve ser feito o reconhecimento das árvores existentes que possam funcionar como abrigo de morcegos florestais. Essas árvores devem ser as últimas a ser cortadas e só 48 horas após a desmatação da área em redor destas. Os troncos cortados dessas árvores devem ser deixados no solo com os orifícios ou outras estruturas potenciais para os morcegos virados para cima e livres durante mais 48 horas antes de serem removidos do local.
91. Impermeabilizar a área de estaleiro onde se realizarão ações de manutenção de maquinaria ou produção de efluentes.
92. Efetuar as operações de escavação, sempre que possível, durante a estação seca, uma vez que é neste período que se verifica a redução dos níveis aquíferos.
93. Assegurar que as escorrências provenientes de áreas onde se desenvolvem atividades potencialmente poluidoras são conduzidas a um sistema de pré-tratamento.
94. Assegurar a manutenção e verificação de todos os órgãos e sistemas de drenagem das áreas pavimentadas assim como os sistemas separadores de hidrocarbonetos das bacias de retenção/decantação.
95. No caso de um eventual derrame acidental de substâncias poluentes, deve ser imediatamente removida a camada de solo afetada e proceder ao seu encaminhamento para destino final adequado.
96. Após conclusão das obras deve ser assegurada a descompactação das áreas de trabalho, serventias e do estaleiro, por forma a reduzir a área impermeabilizada, facilitando assim a infiltração das águas da precipitação.
97. Em caso de interseção do nível freático, proceder à bombagem das áreas de trabalho.
98. Assegurar a realização de inspeções periódicas das passagens hidráulicas presentes na BA6 e na envolvente do novo acesso rodoviário a construir.
99. Garantir a gestão adequada de outras águas residuais produzidas na fase de construção. Os tratamentos a implementar devem ser ajustados ao tipo de águas residuais produzidas e meio



- recetor onde serão descarregadas. As soluções a implementar devem ser devidamente articuladas com a Câmara Municipal do Montijo.
100. Assegurar o encaminhamento das águas pluviais da área de estaleiro para bacias de decantação/retenção para posterior reutilização.
  101. Proceder à pavimentação provisória das vias internas do local das obras ou à limpeza regular dos acessos e da área afeta à obra, especialmente quando nela forem vertidos materiais de construção ou materiais residuais da obra, no sentido de evitar a acumulação e a ressuspensão de poeiras, quer por ação do vento, quer por ação da circulação de maquinaria e de veículos de apoio à obra.
  102. Elaborar um plano de circulação rodoviária para a fase de obra, em articulação com as entidades competentes, tendo em conta: a circulação de viaturas pesadas e de transportes de grandes dimensões; a necessidade de evitar o atravessamento de núcleos urbanos, designadamente do Samouco; promover a escolha de percursos mais adequados para transporte de equipamentos e materiais de/para o estaleiro, das terras de empréstimo e/ou sobrantes, minimizando a passagem no interior dos aglomerados populacionais e junto a recetores sensíveis (como, por exemplo, instalações de prestação de cuidados de saúde e escolas).
  103. Sempre que a travessia de zonas habitadas for inevitável, adotar velocidades moderadas, de forma a minimizar a emissão de poeiras e GEE e minimizar o risco de acidentes por atropelamento ou outros.
  104. Cobrir e humedecer, nomeadamente em dias secos e ventosos, os materiais de construção e os materiais residuais da obra, especialmente se forem pulverulentos ou do tipo particulado, para evitar a sua queda e a sua dispersão na via pública aquando do seu transporte.
  105. Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afetos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões poluentes atmosféricos e GEE, dos riscos de contaminação dos solos e das águas, e de forma a dar cumprimento às normas relativas à emissão de ruído.
  106. Proceder à rega regular e controlada, nomeadamente em dias secos e ventosos, das áreas afetadas à obra onde poderá ocorrer a produção, a acumulação e a ressuspensão de poeiras (acessos não pavimentados, áreas de circulação de veículos e maquinaria de apoio à obra, zonas de carga, de descarga e de deposição de materiais de construção e de materiais residuais da obra, zonas de escavação e de extração de terras, etc.) e particularmente a montante dos ventos dominantes face a potenciais recetores.
  107. Recorrer, sempre que seja viável, ao recrutamento de mão-de-obra local, estabelecendo, para tal, protocolos com o Instituto do Emprego e Formação Profissional (IEFP) do Montijo e Centro de Emprego do Montijo, que abrangem desempregados dos concelhos do Montijo e Alcochete; e com o Instituto do Emprego e Formação Profissional (IEFP) do Barreiro e Centro de Emprego do Barreiro, que abrangem desempregados dos concelhos do Barreiro e Moita.
  108. Promover a aquisição de produtos e serviços junto de empresas instaladas em Alcochete, Montijo, Moita e Barreiro, com o objetivo de maximizar a fixação de valor a nível local.
  109. As ações de desarboreização, desmatação ou limpeza do coberto vegetal deverão ser reduzidas ao mínimo indispensável à execução dos trabalhos.
  110. O material vegetal proveniente do corte de espécies vegetais exóticas invasoras deve ser totalmente separado do restante material vegetal e levado a destino final adequado, devendo ser evitado o corte em fase de produção de semente. A estilhagem, e o espalhamento desta, não podem ser

- considerados como ações a desenvolver. O seu transporte, a destino adequado, deve assegurar que não há risco de propagação das espécies em causa, pelo que deverão ser tomadas as medidas de acondicionamento adequadas a cada espécie.
111. O planeamento dos trabalhos e a execução dos mesmos deve considerar todas as formas disponíveis para reduzir os níveis de poeiras no ar e a sua propagação, como: o não uso de máquinas de rastos; redução das movimentações de terras em períodos de ventos; o acondicionamento/proteção dos solos expostos.
  112. Toda a terra viva/vegetal que seja decapada em áreas onde se encontrem espécies vegetais invasoras deve ser totalmente separada da restante terra viva/vegetal a reutilizar nas ações de recuperação e integração paisagística. A referida terra deve ser levada a depósito definitivo devidamente acondicionada.
  113. Restringir a decapagem da terra viva/vegetal às áreas estritamente necessárias e deve ser realizada em todas as áreas objeto de intervenção. Deve ser sempre realizada para que a máquina nunca circule sobre a mesma. A progressão da máquina deve fazer-se sempre em terreno já anteriormente decapado. Deve ser evitado o recurso a máquinas de rasto de forma a também evitar a compactação da camada de solo abaixo da terra vegetal.
  114. A profundidade da decapagem da terra viva deverá corresponder à espessura da totalidade da terra vegetal, em toda a profundidade do horizonte local e não em função de uma profundidade pré-estabelecida. As operações de decapagem devem ser realizadas com recurso a balde liso e por camadas, sendo a espessura destas a definir pelo Dono de Obra em cada local. A terra viva decapada deve ser segregada e permanecer sem mistura com quaisquer outros materiais inertes e terras de escavação.
  115. A terra viva/vegetal deve ser armazenada e conservada em pargas, com cerca de 2m de altura, com o topo relativamente côncavo e preservada através de uma sementeira de leguminosas, bem como protegida de quaisquer ações de compactação.
  116. Em caso de ser necessário utilizar terras vivas/vegetais, terras de empréstimo e todos os materiais inertes para enchimento de valas ou camadas dos pavimentos dos acessos, deve ser dada atenção especial à sua origem, não devendo ser provenientes em caso algum, de áreas ocupadas por plantas exóticas invasoras, para que as mesmas não sejam introduzidas e alterem a ecologia local, sobretudo devido à proximidade das zonas de sapal e do estuário.
  117. Assegurar, relativamente à obtenção de inertes para a construção que os mesmos não são provenientes de áreas ocupadas por plantas exóticas invasoras.
  118. Todos os pavimentos existentes dos troços de estrada a desativar devem ser totalmente removidos em toda a profundidade das camadas existentes.
  119. Implementar os Projetos de Integração Paisagística e respetivos planos de Manutenção, devendo ser assegurada a assistência técnica à Obra, por um Arquiteto Paisagista responsável e por especialistas em vegetação se pertinente, de forma a garantir a correta implementação dos PIP.
  120. Implementar um Plano de Recuperação e Integração Paisagística das Áreas Afetadas antes do término da obra e em tempo que permita a sua avaliação e a sua execução após aprovação. O Plano deve integrar/considerar todas as áreas afetadas pelas obras – estaleiros, áreas de stocks, áreas de estacionamento de máquinas, etc – não contempladas nos PIP. No referido plano deve constar uma cartografia – sobre o orto - a uma escala adequada que tenha a representação gráfica de todas as

áreas afetadas devendo estas estar devidamente identificadas e caracterizadas quanto ao uso/ocupação que tiveram durante a Fase de Construção. Para cada uma das áreas deverá fazer-se corresponder um conjunto de ações a realizar adequadas a cada caso específico que poderão compreender: a limpeza; eliminação de espécies vegetais exóticas invasoras; descompactação; remoção de camadas de pavimentos; nivelamento; modelação naturalizada do terreno; colocação de terra viva; plantação; sementeiras e outras pertinentes. Para cada ação devem ser caracterizados os procedimentos a ter.

121. A iluminação em fase de obra, incluindo os estaleiros, deve procurar não ser projetada de forma intrusiva sobre o espaço público, as habitações e sobre o estuário. Nesse sentido, deve ser dirigida apenas sobre os locais em que efetivamente seja exigida.

#### **FASE DE EXPLORAÇÃO - AEROPORTO DO MONTIJO**

122. Implementar um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) e obter a respetiva certificação.
123. Atender ao estabelecido no Programa de Ação para as Zonas Vulneráveis de Portugal Continental, caso se verifique a necessidade de utilização de fertilizantes na manutenção dos espaços verdes do Aeroporto do Montijo.
124. Prever a instalação de separadores de gorduras para assegurar o pré-tratamento dos efluentes provenientes de cozinhas/restaurantes/serviços de *catering*.
125. Assegurar o tratamento das águas oleosas que serão produzidas no GOC - remoção de óleos através da instalação de um separador de hidrocarbonetos, previamente à descarga destas águas na rede pluvial do Lado Terra.
126. Assegurar a instalação de separadores de hidrocarbonetos na rede de drenagem de águas pluviais prevista para o Aeroporto do Montijo – Lado Ar e Lado Terra.
127. Assegurar a instalação válvulas de seccionamento/comportas estrategicamente localizadas, na rede pluvial do Lado Ar, de modo a permitir, no caso de ocorrência de derrames de combustíveis, isolar zonas do sistema de drenagem, e efetuar a respetiva limpeza, sem afetar/contaminar a totalidade ou partes significativas do sistema de drenagem, conforme já previsto no Estudo Prévio. Definir ainda o local de instalação da válvula/comporta, junto da zona de descarga final do Lado Ar (ponto de descarga *Outfall* – SUL). Garantir que as válvulas previstas são de acionamento automático, controladas remotamente a partir da sala de controlo. A abertura e fecho destas válvulas deve ser efetuada com a periodicidade adequada para garantir a sua constante operacionalidade.
128. Bombar as águas de incêndio acumuladas na rede de drenagem pluvial para camiões cisterna e envio das referidas águas para tratamento final adequado (ETAR de efluentes industriais).
129. Adotar procedimentos de voo com vista à redução de ruído, conforme validados em fase de RECAPE, a constar do AIP do AM.
130. Garantir a adoção de medidas de redução de ruído a aplicar em rodovias existentes sob a isófona  $L_n=52\text{dB(A)}$  do ruído particular do AM, sempre que se verifique serem necessárias para permitir que, com o sobrevoo das aeronaves enquanto corresponsável pela ultrapassagem do valor  $L_n=55\text{dB(A)}$ , se cumpram os valores limite do Regulamento Geral do Ruído, especificamente através do suporte financeiro das mesmas.
131. Implementar o Programa de Reforço de Condicionamento Acústico de Edifícios, de acordo com o que ficar definido em fase RECAPE.

132. Criar um sistema *online* ou telefone para reclamações de ruído por parte das populações, com informação à ARSLVT.
133. Assegurar uma adequada gestão dos parques de estacionamento e do *pricing* com o objetivo de potenciar uma maior utilização do transporte coletivo. Neste sentido, um tarifário elevado e uma oferta de estacionamento reduzida conduzirão a uma maior procura de outras alternativas de transporte como o transporte público, táxis e serviços equivalentes.
134. Promover o fornecimento energia elétrica e ar condicionado às aeronaves parqueadas, de modo a garantir a não utilização dos reatores e geradores de bordo APU, com vista a assegurar um custo de utilização desse fornecimento mais atrativo face a alternativas com recurso a combustíveis fósseis.
135. Promover o fornecimento centralizado de energia elétrica e ar condicionado às aeronaves parqueadas, possibilitando desta forma a não utilização dos reatores e geradores de bordo APU, assegurando um custo de utilização desse fornecimento centralizado atrativo face a alternativas com recurso a combustíveis fósseis.
136. Capacitar a frota de veículos da ANA no Aeroporto de Montijo com veículos elétricos, a ser utilizada pelos funcionários no interior do Aeroporto, e incentivar as empresas de *handling* a acompanharem esta tendência.
137. Instalar nos parques de estacionamento postos de carregamento e postos de carregamento rápidos para veículos elétricos em número relevante e criar estacionamento preferencial, mais próximo do terminal, para veículos elétricos, partilhados e híbridos.
138. Colocar à disposição bicicletas, tanto do lado ar como do lado terra, para circulação dentro do aeroporto e até aos locais de acesso a outros meios de transporte para fora do aeroporto, e incentivar a sua utilização pelas equipas de segurança, manutenção, restauração e outros trabalhadores do aeroporto.
139. Implementar um sistema de gestão de bagagem mais eficiente em termos de consumo de energia (ex. *CrisBag*), com monitorização em telegestão.
140. Implementar medidas que integrem a gestão de carbono na política e gestão diária do Aeroporto do Montijo, por forma a obter a acreditação ACA (*Airport Carbon Accreditation*), devendo ser atingido o “Nível 1” no prazo de um ano após a abertura ao tráfego e o “Nível 2” no prazo de 3 anos após a abertura ao tráfego. No prazo de 4 anos após a abertura ao tráfego deverá prever-se efetuar o cálculo da pegada de carbono para o “Nível 3” e no prazo de 10 anos deverá ser atingido o “Nível 4”.
141. Promover a utilização de fluidos de refrigeração com o menor Potencial de Aquecimento Global possível e que respeitem o regulamento de gases fluorados, bem como a implementação de novas soluções que poderão integrar a utilização de fluidos de refrigeração alternativos.
142. Incentivar a colocação de desempregados residentes nos concelhos de Alcochete, Barreiro, Moita e Montijo no âmbito dos postos de trabalho a criar pelo futuro Aeroporto, de modo a assegurar uma redução sustentada dos níveis consideráveis de desemprego observados.
143. Estabelecer uma via de contacto permanente com o órgão designado pelo Comando da BA6, com nomeação nominal dos interlocutores responsáveis, quer do lado militar como do civil, durante toda a fase de exploração do Aeroporto.
144. Desenvolver, previamente à abertura ao tráfego do Aeroporto, e rever periodicamente, um plano de mobilidade corporativa, abrangendo o universo de trabalhadores regulares do aeroporto, e ser promovida nesse âmbito a cooperação entre o gestor da infraestrutura aeroportuária, as demais

entidades empregadoras do Aeroporto e os municípios envolventes no sentido de criação de ofertas de transporte coletivo e de condições para a adoção de práticas de mobilidade mais sustentável.

145. No quadro do regime legal e regulatório aplicável introduzir diferenciação nas taxas aeroportuárias em função da certificação de ruído das aeronaves, dando assim incentivos para as companhias voarem com aeronaves mais silenciosas.

#### **FASE DE EXPLORAÇÃO - ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS**

146. Assegurar o encaminhamento de todas as águas pluviais drenadas da plataforma rodoviária para tratamento em bacias de retenção/decantação previamente à descarga no meio recetor natural.

#### **FASE DE EXPLORAÇÃO - AMBAS AS COMPONENTES (AEROPORTO DO MONTIJO E ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS)**

147. Garantir que as redes de drenagem e os respetivos órgãos de tratamento (separadores de hidrocarbonetos) serão inspecionadas regularmente.
148. Garantir a compatibilização entre a rede de drenagem existente e a rede de drenagem prevista no projeto.
149. Sempre que ocorram trabalhos de manutenção: fornecer aos empreiteiros e subempreiteiros a Carta de Condicionantes atualizada com a implantação de todos os elementos patrimoniais identificados até à data, quer com os que se venham a identificar na fase de construção; e caso envolvam alterações que obriguem a revolvimentos do subsolo, circulação de maquinaria e pessoal afeto, nomeadamente em áreas anteriormente não afetadas pela construção das infraestruturas (e que não foram alvo de intervenção), efetuar o acompanhamento arqueológico destes trabalhos e cumprir as medidas de minimização previstas para a fase de construção, quando aplicáveis.
150. Publicar as monografias resultantes dos trabalhos de minimização patrimonial após a conclusão da obra, no prazo máximo de dois anos.
151. Garantir a continuidade dos Planos de Manutenção previstos nos Projetos de Execução de Integração Paisagística da infraestrutura aeroportuária e do acesso à A12.
152. Garantir a continuidade da execução do Plano de Gestão das Espécies Exóticas Invasoras.
153. Garantir a continuidade da execução do Plano de Constituição e Gestão da Cortina Arbórea.

### **MEDIDAS COMPENSATÓRIAS**

#### Aeroporto do Montijo

154. Assegurar o suporte financeiro à operacionalização e implementação das medidas de compensação ambiental pela sociedade veículo que vier a ser criada, designadamente as atividades diretamente conexas com a proteção e conservação das aves selvagens (alocação do Mouchão da Povia, requalificação do CEMPA bem como das instalações de Vale de Frades e Saragoça, outras aquisições de terrenos – salinas, terrenos agrícolas, etc., contratos de gestão por perda de rendimento, intervenções de requalificação ou recuperação de habitats), através do pagamento de valor de 7,2M€ (sete milhões e duzentos mil euros) aquando da assinatura do contrato de concessão, complementado pelo pagamento de uma taxa 4,5€ (quatro Euros e cinquenta cêntimos) por movimento aéreo, uma vez que os principais impactos no Estuário ao nível da avifauna decorrem do



ruído causado pelas aeronaves, a atualizar numa base anual, por indexação ao índice de preços do consumidor excluindo habitação.

155. Compensar a afetação de exemplares de sobreiro através da reposição dos exemplares abatidos, abrangendo uma área nunca inferior à afetada pelo corte ou arranque, multiplicada de um fator de 1,25, de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de junho, em zona não conflituante com o funcionamento do Aeroporto do Montijo, preferencialmente dentro da propriedade da BA6.
156. Compensar a perda de área de sedimentos intertidais que irá ser destruída, com a extensão da Pista 01/19, através da recuperação de uma área de sedimentos intertidais já existente. Deste modo, o estudo para seleção da área de compensação deve abranger aspetos como a dinâmica sedimentar, a evolução topográfica prevista após intervenção, e o estudo de outras características sedimentares, as quais sempre que adequado, devem ser similares à área a ocupar pela extensão da Pista 01/19. A comunidade de invertebrados bentónicos e as densidades das espécies presentes na área a destruir devem ser alvo de amostragem para que possam também ser consideradas na seleção da área de compensação, a qual deve corresponder a uma proporção de, pelo menos, 1,5:1, ou seja 4,83 ha.
157. Para efeitos da promoção da reestruturação e ao aumento da oferta de transporte fluvial em resposta ao aumento de procura perspectivado, assegurar o reforço da frota existente, pelo suporte financeiro à aquisição de 2 navios de propulsão elétrica, a alocar em exclusividade ao transporte entre o Cais do Seixalinho e Lisboa, e com características a especificar pelo concessionário deste serviço.

### Programas de Monitorização

Devem ser apresentados em sede de RECAPE os Programas de Monitorização referidos no EIA, complementados com as orientações abaixo elencadas, sempre que aplicável:

#### 1. Programa de Monitorização dos Recursos Hídricos Subterrâneos

#### 2. Programa de Monitorização dos Recursos Hídricos Superficiais e Comunidades Aquáticas:

- O Programa de monitorização deve permitir acompanhar a qualidade da água descarregada, bem como a qualidade da massa de água do Estuário do Tejo.
- O programa de monitorização da qualidade das águas pluviais potencialmente contaminadas deve contemplar os parâmetros: C10-40, Ferro, Naftaleno, Antraceno, Tolueno, Xilenos (o, m, p), Tricloroetileno.
- As primeiras amostragens, a realizar no ano antes do início da construção, às águas superficiais devem incluir, também os parâmetros cádmio e chumbo para a massa de água Tejo-WB. Deve ser escolhido um laboratório que consiga assegurar que o limite de quantificação associado ao método de determinação é inferior ao VMA legal, tendo em conta que se trata de um água com alguma salinidade, pelo que esta seleção deve ser efetuada o mais cedo possível de modo a garantir a sua disponibilidade.
- O programa de monitorização das descargas no estuário do Tejo provenientes da drenagem das águas pluviais do aeroporto e acessos rodoviários deve abranger as fases de pré-construção, construção e exploração.
- O programa de monitorização, para as fases de pré-construção, construção e exploração, para o acompanhamento do estado ecológico e químico da massa de água Tejo-WB1 deve também incluir



a massa de água Tejo-WB2, de acordo com o disposto na DQA. Esta monitorização deve permitir caracterizar o ano de referência, antes da implementação do projeto. Devem ser cumpridos os protocolos de monitorização estabelecidos pela APA (<http://apambiente.pt/?ref=16&subref=7&sub2ref=875&sub3ref=876>) e considerado um ponto de referência fora da área de abrangência do projeto para posterior comparação dos efeitos da implementação do projeto. A lista de parâmetros e elementos de qualidade a amostrar deve ser definida com base nos critérios de classificação definidos no Anexo VI da Parte 2 do PGRH5 2016 – 2021 e atender à natureza e ações previstas no projeto. A lista de parâmetros a monitorizar deve incluir obrigatoriamente os parâmetros Cádmio, Chumbo, Mercúrio, Benza(a)pireno, Antraceno e Fluoranteno. Deve, obrigatoriamente, ser cumprido o disposto no Decreto-Lei nº 83/2011 (em particular no n.º 2 do artigo 4.º) no que diz respeito aos Limites de Quantificação (LQ) dos métodos (que tem que ser 30% inferiores às normas constantes do Decreto-Lei n.º 218/2015, de 7 de outubro).

- Durante a construção deve também ser realizada uma campanha de amostragem para os parâmetros cádmio e o chumbo, tendo presente que se trata de água estuarina. Para as análises terem validade terão de ser efetuadas em laboratório acreditado para os parâmetros em causa e que consiga assegurar que o limite de quantificação associado ao método de determinação é inferior ao valor de comparação estabelecido nos critérios de avaliação.
- Em todos os programas de monitorização deve ser cumprido o disposto no Decreto-lei nº 83/2011, de 20 de junho, nomeadamente no que se refere aos limites de quantificação dos métodos em análise, de forma a garantir que é possível retirar conclusões dos resultados da monitorização.
- De acordo com o definido no Anexo V da DQA, também as plantas halófitas ou de sapal devem ser monitorizadas.

### 3. Programa de Monitorização dos Sistemas Ecológicos:

- 3.1. Plano de controlo e erradicação de espécies de flora exóticas invasoras.
- 3.2. Plano de monitorização de flora e habitats.
- 3.3. Plano para minimização do risco de atropelamento da fauna.
- 3.4. Plano de monitorização da comunidade de quirópteros.
- 3.5. Plano de compensação da perda de sedimentos intertidais.

### 4. Programa de Monitorização de Transportes e Acessibilidades

### 5. Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro

Para a fase de obra, a monitorização deve ser adequada ao que vier a ser detalhado no Estudo adicional de Ruído a apresentar em RECAPE.

Para a fase de exploração do aeroporto, os pontos fixos devem localizar-se em edificado de uso sensível localizados sob as rotas. Devem também ser escolhidos em função das zonas que apresentaram maior impacto para a saúde humana.

Para a fase de exploração dos novos acessos rodoviários, o número e localização de pontos de amostragem deve coincidir com o edificado de uso sensível mais próximos quer da alternativa de traçado que vier a ser definida para acesso à A12, quer do acesso ao Cais do Seixalinho. Esses pontos,

a definir no Estudo adicional de Ruído, devem ainda coincidir com recetores para os quais venham a ser propostas medidas de minimização de ruído ou que apresentem valores previstos de ruído ambiente próximos dos valores limite aplicáveis.

Caso venham a existir reclamações potencialmente procedentes (a definir em função da localização, face aos mapas de ruído), deve prever-se a realização de medições junto dos Recetores reclamantes e implementar as medidas necessárias para a sua minimização.

## 6. Programa de Monitorização da Qualidade do Ar:

O presente Plano de Monitorização refere-se a medições de qualidade do ar ambiente, durante o funcionamento normal do aeroporto, que deverão ser efetuadas junto a recetores sensíveis existentes na envolvente do terminal, devendo permitir:

- avaliar a influência, na qualidade do ar, das atividades associadas ao aeroporto
- comparação com as estimativas apresentadas no presente estudo;
- avaliar a eficácia da implementação das medidas de minimização indicadas;
- recolher informação complementar à rede de monitorização da qualidade do ar (gerida pela CCDR LVT) e que deve ser avaliada em conjunto com esta.

Fases a monitorizar: fase de construção e de exploração do Aeroporto do Montijo. A monitorização deve ser iniciada antes da fase de construção para comparação com as fases seguintes.

Locais, parâmetros a monitorizar e frequência da amostragem: Face aos resultados de modelação obtidos deverão ser efetuadas medições indicativas que são, de acordo com o Decreto-Lei nº 102/2010, medições que se efetuam com periodicidade reduzida mas que satisfazem os objetivos de qualidade dos dados.

Os dois locais a monitorizar deverão ser coincidentes com recetores sensíveis localizados no Samouco e no Montijo. A figura seguinte apresenta os locais propostos para as medições. No Montijo são sugeridos 3 locais alternativos 1 – Hospital Distrital do Montijo, 2 – Centro Saúde Montijo/Escola Primária n.º 3, 3 – Escola Secundária Jorge Peixinho.



Figura 1 - Áreas onde se deverão localizar as medições indicativas indicados com círculos vermelhos.

O programa de monitorização contemplará a medição da concentração, no ar ambiente, dos poluentes NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub> que se encontram abrangidos pela legislação nacional (Decreto-Lei n.º 102/2010, na sua redação atual) e na modelação da fase de exploração indicaram vir a apresentar níveis superiores ao limiar inferior ou superior de avaliação.

Paralelamente à monitorização dos poluentes atmosféricos deverão ser efetuadas medições dos parâmetros meteorológicos locais, nomeadamente: Velocidade do Vento; Direção do Vento; Quantidade de Precipitação; Temperatura do Ar; Humidade Relativa; Radiação Solar.

Os resultados verificados nestes locais poderão condicionar a passagem da monitorização de medições indicativas (14% do ano) a medições fixas (100% do ano).

Uma vez que o Barreiro será um local influenciado pelos movimentos das aeronaves, que passarão nessa zona abaixo dos 900 metros de altitude, promovendo eventuais alterações na qualidade do ar local, os resultados das estações existentes no Barreiro de qualidade do ar geridas pela CCDR LVT, dada a sua localização, deverão também ser usados para acompanhar a evolução da qualidade do ar e comparação com os resultados das campanhas no Montijo e Samouco.

A localização exata dos pontos de monitorização, conforme proposto na figura deverá ser selecionada após visita ao local, a efetuar com o menor espaço temporal possível antes do início das medições. Na seleção exata dos locais a monitorizar deverão ter-se em conta, os critérios de micro e macro-localização definidos na legislação de avaliação e gestão da qualidade do ar em vigor (atualmente o Decreto-lei 102/2010 ou legislação nova que a revogue), devendo atender-se aos seguintes fatores:

- Pontos localizados junto a locais habitados expostos maioritariamente ao aeroporto e atividades associadas;
- Pontos localizados de forma a evitar medirem micro-ambientes de pequena dimensão na sua proximidade imediata;
- Pontos representativos de locais similares não situados na sua proximidade imediata;
- O fluxo de ar em torno da entrada de ar no amostrador deve ser livre, sem quaisquer obstruções que afetem o fluxo de ar na proximidade do dispositivo de amostragem;
- Ausência de outras fontes emissoras locais próximas, de forma a evitar a admissão direta de emissões não afetas ao aeroporto;

Métodos de amostragem e equipamentos necessários: Os equipamentos utilizados devem cumprir os requisitos das normas dos métodos de referência estabelecidos no Decreto-Lei nº 102/2010. Poderá ser utilizado qualquer outro método que se demonstre ser equivalente ao método de referência. Nesse caso, os resultados obtidos por esse método deverão ser corrigidos de modo a apresentarem resultados equivalentes aos resultados que teriam sido conseguidos mediante a utilização do método de referência. A demonstração de equivalência deverá ser efetuada tendo em conta as diretrizes existentes à data.

O período de integração dos dados obtidos deverá ser no mínimo o período considerado nos valores limite do Decreto-Lei nº 102/2010, para os poluentes a monitorizar, de forma a permitir a comparação dos valores obtidos com os respetivos valores limite presentes na legislação nacional.

Deve ser incluída documentação relativa aos procedimentos de controlo e garantia de qualidade das medições, que comprove que:

- Os equipamentos usado para a amostragem cumprem as Normas Europeias relativas ao método de referência (certificado emitido por entidade competente), ou que é equivalente (ensaio de intercomparação),
- São implementados os procedimentos de QA/QC definidos na Norma Europeia relativos ao método de referência de cada poluente monitorizado.

Relatórios, apresentação e discussão de resultados: O Relatório de Monitorização deverá ser realizado no final de cada ano de monitorização, e deverá ter a estrutura prevista na Portaria n.º 395/2015. O relatório deverá ser entregue dentro do prazo legal estabelecido pela entidade competente.

Os valores de concentração de partículas devem ser apresentados em termos de médias diárias e médias do período total de medições. Os valores de concentração de dióxido de azoto devem ser apresentados em termos de médias horárias e médias do período total de medições.

Os resultados obtidos nas estações de monitorização do Barreiro deverão ser avaliados para identificar eventual influência da atividade do aeroporto e para comparação com os valores das campanhas e para obter uma estimativa para os indicadores anuais para os locais monitorizados com medições indicativas (no Montijo e Samouco).

Relativamente à interpretação dos resultados da monitorização considera-se fundamental a inclusão da seguinte informação:

- Análise dos resultados da campanha em conjunto com os resultados de estações fixas para o mesmo período (gráfico e tabela), devendo ser apresentada uma estimativa para os indicadores legais anuais de cada poluente e para cada local de amostragem (com base nos resultados, anuais e durante o período de campanha, obtidos nas estações fixas) de modo a avaliar o cumprimento da legislação.
- Análise comparativa dos resultados da monitorização para o ano em avaliação com os resultados e as estimativas de concentrações apresentados no EIA, assim como, caso já existam, os resultados e estimativas de anos anteriores.
- Acompanhamento da atividade do aeroporto para o ano em avaliação.
- Apreciação dos resultados obtidos em cada ano em função das condições meteorológicas observadas e da atividade do aeroporto (nº de movimentos de aeronaves e de passageiros, e repartição de tipo de transporte usado para as deslocação para o aeroporto),
- Análise da eficácia das medidas adotadas para prevenir ou reduzir os impactes das emissões decorrentes da atividade do aeroporto na qualidade do ar, sustentada com registos fotográficos e registos das fichas técnicas associados a cada medida de minimização implementada que comprove a execução das mesmas.

Em caso de registo de valores acima dos respetivos valores limite, deverá ser investigada para cada ocorrência de excedência a causa dos valores elevados, nomeadamente a investigação acerca da exposição do local a massas de ar provenientes de fontes específicas, identificadas no local.

O relatório deverá incluir a avaliação da implementação das medidas de minimização e a eficácia das mesmas. Em caso de incumprimento dos objetivos de qualidade do ar definidos na legislação, deverão ser reforçadas as medidas de minimização já previstas, e implementadas novas medidas mais eficazes.

Nas conclusões do relatório terá de ser feita uma avaliação da necessidade de revisão do plano de monitorização, e, em caso afirmativo deverão ser apresentadas propostas. Deverá ainda ser avaliada a

necessidade de implementar novas medidas, com apresentação da respetiva proposta, e/ou de eliminação de medidas que não se revelaram eficazes.

Revisão do plano de amostragem: O plano de monitorização pode vir a ser alterado em função dos resultados das amostragens, reclamações sobre poluição atmosférica resultante do funcionamento do aeroporto, da presença de novos recetores sensíveis ou da imposição de medidas de minimização adicionais, nova legislação e de novas diretrizes definidas pelas entidades competentes.

A revisão do plano poderá passar pelo ajuste dos pontos a monitorizar, pela alteração da periodicidade das campanhas de amostragem ou pela aplicação de outras ações que se entenda convenientes, nomeadamente a realização de mais campanhas de avaliação da qualidade do ar para acompanhamento de situações específicas.

#### **7. Programa de Monitorização das Emissões Atmosféricas**

#### **8. Programa de Monitorização da Saúde Humana**

Deve ser desenvolvido um programa de monitorização relacionado com a qualidade do ar e o ruído numa perspetiva de saúde humana. Deve ser prevista uma monitorização antes da fase de obra para que conste como situação de referência para o estudo nas fases seguintes.

#### **9. Programa de Monitorização da Componente Socioeconómica**

#### **10. Plano de Adaptação às Alterações Climáticas do Aeroporto do Montijo**

De forma a equacionar e, tanto quanto possível calendarizar, as iniciativas concretas que minimizem o impacto que a mudança no sistema climático acabará por acarretar sobre a infraestrutura aeroportuária em operação, e que englobe, um sistema de acompanhamento e monitorização ao longo do tempo que permita a salvaguarda dos tempos de decisão e de concretização das eventuais medidas a tomar.

Este Plano é importante no acompanhamento das variáveis climáticas que não determinam presentemente medidas concretas a ter em conta na conceção da infraestrutura aeroportuária (por exemplo alteração do regime de ventos), mas que no futuro poderão determinar a necessidade de implementação de medidas de minimização. Monitorizar, também, as variáveis cuja evolução prevista no âmbito do presente EIA determinou já opções concretas ao nível da conceção do Aeroporto do Montijo (por exemplo, a subida do Nível Médio do Mar).

Anexo: síntese dos pareceres emitidos pelas entidades consultadas e síntese do resultado da consulta pública e sua consideração na decisão



## ANEXO À DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

### Síntese dos pareceres emitidos pelas entidades consultadas

No âmbito da consulta às entidades externas à Comissão de Avaliação, prevista no n.º 10 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação foram recebidas as pronúncias que a seguir se sintetizam.

#### **Autoridade Nacional da Aviação Civil**

Esta entidade emitiu parecer concluindo que:

- Em matéria de ruído o EIA apresentado cumpre a regulamentação existente, em particular no que diz respeito à não realização de voos durante o período entre as 0 horas e as 6 horas. No entanto, tendo em consideração que por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas dos transportes e do ambiente, pode ser permitida a aterragem e a descolagem de aeronaves civis entre as 0 e as 6 horas, alerta-se para o facto de esta possibilidade não ter sido ponderada no EIA.
- No entanto, nas questões relacionadas com as alterações climáticas propõe-se que os riscos identificados e lições aprendidas apresentadas sejam incorporados no projeto:
  - O dimensionamento da capacidade de drenagem das infraestruturas e da pista em particular.
  - O dimensionamento da pista, função dos fenómenos extremos de temperatura.
  - A conceção e resiliência dos sistemas elétricos, de apoio e iluminação da pista.
  - Genericamente a escolha de soluções técnicas e materiais que assegurem a resiliência operacional da infraestrutura.
- No que diz respeito ao Plano de redução de emissões de Gases com Efeito de Estufa e de redução de consumo de energia elétrica, propõe-se a sua inclusão no capítulo referente a "Planos e Programas de Monitorização", que na sua componente de "Emissões Atmosféricas", apenas considera as caldeiras de gás natural.
- No que concerne à sismicidade, propõe-se que esta seja considerada na análise de riscos apresentada, e propostas medidas concretas para mitigar esses mesmos riscos.
- No que se refere ao procedimento adotado pelo proponente do projeto, em matéria de licenciamento, verifica-se que não foi, até ao momento, dado cumprimento ao definido na legislação nacional aplicável, nomeadamente o definido no n.º 2, do Artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio.
- No que se refere ao cumprimento da regulamentação europeia, nomeadamente o Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro, verifica-se que foram consideradas e adotadas soluções técnicas para a definição das características geométricas da Pista 01/19, especificamente para a determinação das distâncias declaradas, TORA em particular, que não estão previstas em conformidade com o determinado nas Especificações de Certificação - Extensões iniciais de pista.
- A adoção de um comprimento de pista de corrida à descolagem de 2400 m, que não dá total cumprimento aos requisitos de operação da aeronave B737-800, operada por uma das companhias Low Cost que potencialmente operarão a partir do Aeroporto do Montijo, pode ser motivo de preocupação por implicar a sua operação com limitações de carga.
- As soluções de projeto necessárias à obtenção do comprimento de pista de 2500 m (para o B737-800),



tendo em consideração o referido nos pontos anteriores, podem implicar a necessidade de aumento da plataforma de aterro, e/ou outras com as consequentes implicações ambientais.

- No caso das linhas do sistema de iluminação de aproximação, a localização das soleiras no início da pista implicaria que parte da sua construção seria sobre o rio, quer no norte, entrando na ZPE do estuário do Tejo, quer para sul, sobre o braço de rio, com as consequentes implicações ambientais.
- O prolongamento do Caminho de Circulação (CC) paralelo em toda a extensão da pista, para sul, implicaria o aumento da largura da plataforma de aterro para a ampliação do conjunto pista, Caminho de Circulação Paralelo e Estrada Periférica, com a correspondente componente de alteração ambiental.
- A continuação da existência da lagoa a este da Soleira 01 deve ser avaliada em função da potencial contribuição que possa ter para a ocorrência de colisões com aves.
- A apresentação das superfícies de desobstrução sobre enquadramento cartográfico com a divisão administrativa do território afetado por este projeto é de fundamental importância, de forma a garantir a salvaguarda da segurança das operações.

Posteriormente, a ANAC apresentou os seguintes esclarecimentos ao parecer inicial:

- Articulação entre os procedimentos estabelecidos no quadro da regulamentação aeroportuária e o procedimento de AIA:
  - De acordo com o disposto no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, *“Os procedimentos de construção, ampliação ou modificação de um aeródromo iniciam-se através de requerimento a apresentar junto do INAC, que procede a uma apreciação prévia de viabilidade, nos termos do artigo anterior”*.
  - O n.º 2 do mesmo artigo 5.º define a documentação que deve instruir o pedido de viabilidade e que deve ser objeto de avaliação e parecer, vinculativo da ANAC, bem como as fases subsequentes do projeto para implementação do Aeródromo, caso o pedido de viabilidade tenha obtido parecer favorável da ANAC e esteja em conformidade com a restante legislação aplicável, nomeadamente a legislação em matéria de ambiente.
  - No n.º 6 do artigo 6.º do referido Decreto-Lei, é referido que, da decisão da ANAC devem constar todos os requisitos de natureza ambiental, entre outros, devendo, em nosso entendimento, para este efeito, promover-se a articulação com os procedimentos da AIA.
  - Tal Apreciação Prévia de Viabilidade ainda não foi solicitada à ANAC.
- Identificação das vertentes que serão objetos da apreciação/certificação da ANAC e clarificação da forma como o resultado da avaliação ambiental será tido em consideração na mesma:
  - Em sede de Apreciação Prévia de Viabilidade, a ANAC irá analisar o projeto que será submetido após a tomada de decisão sobre a AIA, de acordo com o artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013 de 31 de outubro, devendo o mesmo contemplar todas as recomendações que forem efetuadas no âmbito da decisão sobre a conformidade ambiental. Da decisão resultante desta apreciação, por parte da ANAC, deve constar a identificação das fases do projeto necessárias à instrução do processo de certificação, sendo que cada uma dessas fases carece de aprovação desta Autoridade. A fase do projeto de execução a submeter à ANAC deverá ser a resultante da decisão sobre a conformidade ambiental do Projeto de Execução, de acordo com o definido no artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, na redação atual, pelo que a apreciação e subsequente certificação a realizar por esta Autoridade será desenvolvida em estrito cumprimento do resultante do processo

de AIA.

- Explicitação das implicações decorrentes da extensão prevista para a Pista 01/19 (2400 metros) proposta, clarificando designadamente, se a mesma poderá ser impeditiva ou limitadora da certificação do aeroporto (pontos 33 a 42):
  - O recurso a determinadas soluções de projeto consideradas, nesta fase que são diferentes ou que não estão em conformidade com a Regulamentação da União Europeia, poderá implicar a necessidade da introdução de alterações em sede de projeto de execução potencialmente diferentes das agora previstas. Esta situação não sendo, à partida, impeditiva ou limitadora da certificação, poderá impor limitações operacionais no que respeita à utilização do aeroporto.
- Esclarecimento relativamente às opções adotadas pelo proponente no estudo prévio sobre os caminhos de circulação A2 e T:
  - A construção do caminho de circulação (CC) paralelo (T) em toda a extensão da pista, não sendo obrigatório, é, contudo, desejável e por maioria de razão num aeroporto construído praticamente de raiz. Complementarmente, esta solução será necessária para garantir a capacidade que se pretende para o Aeroporto e ainda vantajosa sob o ponto de vista operacional. Contudo, a sua construção em toda a extensão da pista implicará o aumento da área de aterro, com as consequentes implicações ambientais.
  - O acesso à Pista 01 pelo CC A2 levanta questões sob o ponto de vista de segurança pelo facto de não ser possível à tripulação uma visão fácil e desobstruída, em ambas as direções da pista, antes da entrada na mesma. Esta solução implica que sejam efetuadas manobras de inversão de sentido de marcha na pista, nas operações de descolagem do fim da Pista 01 e de saída de pista em aterragens mais longas, com o consequente incremento do Tempo de Ocupação de pista, *Runway Occupation Time* (ROT).
- Clarificação da questão relativa à Lagoa a nascente da Soleira 01 (ponto 52), bem como da forma como é considerado o risco de colisão com a avifauna em sede do processo de licenciamento/certificação de infraestruturas aeroportuárias:
  - A existência de uma lagoa numa zona lateral à pista e que, normalmente é um local de alimentação de aves pode favorecer a ocorrência de colisões de aeronaves com a avifauna que é um perigo, portanto não desejável e cujo risco deve ser mitigado/evitado, sempre que possível. A reduzida proximidade da referida lagoa à soleira da Pista 01 é um fator acrescido de preocupação.
  - Esta situação, a manter-se a lagoa, não sendo à partida, motivo para colocar em causa o licenciamento da infraestrutura, obrigará, durante a fase de exploração, a uma maior atenção e monitorização da avifauna naquele local de forma a manter os riscos associados num nível aceitável.

#### **Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil**

- A área de implantação do projeto encontra-se localizada em zonas do concelho de Montijo classificadas no Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil daquele município (aprovado pela Resolução n.º 49/2012, de 6 de dezembro) como apresentando suscetibilidade elevada a alguns riscos naturais, designadamente ao risco sísmico e de *tsunamis*.
- A implementação de um projeto desta natureza constitui-se, necessariamente, como um importante fator dinamizador para o incremento dos níveis de vulnerabilidade local já existentes, pelo surgimento de novos elementos expostos (designadamente pela forte ocupação humana associada à nova

infraestrutura — 7,8 milhões de passageiros no ano de abertura do novo aeroporto), que aumentarão de forma muito significativa o grau de risco associado.

- Por este motivo, a implementação do projeto não deverá ser alheia à definição e concretização de medidas de minimização associadas à gestão dos riscos de acidente grave ou catástrofe com expressão na área de intervenção do projeto, os quais terão de ser acautelados de forma antecipada por forma a melhor precaver a segurança de pessoas e bens.
- Contudo, o EIA não apresenta, na sua atual configuração, uma orientação clara para a aplicação dos princípios da prevenção e da precaução expressos na Lei de Bases da Proteção Civil. A título de exemplo, a consideração do risco sísmico na avaliação de risco inclusa no Capítulo 10 do Volume 111-C e no Anexo 13 é diminuta, tanto para a fase de construção como para a de exploração. Efetivamente, os riscos mais detalhados respeitam à colisão de aves com aeronaves e aos acidentes graves envolvendo substâncias perigosas, os quais, sendo relevantes, não espelham suficientemente a tipificação e gravidade de riscos a que a área de estudo possa estar exposta.
- Nesse sentido, a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil considera que o EIA carece de um nível de detalhe substancialmente mais significativo quanto à consideração dos seus impactes ao nível do risco existente e quanto à previsão de medidas de mitigação orientadas para a redução da vulnerabilidade dos novos elementos expostos que irão surgir. Em particular, deverão ser previstas medidas relacionadas com a definição (e subsequente implementação) de mecanismos de planeamento de emergência interno da instalação que não descurem as condições de segurança dos elementos humanos expostos ao risco e que explicitamente estabeleçam os mecanismos de evacuação, a aplicar na área de intervenção do projeto, para diferentes cenários de acidentes graves, indicando pontos de encontro que permitam absorver o número máximo de utilizadores do aeroporto, bem como a definição de rotas de evacuação que permitam otimizar a retirada das pessoas (incluindo os casos de mobilidade reduzida).

Face ao exposto, e atentas as lacunas identificadas ao nível da consideração de disposições orientadas para a segurança de pessoas e bens, a ANEPC pronunciou-se desfavoravelmente ao teor do EIA na sua atual configuração. Este parecer foi posteriormente complementado, tendo a ANEPC considerado que as questões relativas à avaliação de riscos naturais (designadamente o risco sísmico e de tsunamis) estariam acauteladas no âmbito da pronúncia do LNEG em sede desta CA. Salientou também a necessidade de serem previstas medidas relacionadas com a definição (e subsequente implementação) de mecanismos de planeamento de emergência interno da instalação, que não descurem as condições de segurança dos elementos humanos expostos ao risco e que explicitamente estabeleçam os mecanismos de evacuação, a aplicar na área de intervenção do projeto, para diferentes cenários de acidentes graves. Tais mecanismos de planeamento de emergência, a aplicar à totalidade do perímetro da instalação, devem prever pontos de encontro que permitam absorver o número máximo de utilizadores do aeroporto, bem como a definição de rotas de evacuação que permitam otimizar a retirada das pessoas (incluindo os casos de mobilidade reduzida).

#### **NAV Portugal, EPE**

Considera as medidas ambientais propostas adequadas à minimização dos impactes considerados significativos, salientando aquelas que estão associadas ao fator ambiental "Ambiente Sonoro e Saúde Humana" dado o impacto significativo que o EIA menciona no Ruído e na Saúde Humana, nomeadamente ao nível da incomodidade e das perturbações do sono. Neste enquadramento refira-se o estudo levado a cabo pela NAV Portugal (Estudo\_Rotas) cujo objetivo foi o de apresentar, rotas alternativas de aterragem

e descolagem para as Pistas 01 e 19 do Montijo, que mitigassem (o ruído bem como colisão com aves) no que concerne ao sobrevoo da zona da Ponta da Erva e das zonas habitacionais vizinhas a este aeródromo.

Considera que o EIA comporta variadíssimos considerandos operacionais que importa levar em linha de conta nesta análise, com destaque para a referência ao "*principal constrangimento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa*" se prender com a gestão do espaço aéreo, que, no entender desta entidade, não deve o ónus, ser da exclusividade da NAV Portugal.

Neste contexto foi relevante o estudo, solicitado pela NAV Portugal ao EUROCONTROL que determinou a capacidade máxima atual do espaço aéreo terminal de Lisboa em 72 movimento por hora, para a operação simultânea dos dois aeroportos. Sendo esta capacidade, como referido, consideravelmente superior à atual, que é de 38 movimentos por hora.

De salientar que para a viabilização destas referidas capacidades, o Plano de Desenvolvimento para o Aeroporto Humberto Delgado (AHD) assenta na reconfiguração e ampliação dos caminhos de circulação, em função dos novos *layouts* das plataformas de estacionamento e na criação de um novo caminho de circulação nascente paralelo à Pista 03/21 de entre outros requisitos. Os estudos apontam igualmente, como prioritário, o encerramento da Pista 17/35, para aumento da capacidade de *stands*.

Outro pressuposto que importa reter é o da limitação da capacidade máxima do AHD de 46 movimentos hora, com o pressuposto de 23 aterragens e 23 descolagens [sendo necessário para tal, reduzir o tempo de separação das aterragens, implementar novos procedimentos e melhorar a infraestrutura aeroportuária de modo a reduzir o tempo de operação de pista (saídas rápidas)]. Esta limitação será atingida em 2030 (conforme estudo levado a cabo pelo EUROCONTROL).

Relativamente ao Aeroporto do Montijo, será assegurada uma capacidade de 24 movimentos por hora, apesar de não constar do EIA, esta capacidade contempla 12 aterragens e 12 descolagens, tendo em conta o facto de a orientação das Pistas 03/21 do AHD e as Pistas 01/19 do Montijo, serem praticamente paralelas. Desconhece-se a capacidade pretendida para o período noturno.

Outro pressuposto é o facto da Pista 01/19 do Montijo ser equipada com Sistema ILS de Categoria 111, que permitirá operações de baixa visibilidade. Desconhece-se a capacidade pretendida para esta operação específica. Relativamente à situação atual consideram que não há alterações ao contexto atual e à evolução prevista. Relativamente à avaliação de impactes e Medidas de Minimização (Tomo C do EIA) consideram que existe no EIA informações de carácter operacional ao nível da fase de exploração, destacando-se:

- Avaliação dos Impactes na Fase de Exploração onde consta informação técnica correspondente às emissões em cada ciclo LTO (*Landing and Take Off*) com aeronaves de categoria C.
- Medidas de Minimização de Ruído, em especial as medidas MM.AS.08 e MM.AS.09.
- Risco Relativo de Colisão de Aeronaves com Avifauna que contém informação operacional sobre o ciclo LTO, assim como informação técnica fornecida pela NAV Portugal para o início dos estudos com radar, para os estudos de rotas alternativas visando o ajustamento das rotas de aterragem e descolagem (Montijo Sobrevoo da Ponta da Erva e Área Populacional Estudo de Rotas Alternativas e Altitudes Pistas 01 e 19 — DEPAQ/ESAPRO 2018.11.30).

Não obstante a análise de carácter técnico/operacional a efetuar por outras áreas, do ponto de vista genérico consideram adequadas as medidas ambientais preconizadas para a fase de exploração, visando a redução dos impactes ambientais identificados no âmbito do Ruído, Qualidade do Ar e Saúde Humana, sendo crucial para a eficácia dessa minimização/compensação a implementação dos Programas de Monitorização propostos.

Relativamente ao Volume III — Anexos Temáticos — Anexo 3 — Elementos de Projeto — Anexo 3.4 — Estudos de Rota NAV, este documento contém o estudo levado a cabo pela NAV Portugal com o objetivo de avaliar as possíveis rotas alternativas e gradientes máximos para aplicação nas aproximações à Pista 19 e descolagens da Pista 01 do aeródromo do Montijo. As opções de perfis de voo para as descolagens do Montijo representam uma importante mitigação aos riscos de colisão com aves, permitindo da mesma forma a operação simultânea com Lisboa e os objetivos requeridos para este tipo de operação. É referido, no estudo, que gradientes superiores ao "standard" deverão ser justificados, o que implica uma consulta aos operadores e consequente submissão à Autoridade Nacional da Aviação Civil para aprovação. Estes procedimentos, contemplam igualmente, evitar o sobrevoo de zonas habitacionais mitigando de alguma forma o impacto do ruído sobre estas zonas habitacionais.

A NAV Portugal emite este parecer, na qualidade de principal prestador de serviços de navegação aérea, considerando a sua área de atividade uma das mais relevantes para a segurança da navegação aérea.

A apreciação dos vários conteúdos foi efetuada tendo presente os aspetos exclusivamente técnico-operacionais e o propósito fundamental do aumento da capacidade de movimentos de aeronaves/hora em estreita ligação com o operador aeroportuário, indo de encontro aos legítimos interesses dos utilizadores do espaço aéreo, não descurando os aspetos ambientais. Assim sendo e em síntese:

- No que concerne ao projeto do Aeroporto do Montijo, na BA6, *per se*, apesar de constrangimentos vários (proximidade a áreas sensíveis) como a proximidade com a Zona de Proteção Especial (ZPE) do Estuário do Tejo, parece apresentar-se como a solução possível e a curto prazo, para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa.
- No que toca aos projetos específicos em ambas as infraestruturas aeroportuárias, para levar a cabo o desígnio acima referido, consideram adequados do ponto de vista operacional, os elencados na documentação analisada. Neste sentido reiteram os contributos efetivos levados a cabo pela NAV Portugal, traduzidos nos estudos, com a participação de entidades internacionais e na elaboração de procedimentos conducentes à otimização da utilização do espaço aéreo e à mitigação do impacto ambiental, que se constata estarem referidos na documentação analisada.
- Quanto às capacidades amplamente referidas na documentação em apreço e à menção do constrangimento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa se prender com a gestão do espaço aéreo, não deve ser atribuído à NAV Portugal, esse ónus, uma vez que esses constrangimentos estão identificados e implicam acordos com outras entidades para a sua mitigação. Referindo de novo as capacidades acordadas, realçam que as mesmas só poderão ser efetivas, se todos os pressupostos identificados forem cumpridos, em ambas as infraestruturas.
- Reiteram a importância de um equilíbrio entre aterragens e descolagens para permitir a otimização da capacidade da pista. Assim sendo os resultados do estudo de simulação efetuados na NAV Portugal com a assessoria do EUROCONTROL (RTS) vão nesse sentido ao determinar, em termos de capacidades máximas, para o AHD 23 aterragens e 23 descolagens, para o Aeroporto do Montijo 12 aterragens e 12 descolagens e 2 movimentos para o Aeroporto Municipal de Cascais, num total de 72 movimentos hora de capacidade no sistema aeroportuário da Região de Lisboa.

#### **Administração do Porto de Lisboa**

São determinantes para esta entidade as seguintes questões:

- Rotas de aproximação e descolagem previstas.
- Estabelecimento de uma servidão aeronáutica.



- Construções em Domínio Público Marítimo (DPM) e jurisdição da APL.
- Geração de tráfego fluvial.

#### Rotas de aproximação e descolagem previstas

Verificar-se-á o sobrevoo da zona do Barreiro-Moita a nascente do Terminal de Líquidos do Barreiro e da FISIFE, nas rotas de aproximação à Pista 01 e de descolagem da Pista 19, não havendo sobreposição com aquelas infraestruturas, nem com o previsto Terminal do Barreiro.

#### Estabelecimento de condicionamentos altimétricos

No Desenho MON-AP-C-DR-300-XX-0065, (Anexo 3— (Volume III), consta a representação das superfícies limitadoras de obstáculos (OLS). Todavia, este desenho não se encontra georreferenciado nem apresenta informação geográfica para além da que se refere à área próxima da intervenção (península do Montijo), não sendo possível, a partir dele, aferir sobre eventuais condicionamentos que as superfícies limitadoras de obstáculos a estabelecer venham a colocar às instalações existentes e previstas.

No subcapítulo "4.5.4.8. Superfícies Limitadoras de Obstáculos" do relatório Síntese (Volume II.A) é feita referência à realização de uma análise aprofundada para calcular a altura máxima admissível, abaixo da OLS, para os barcos que navegam no Canal do Montijo. Refere-se aí que, "*embora seja necessário efetuar um estudo mais pormenorizado para obter uma altura livre de obstáculos definitiva, dependendo das operações das pistas, dos níveis das marés, dos procedimentos para as superfícies de serviços de navegação aérea (PANS-OPS) e de outros fatores, numa avaliação inicial no eixo do canal navegável ter-se-á uma altura disponível aproximada de 18,0 m para os barcos que atravessam a OLS a sul da cabeceira da Pista 01.*"

#### Apreciação do conteúdo e conclusões do EIA

Verifica-se a ausência dos seguintes elementos para avaliação de impactes:

- No subcapítulo "4.2.3. Instrumentos de Gestão Territorial", nos documentos de caráter estratégico sectorial, não é feita qualquer referência à Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 16 de novembro de 2017, publicada no Diário da República n.º 227, 1.ª série, 24 de novembro de 2017, na qual está claramente identificado como um dos projetos prioritários para o desenvolvimento do porto de Lisboa a construção do Terminal do Barreiro.
- No mesmo capítulo, onde se identificam as servidões, restrições de utilidade pública e condicionamentos com influência direta na Área de Intervenção do Aeroporto do Montijo, não é feita qualquer referência à área de jurisdição portuária, e que é relevante, nomeadamente, para efeitos das competências que se encontram atribuídas à Administração do Porto de Lisboa, nos termos do Decreto-Lei n.º 336/98, de 3 de novembro, referente ao estatuto orgânico da APL, S.A..
- Ainda no mesmo subcapítulo, e apesar de não possuir caráter vinculativo, por não ter sido publicado, deveria fazer-se referência aos documentos já produzidos no âmbito da revisão/alteração do PROT-AML.
- Por outro lado, deveria também ser feita referência a um documento estratégico de gestão da APL, o Plano Integrado da Rede de Apoio à Náutica de Recreio no Estuário do Tejo (2010).
- No Desenho n.º 3.1 – Recursos Hídricos Superficiais (Anexo Cartográfico - Volume IV.3 –) não é efetuada a representação do domínio hídrico, em particular a representação da margem e do domínio público.
- O Desenho n.º 5.4. - Carta Síntese de Condicionantes de acordo com os PDM em vigor (Anexo Cartográfico - Volume IV.5 – Uso do Solo e Ordenamento do Território) deverá ser revisto por forma a

refletir efetivamente as condicionantes em vigor. Tendo em atenção o facto de os PDM de Alcochete e do Montijo serem PDM de 1ª geração, cuja aprovação remonta a 1997, deverá proceder-se à atualização da informação aí representada e, desse modo, incluir informação fundamental omissa, como seja a delimitação da jurisdição da APL no concelho do Montijo e da delimitação do DPM nos concelhos do Montijo e de Alcochete.

O EIA utiliza por diversas vezes a informação produzida no âmbito do EIA do Terminal do Barreiro. Todavia, não referencia corretamente o documento no capítulo relativo a Referências Bibliográficas, porquanto apresenta a referência de um documento inexistente, aspeto tão mais relevante uma vez que existem dois EIA deste projeto.

A avaliação dos impactes cumulativos destes dois projetos apresentada, embora genericamente positiva, é pouco detalhada em face da informação já disponível sobre o projeto do Terminal do Barreiro, e que consta precisamente do EIA e respetivo Estudo Prévio.

A constituição de uma servidão aeronáutica para este aeroporto é particularmente relevante, uma vez que a compatibilidade dos dois projetos foi questionada pela ANA no seu parecer emitido no âmbito do procedimento de AIA do Terminal do Barreiro muito embora o projeto do Aeroporto do Montijo se revestisse, à data, de alguma incerteza, expressa, aliás, nos pareceres de outras entidades. Por essa razão, seria expectável que a questão fosse aqui inequivocamente analisada, com a identificação das circunstâncias em que é possível compatibilizar este projeto com o projeto do Terminal do Barreiro, quer ao nível legal e regulamentar, quer ao nível da análise de risco, quer ainda, pela comparação com situações similares de outros aeroportos a nível mundial.

É de notar que a Autoridade Nacional de Aviação Civil, entidade competente em razão da matéria, apesar de consultada, não emitiu parecer sobre o EIA do Terminal do Barreiro.

A mesma questão é extensível à navegação pelos navios que atualmente demandam o Terminal de Líquidos do Barreiro e pelos que se prevê que futuramente venham a demandar o Terminal do Barreiro, bem como, a aqueles que navegam para montante no Canal do Montijo e no Canal de Alhos Vedros.

O EIA apenas refere uma altura disponível aproximada de 18,0 m no eixo do Canal do Montijo, para as embarcações que atravessam a superfície livre de obstáculos a sul da cabeceira da Pista 01, não fazendo qualquer referência à extensão dessa restrição. A informação constante do EIA indicia que não foram tidos em consideração diversos fatores determinantes e desfavoráveis, como sejam, o efeito das marés, e sobrelevações do nível das águas devidas à agitação e a depressões atmosféricas, entre outras, e futuramente, à prevista sobrelevação do nível das águas do mar por efeito das alterações climáticas. Também, indicia que não foi tida em consideração a possibilidade de navegação em toda a largura do canal. O EIA é omissa quanto à avaliação dos impactes desta condicionante sobre a navegação comercial, de pesca de recreio, afigurando-se que o valor indicado é muito restritivo.

É imperativo que a atividade portuária no Barreiro, incluindo os desenvolvimentos portuários previstos, como o Terminal do Barreiro, e navegabilidade nos canais existentes na envolvente da Base Aérea não fique condicionada pelo desenvolvimento do projeto do Aeroporto do Montijo, nomeadamente pela constituição de uma servidão aeronáutica, o que carece de avaliação pormenorizada.

Salienta-se que a Administração do Porto de Lisboa estará sempre em oposição com projeto que venha impor qualquer limitação ou condicionamento à atividade portuária atual e prevista no Barreiro, designadamente os citados projetos do Terminal do Barreiro, e da navegabilidade nos canais existentes na envolvente da Base Aérea.

O EIA não considera, na representação da localização de projetos previstos para a área envolvente ao Aeroporto do Montijo e novo Acesso à A12, constante da Figura 9.1 do Relatório Síntese (Volume 11.C) e do Desenho 9.1 (Volume IV.9), a localização do corredor da Terceira Travessia do Tejo consensualizada entre a Infraestruturas de Portugal, a Câmara Municipal do Barreiro e a APL, no âmbito do desenvolvimento do projeto do Terminal do Barreiro, a qual consta do Desenho OT2 do EIA do Barreiro (Volume Anexos - Tomo 1, Anexo 1), e que está situada a nascente daquela que foi sujeita a AIA e objeto de uma Declaração de Impacte Ambiental Favorável Condicionada. Deste modo, a Análise dos Impactes Cumulativos é omissa quanto a esta solução, pelo que se considera incompleta.

No que respeita à extensão da Pista 01/19 e da análise dos impactes relativamente ao fator hidrodinâmica e transporte de sedimentos para as diferentes soluções alternativas, e não obstante a manutenção das condições de navegabilidade atuais e não se prevendo a necessidade de futuras dragagens, considera-se ainda assim mais favorável, na perspetiva dos interesses da APL, a opção por uma das soluções alternativas 2 ou 3, por se considerar que o impacto ao nível da dinâmica sedimentar será muito reduzido a nulo, e portanto, passível de efeitos muito reduzidos nos canais navegáveis a jusante.

Tendo ainda em conta a extensão da pista e a análise dos impactes relativamente ao fator geologia e geomorfologia, a Solução alternativa 2, com volumes de terras da ordem dos 13 mil metros cúbicos (em vez dos 480 mil e 148 mil metros cúbicos, respetivamente solução 1 e solução 3) e sem necessidade de diques de proteção ao aterro é a solução que trará menor impacto por alterar menos a geomorfologia da linha litoral do Estuário.

Na fase de construção da expansão desta pista deverá ficar salvaguardado que não haverá implicações na navegabilidade dos diversos canais na envolvente da área de intervenção do projeto, nem que eventuais interrupções ocorram sem a devida autorização por parte das autoridades marítimo-portuárias e respetiva divulgação e sinalização.

O EIA é omissa quanto à análise dos impactes gerados pelo aumento previsto das ligações fluviais entre o Cais do Seixalinho e a margem norte, no que respeita à interferência com a navegação comercial, de pesca e de recreio na zona afetada do estuário do Tejo. Também não são avaliados os impactes cumulativos com o projeto do Terminal do Barreiro, que tem uma componente relevante de tráfego fluvial.

O EIA é também omissa quanto à análise do risco de acidentes decorrente desse significativo aumento de tráfego.

Acresce que, as conclusões apresentadas sobre os efeitos nas margens das ondas geradas pelo aumento previsto do número de embarcações de passageiros na fase de exploração, não são claras. Os efeitos negativos das ondas geradas pelos catamarans nas margens tem expressão significativa em algumas zonas do estuário, tendo levado já à necessidade de intervenção, por reposição de areias, na zona da Alburrica, no Barreiro, pelo que constituem uma fundada preocupação para a APL.

No EIA é referida a possibilidade de fornecimento de combustíveis através do oleoduto que liga as instalações da POL NATO na Trafaria à BA6, embora o mesmo não esteja a ser utilizado, e se perspetive que não esteja operacional.

Considera-se de dar nota de que existe a possibilidade de este abastecimento se processar a partir do Terminal de Líquidos do Barreiro, o que se constituiria como um impacto muito positivo ao nível socioeconómico, quer ao nível local, quer ao nível do Porto de Lisboa.

### **Ministério da Defesa Nacional – Força Aérea**

Considera esta entidade que na sequência de consultas internas, nomeadamente à Força Aérea (FA), à Marinha e à Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional (DGRDN), e atendendo ao descrito no EIA, o mesmo está em condições de merecer um parecer favorável. No entanto considera que devem ser salvaguardados e considerados os aspetos seguintes, face aos respetivos impactes diretos ou indiretos:

- Na BA6, estão sedeados meios aéreos militares que são responsáveis pela execução de cerca de 40% da atividade aérea de Força Aérea e 100% da atividade aérea da Marinha, executando importantes e permanentes missões para o país (Busca e Salvamento, transporte Aéreo, Vigilância, Transporte de Órgãos, etc.). Desta forma, durante o período de obras para o Aeroporto Complementar de Lisboa, no Montijo, deverá garantir-se a permanente e expedita acessibilidade à BA6, a operacionalidade de todas as aeronaves militares que irão operar na BA6, assim como a segurança das áreas militares (através da construção de vedações conducentes à segregação entre a área civil e militar) e o funcionamento de todas as infraestruturas afetas à operação da BA6 (redes de águas, esgotos, energia e comunicações, sistemas de iluminação de aeródromo, combustíveis), salvaguardando assim a prontidão operacional imprescindível ao cumprimento das missões atribuídas a estes ramos das Forças Armadas.
- Constatou-se que a informação constante nos documentos do estudo supracitado não está de acordo com a *Aeronautical Information Publication* (AIP) militar LPMT AD 2 -1, pelo que deverá ser atualizado para incluir as duas pistas cruzadas atualmente operacionais (Pista 01/19 e Pista 08/26) e os três heliportos (Heliporto 1 e 2, localizados no TWY A1 e Heliporto da Marinha, na placa da Marinha).
- É necessário garantir, em todas as fases de desenvolvimento do projeto (construção e exploração), o respeito pela nova Servidão Militar a constituir. A Servidão Aeronáutica e Radioelétrica tem também que garantir a operacionalidade dos meios militares que irão utilizar a infraestrutura em questão. Em conformidade, os grupos de trabalho para a condução de obras ou projeção de novas servidões do ACL deverão incluir elementos da Força Aérea e da Marinha.
- Relativamente à extensão da Pista 01/19 para sul, os resultados provenientes do Estudo de Impacte Ambiental sobre a matéria relacionada com o ruído não aprofundam as implicações nos edifícios militares, pelo que se considera que a Comissão Consultiva do Ruído deverá incluir a FA e a Marinha, de modo a englobar os edifícios militares na implementação do Plano de Isolamento Sonoro de Fachada e a acautelar as questões financeiras que lhe estejam associadas. No fator "Ambiente Sonoro" é pertinente e igualmente importante salvaguardar as implicações do aumento do nível sonoro durante a fase de exploração (com impactes mais significativos) em todo o pessoal afeto à defesa nacional, a permanecer no local.
- A FA detém três furos de captação de água na BA6 para consumo humano, devendo assegurar-se a sua serventia e servidão, mantendo e garantindo a integridade e a qualidade das mesmas, não obstante os furos de captação estarem fora da área de intervenção do projeto. Adicionalmente, nas inspeções periódicas das passagens hidráulicas presentes na área, devem ser também consideradas as existentes na área da BA6, de modo a assegurar que a rede de águas pluviais existente não é sobrecarregada ou danificada durante a fase de construção.
- Tendo em conta que o ramal de combustível POL, que serve o POL1 e o POL2, cruza a Pista 01/19 onde estão previstos trabalhos de aterro, escavação e recarga da pista, deverá garantir-se a respetiva integridade ao longo de todo o seu traçado.
- Encontrando-se em desenvolvimento a revisão do Plano Diretor Municipal do Barreiro, a Força Aérea

informou este município de que os limites territoriais do concelho estão abrangidos pelas atuais áreas de servidão militar da BA6. Da mesma forma, o Município deverá ser informado das alterações decorrentes da construção do Aeroporto Complementar de Lisboa.

- No que respeita aos aspetos sobre paisagismo e considerando as exigências ao nível da segurança militar, as plantações de árvores e arbustos deverão garantir uma faixa desimpedida de 25 metros para o exterior da vedação militar, assim como a existência de um caminho de ronda no interior da área militar. Sugere-se, ainda, a utilização de áreas da BA6 para deposição dos solos selecionados sobrantes provenientes da construção do Aeroporto do Montijo.
- Por último, as ações de formação e sensibilização para os trabalhadores e encarregados envolvidos na execução das obras, devem incluir militares da FA para acautelar a adequada coordenação, nomeadamente as questões de segurança militar.

#### **Entidade Nacional para o Setor Energético, EPE**

A análise efetuada por esta entidade cinge-se às matérias da sua competência, em particular ao que diz respeito à utilização das Instalações de Combustíveis do Depósito POL NATO de Lisboa (DPNL), incluindo todas as linhas de oleodutos existentes ou que ligam as várias zonas destas instalações, bem como as linhas que conectam o DPNL à Base Naval de Lisboa e o DPNL à BA6.

Os contributos a apresentar incidem especificamente sobre as instalações referidas, cedidas pelo Estado Português, para a utilização pela ENSE, E.P.E. (anterior ENMC — Entidade Nacional para o Mercado de Combustíveis, E.P.E.) pelo período de 25 anos, conforme Auto de Cedência autorizado pelo Despacho n.º 4650/2016, de 23 de março, do Secretário de Estado Adjunto, do Tesouro e das Finanças e do Secretário de Estado da Defesa Nacional, bem como sobre o seu impacto no projeto de construção do Aeroporto do Montijo.

Nesse sentido, e com base nos elementos disponibilizados, consideram pertinente sinalizar a existência de um oleoduto de ligação entre as instalações de armazenagem na Costa da Caparica e a BA6 no Montijo, assim como um conjunto de oleodutos de ligação a outras instalações de armazenagem e cais marítimos.

Estas infraestruturas estão implantadas de forma a possibilitar a interligação entre a maioria das instalações petrolíferas dos Concelhos de Almada e Barreiro, permitindo assim, de forma simples, a interligação da armazenagem existente e o abastecimento, de forma redundante, com vários pontos de ligação, de combustíveis ao Aeroporto. Desta forma, garantir-se-á uma diversidade nos pontos de abastecimento, evitando situações de dependência exclusiva que pode ser prejudicial em situações de crise.

Visto que estes oleodutos já estão construídos e possuem as suas respetivas áreas de servidão de proteção, com cerca de seis (6) metros, ou seja, três (3) metros, para cada lado do oleoduto, uma solução deste tipo, apesar de necessitar ainda de intervenções e alterações, poderá representar uma solução com um impacto ambiental mais reduzido face às intervenções necessárias, representando vantagens seja em termos de segurança de abastecimento, seja em termos de prevenção de acidentes rodoviários. Adicionalmente, será expectável uma redução de emissões atmosféricas associada ao menor fluxo de transportes rodoviários - camiões cisterna - de combustíveis para o abastecimento do Aeroporto. A este respeito, veja-se a estimativa do Estudo Prévio do Grupo Operacional de Combustíveis, de cerca de 20 camiões cisterna (viaturas de transporte de matérias perigosas) por dia.

Salientam, ainda que a localização do oleoduto deverá ser tida em conta para efeitos dos estudos a desenvolver, nomeadamente dos acessos e alternativas rodoviárias como o estudo da "Circular do Arco Ribeirinho Sul", estudo dos traçados preliminares de ligação Barreiro-Montijo, com implicações diretas nas



áreas de servidão do oleoduto.

### **Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo**

Esta entidade emite parecer favorável ao projeto. Informa que na área de estudo do projeto encontram-se presentes interesses públicos com expressão territorial da sua competência, designadamente:

- Restrição de utilidade pública da Reserva Agrícola Nacional (estabelecida pelo Decreto-Lei nº 73/2009, de 31 de março, na sua atual redação conferida pelo Decreto-Lei nº 199/2015, de 16 de setembro, e regulamentada pela Portaria nº 162/2011, de 18 de abril).

De acordo com a planta de condicionantes dos PDM de Alcochete e do Montijo, verifica-se que no que respeita às acessibilidades tanto a Solução Base como a Solução Alternativa coincidem com área integrada na RAN. Em face do disposto no nº 1 do art.º 222 do Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 199/2015, de 16 de setembro, a Solução Alternativa é a que afeta menos área de RAN.

Em face da aprovação da RAN Bruta para o concelho de Alcochete as manchas de RAN do futuro PDM poderão determinar que as áreas constantes do VOLUME III — ANEXOS TEMÁTICOS ANEXO 14 — ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO não sejam as corretas.

Consideram que deve ser solicitado parecer prévio à Entidade Regional da Reserva Agrícola de Lisboa e Vale do Tejo, para efeitos de viabilidade/conformidade das utilizações não agrícolas propostas, no âmbito do disposto na legislação em vigor.

- Áreas protegidas ou de reserva no âmbito do Programa de Ação para a Zona Vulnerável a nitratos de origem agrícola do Tejo (definido na Portaria n.º 259/2012, de 28 de agosto).

Entendem ainda salvaguardar, entre outros fatores ambientais, o solo e os recursos hídricos, fundamentais para a atividade agrícola, equacionando as implicações do desenvolvimento do Projeto, tanto na sua área de implantação como na envolvente, através da identificação e avaliação dos impactes positivos e negativos (nas fases de construção, exploração e desativação), indicando a sua natureza, magnitude e significância, bem como definindo medidas e técnicas de minimização/compensação e de monitorização permanente desses impactes. Em termos das ocupações culturais e usos atuais dos solos, predominam na área do projeto e respetiva envolvente os sistemas agrícolas de culturas temporárias, hortas, pomares e vinha.

Constatam que os estudos incluem, para a área do projeto e sua envolvente, uma caracterização adequada do descritor "solos" (tipos de solos, respetivas capacidades de uso, ocupações culturais e usos atuais), bem como uma adequada avaliação dos impactes ambientais resultantes da implementação do projeto e a preconização de diversas medidas conducentes à minimização dos impactes ambientais negativos esperados.

### **Direção Geral das Atividades Económicas**

Informam que no âmbito das suas competências, não detém quaisquer elementos sobre eventuais condicionamentos, projetos, planos ou programas existentes na localização referida, ou em qualquer outra localização, pois não são responsáveis por “processos sujeitos a parecer, aprovação ou autorização em razão da localização”.

### **Infraestruturas de Portugal, S.A.**

Identificou esta entidade as seguintes questões, que após análise realizada ao Relatório do Estudo de Tráfego para o Aeroporto do Montijo, devem ser tidas em consideração pelo promotor em fases subsequentes do projeto:

- Apresentação de matrizes origem/destino para os períodos da hora de ponta da manhã e da hora de ponta da tarde de dia útil relativas aos cenários considerados: Situação atual, ano base e ano horizonte de projeto das soluções base e alternativa.
- Melhor descrição e fundamentação do processo de cálculo do tráfego gerado pelo aeroporto do Montijo e suas repartições modais, nomeadamente os valores apresentados para os "TC+Outro" e "Fluvial".
- Nos nós objeto de micro simulação, explicação do processo de obtenção dos valores que permitem a análise do seu funcionamento (nível de serviço) e apresentação gráfica dos volumes presentes nos nós.
- No tráfego médio diário anual (TMDA) por período, apresentação gráfica dos volumes.

#### Ligação do Aeroporto à Rede Estruturante (A12)

Na sequência da análise efetuada aos elementos disponibilizados, observa-se que em ambas as soluções (Base e Alternativa) foram tidas em conta as recomendações e sugestões desenvolvidas em articulação com a IP com base em propostas preliminares apresentadas pela ANA. As soluções de traçado rodoviário estudadas visam ligar diretamente a entrada do Aeroporto à Autoestrada A12 e consequentemente à rede de alta-prestação, prevendo inclusivamente o espaço para acomodar uma praça de portagem compatível com o esquema de exploração hoje implementado pela Lusoponte na Ponte Vasco da Gama, ou seja, permitindo cobrar o percurso Sul/Norte.

A ANA desenvolveu pois o estudo prévio desta solução e alternativa por forma a garantir os níveis de serviço consentâneos com as exigências expectáveis para a ligação a um aeroporto, minimizando os impactes na sua envolvente e garantindo a articulação com a rede viária local.

Em termos ambientais, tendo em consideração a fase em que o projeto se encontra e a informação constante do EIA admite-se que ambas as soluções desenvolvidas são viáveis. Em fase de projeto de execução deverá proceder-se à otimização do traçado na vertente ambiental, contemplando as medidas de minimização que se vierem a identificar como necessárias.

#### Solução Base

A acessibilidade denominada como Solução Base tem sido apontada pela ANA como tendo um enorme potencial de procura, dado que efetivamente, para além das acessibilidades diretas ao aeroporto do Montijo e da ligação entre este e o Aeroporto Humberto Delgado, foram igualmente consideradas as acessibilidades de âmbito regional, nomeadamente as que possam dar uma resposta mais eficaz às dinâmicas territoriais criadas ou potenciadas pela existência de um aeroporto comercial no Montijo, designadamente no que se refere à malha viária, não só no Concelho do Montijo, mas em todos os concelhos na sua envolvente e para as quais terão que ser consideradas as expectativas criadas nos diferentes agentes locais, de onde se destacam as autarquias limítrofes ou vizinhas, nomeadamente Ricochete, Moita, Barreiro e Seixal.

O traçado com cerca de 3,7 km dá continuidade à rede viária interna da zona aeroportuária e desenvolve-se para Este até à A12, cuja ligação é materializada através da construção de um novo Nó. Ao longo do seu trajeto a futura infraestrutura prevê a construção de um nó intermédio que permite a articulação com a rede viária local, cuja requalificação do eixo constituído pela EM501 garantirá a ligação prioritária Montijo - Alcochete.

Esta solução permite igualmente a manutenção da rede viária existente através de restabelecimentos, recorrendo a viadutos, passagens superiores e inferiores, de modo a manter a vivência local e diminuindo o impacto observado pela construção de uma "barreira" física, garantindo a geometria reticulada observada

na malha de estradas e caminhos existentes.

No que concerne à geometria e perfis transversais propostos, estes enquadram-se nas boas práticas de projeto para este tipo de infraestruturas, observando-se a tentativa generalizada de cumprimento dos normativos em vigor. De salientar, que a localização do nó foi fortemente condicionada pela ocupação local habitação dispersa e edifícios industriais, obrigando à sua implantação numa quilometragem mais a sul da A12.

#### Solução Alternativa

A Solução Alternativa surge da necessidade de minimizar os impactes na captação de Corte das Cheias, mantendo na sua maior parte os pressupostos espelhados na Solução Base não obstante o acréscimo de sinuosidade imposto ao traçado na sua aproximação à Autoestrada A12.

#### Acessibilidades entre Aeroportos

Como é expectável, deverão ser criadas condições para que exista uma ligação fácil e tanto quanto possível protegida de constrangimentos viários entre os aeroportos Humberto Delgado e do Montijo. Naturalmente que este objetivo obrigará numa fase mais avançada dos estudos, quer à análise das soluções de melhoria nas condições de circulação e gestão das acessibilidades, algumas já hoje existentes, entre os dois locais que são exclusivamente rodoviárias, quer através da análise de ofertas adicionais, suportadas em soluções de transporte coletivo.

#### Acessibilidades Regionais

Além das acessibilidades diretas ao aeroporto do Montijo e da ligação entre este e o Aeroporto Humberto Delgado, poderão vir a existir outras acessibilidades de âmbito regional com capacidade de articulação com o Aeroporto do Montijo, e que possam dar uma resposta mais eficaz às dinâmicas territoriais criadas ou ampliadas pela existência de um aeroporto comercial no Montijo. Porém, a sua eventual concretização deverá ser considerada autónoma, uma vez que o projeto do Aeroporto do Montijo não está dependente da sua materialização.

Neste sentido, o Arco Ribeirinho Sul, inserido no Programa Nacional de Investimento 2030, poderá contribuir para a distribuição da procura na margem sul do Tejo, no entanto, a sua avaliação deverá ser efetuada em função do Aeroporto do Montijo e não o contrário.

#### Aspetos Transversais

A elaboração desta análise de acessibilidades levou não só a consultas, como ao contato estreito e permanente com diversos parceiros e *stakeholders* associados aos estudos do Aeroporto do Montijo, os quais e numa primeira abordagem, contaram com a participação da IP.

Sabem que se encontram em curso vários estudos com interesse nos temas das acessibilidades, destacando-se os estudos de mobilidade, que fornecerão dados essenciais à definição em fase de projeto de Execução das soluções ao nível de pormenor das acessibilidades a fixar.

#### Conclusões

De acordo com a análise da informação disponibilizada e em face do exposto, considera que o desenvolvimento do projeto deverá atender aos aspetos supramencionados. Do ponto de vista estritamente rodoviário a Solução Base para a acessibilidade direta à A12 considera-se a mais adequada.

Em complemento salvaguarda-se que, caso haja lugar a intervenções/alterações que interfiram com a rede viária na jurisdição desta empresa, estas deverão ser objeto de estudo específico e de pormenorizada justificação, devendo os respetivos projetos cumprir as disposições legais e normativas aplicáveis em vigor

e ser previamente submetidos a parecer e aprovação das entidades competentes para o efeito, designadamente a I.P. enquanto concessionária geral da rede. Acresce o facto de que a sua materialização carece igualmente de autorização desta empresa.

Por fim, relembra-se que no que se refere aos lanços rodoviários integrados nas Concessões do Estado, nomeadamente a ligação rodoviária do Aeroporto do Montijo à A12, deverá ser consultado o IMT, a quem compete a emissão de parecer e imposição de eventuais condicionalismos.

#### **Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.**

Relativamente ao Transporte Coletivo verifica-se a existência de um conjunto de propostas para o aumento da sua oferta, constatando-se, contudo, que a repartição modal prevista mantém uma predominância do transporte rodoviário e, em particular, do transporte individual. O presente estudo não evidencia medidas ativas visando incentivar uma maior utilização do transporte coletivo rodoviário ou ferroviário e do transporte fluvial, incluindo táxis fluviais (neste último caso, sem prejuízo da ligação ao Cais do Seixalinho, enquanto condição necessária, se encontrar prevista).

No transporte ferroviário, verifica-se a existência de um canal de ligação entre o Montijo e Pinhal Novo, que não se encontra, contudo, em funcionamento. Assim, uma vez que a estação ferroviária mais próxima em funcionamento se localiza em Pinhal Novo, é admitida a possibilidade de implementação de um serviço rápido de autocarros, para assegurar a ligação do Aeroporto do Montijo à referida estação.

Sugere assim que em matéria de repartição modal, sejam propostas medidas ativas com vista a incentivar o uso do transporte coletivo, face à predominância prevista do transporte individual e no que respeita à ferrovia, que seja futuramente avaliada a possibilidade do sistema ferroviário abranger esta infraestrutura aeroportuária.

Da análise realizada, consideram que o EIA dá resposta às questões relacionadas com a nova via de ligação da Ponte Vasco da Gama ao Aeroporto do Montijo.

Consideram que a área de análise do Estudo de Tráfego se revela insuficiente, na medida em que não analisa o funcionamento atual e futuro da rede rodoviária, nomeadamente nacional, na AML Norte e, em particular, em Lisboa e sua envolvente. O Aeroporto do Montijo como infraestrutura aeroportuária complementar ao Aeroporto de Lisboa, terá uma área de influência muito superior à área de análise do Estudo realizado, conforme, comprovam as previsões de destino e origem dos passageiros que utilizarão o Aeroporto do Montijo, constantes do Estudo de Tráfego, que revelam uma abrangência supra regional, embora com forte predominância na AML Norte.

O facto de não ser analisada a rede na AML Norte é particularmente relevante, na medida em que atualmente se observam constrangimentos no funcionamento de alguns movimentos no Nó de Sacavém, que verá as condições de circulação agravadas pela procura gerada pelo Aeroporto do Montijo, na medida em que se prevê que cerca de 64% dos passageiros tenham como destino Lisboa, e 88% tenham como destino a margem norte do Rio Tejo, sendo a larga maioria em modo rodoviário.

Consideram que no contexto da interligação com a Ponte Vasco da Gama, seriam particularmente merecedores de análise, e proposta de soluções, as infraestruturas que compõem o Nó de Sacavém, que estabelece a ligação entre a A12 e o IC2 e entre a A12, a A1, a CRIL e a 2ª Circular, bem como o Nó de Ligação entre a CRIL e o IP7 (com eventual revisão do balanceamento de vias, articulação com as alterações previstas para a rede viária municipal e a função a assumir pela segunda circular nesse plano, etc.).

De igual modo, apesar de se encarar a possibilidade de proceder à implementação de um corredor dedicado ao transporte coletivo entre Aeroportos, tal não foi objeto de análise no Estudo de Tráfego, sendo certo

que se trata de um pressuposto crítico, na medida em que a sua eventual implementação anularia quaisquer previsões e análises realizadas relativamente ao desempenho das infraestruturas afetadas. É igualmente admitido no estudo a ligação do serviço entre aeroportos à expansão do Metro Sul do Tejo, não detalhando, no entanto, de que forma se processará tal serviço rápido de transporte.

Por outro lado e, embora seja referido que a via de ligação entre o Aeroporto do Montijo e a A12 se encontra preparada para acolher vias segregadas centrais, tipo BUS, tal não se encontra previsto nos perfis transversais tipo disponibilizados nas peças desenhadas, não ficando claro como tal será implementado, uma vez que são previstos troços com perfis transversais tipo de 2x2 vias, o que implicaria dedicar apenas 1 via por sentido ao tráfego geral nesses troços.

Devem assim ser aprofundados os estudos relativos à implementação de um serviço rápido de transporte em via BUS (dedicada ou não) entre os Aeroportos Humberto Delgado e Montijo e à sua interferência com as condições de funcionamento da Ponte Vasco da Gama e restantes infraestruturas afetadas.

### **Carris**

Considera que sendo uma Empresa titular de uma Concessão de Serviço Público de Transportes Coletivos de Superfície de Passageiros, cuja atividade se desenvolve primordialmente no Município de Lisboa, embora com a existência de algumas linhas secundárias e complementares que entrem ou se situem no território de municípios imediatamente contíguos, o impacto da construção e existência de um Aeroporto no Montijo, poderá colocar-se sobretudo ao nível da eventual necessidade de adequação/reforço/reestruturação da sua oferta de serviço em vários interfaces/pontos de transbordo com outros transportes com origem ou destino ao referido Aeroporto, assim como, pode vir a ser identificado um acréscimo de procura de transporte público de superfície em Lisboa de passageiros oriundos daquela infraestrutura (Aeroporto do Montijo).

Verificaram a existência de algumas incorreções nas referências efetuadas no Estudo relativamente à rede e oferta existente na CARRIS e consideraram que a conclusão expressa no Estudo sobre a capacidade da CARRIS para acomodar os acréscimos de oferta, não pode ser retirada diretamente como foi, de uma forma simplificada e simplista, sem uma análise integrada e mais detalhada da rede e da Estratégia da CARRIS.

Outro impacto que poderá ocorrer é ao nível da circulação viária, nomeadamente constrangimentos por acréscimos de circulação. O estudo refere esta situação assim como a monitorização prevista a realizar ao nível dos impactes na rede de transportes e dos padrões de mobilidade (de passageiros, trabalhadores e visitantes), pelo acompanhamento dos seus efeitos diretos. Além dos efeitos diretos, podem ocorrer efeitos indiretos, nomeadamente na cidade de Lisboa, sendo de mencionar igualmente, que a aplicação de eventuais medidas de minimização dos impactes, são referenciadas, mas de forma genérica.

A CARRIS, em articulação e de acordo com as orientações estratégicas do Município de Lisboa, avaliará a evolução e impactes do projeto, nomeadamente a nível da procura e eventual necessidade e capacidade de ajustamento da sua oferta. Referem que, caso o projeto do Aeroporto do Montijo evolua para a sua concretização, como parte interessada, lhe deverão ser disponibilizados resultados da monitorização que venha a ser efetuada a nível da rede e procura.

### **Metro – Transportes do Sul**

Apesar das referências à estratégia de uma mobilidade sustentável através dos elementos gestão do território como PROT-AML e o PAMUS — AML (Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável da Área Metropolitana de Lisboa), a aposta no transporte coletivo de passageiros não consideram suficientemente ambiciosa face aos desafios do futuro.



A opção de apostar exclusivamente num reforço do transporte público rodoviário e fluvial poderá vir a tornar-se um desincentivo à utilização de um transporte coletivo de passageiros, indo incentivar a que os passageiros optem naturalmente por veículos ligeiro de passageiros, quer através de um serviço de táxi/*Uber*/*Cabify* quer através do aluguer de viaturas. Consideram que o transporte fluvial deverá ter um papel crucial na ligação a Lisboa, mas sem esquecer que as deslocações não serão exclusivamente para a margem norte. Serão necessárias soluções para os movimentos gerados internamente à margem sul.

Como é referido no estudo, quando se comparam os aeroportos servidos de uma rede metro ferroviária com os servidos de uma rede de transporte público rodoviário a utilização de transporte público aumenta na primeira solução. Os dados relativos ao Aeroporto Humberto Delgado indicam uma fraca utilização da Carris, apenas 2%, em que metade é do serviço *shuttle*.

As soluções que estão previstas no estudo, não contribuem de forma decisiva para melhorar a mobilidade da coroa de transição entre a AML-Norte e a AML-Sul e também dificilmente poderão potenciar o impacto socioeconómico no corredor sul, que não deve ser desprezado uma vez que, neste momento, é o segundo destino privilegiado logo a seguir a Lisboa dos passageiros de *Low Cost*.

Conforme anteriormente referido, para atingir os objetivos vertidos nas ferramentas de gestão do território e no Plano Metropolitano de Adaptação às Alterações Climáticas" (PMAAC-AML), a aposta em ligações em modo metroviário será fundamental para impedir um aumento expectável do tráfego automóvel e congestionamento das principais vias de circulação da AML - Sul, a que o modelo proposto poderá conduzir.

Consideram que do ponto de vista da mobilidade, a solução estudada e prevista de expansão da Rede do MST terá certamente um impacto muito positivo nas acessibilidades e transportes na área de influência do Aeroporto do Montijo, bem como na mobilidade na coroa de transição entre a AML-Norte e a AML-Sul. Com a concretização da segunda e terceira fases do projeto, a ligação ao Barreiro ou mesmo numa extensão ao Montijo / aeroporto, através da eventual construção da ponte rodoviária 'Barreiro — Montijo, a Rede do MST permitirá melhorar a repartição entre o TI/TC que, na Península de Setúbal é claramente mais desequilibrada que na Margem Norte, aspeto que não pode de forma alguma agravar com soluções que não assentem no reforço do transporte coletivo.

Consideram que a necessidade de implementação de soluções em tempo útil poderá condicionar soluções mais estruturais logo à partida, mas não poderão deixar de ser equacionadas e projetadas nesta fase, porque este é um projeto que irá certamente marcar o futuro da península de Setúbal.

### **Transportes Sul do Tejo**

Ao nível da acessibilidade rodoviária considera esta entidade que uma ligação mais direta entre a A12/Ponte Vasco da Gama e o Aeroporto do Montijo deve ser implementada desde o início do projeto. Tal ligação deve ser feita o mais próximo possível da Ponte, pelo que consideram um local viável a zona circundante dos atuais postos de combustível. Em alternativa, poderá ser construído um acesso à A12 no nó de ligação com a N119, implicando isto, contudo um aumento na distância a percorrer entre o Aeroporto e Lisboa.

Para além do acesso direto entre o Aeroporto e a Ponte Vasco da Gama, o novo acesso contribuirá para a melhoria das acessibilidades aos concelhos do Montijo e Alcochete uma vez que o acesso existente atualmente antes das portagens da Ponte já se encontra extremamente congestionado, situação que previsivelmente piorará de forma significativa com a construção do novo aeroporto caso se mantenha apenas esse ponto de ligação.

No que respeita às vias existentes de ligação do Aeroporto à A12, Montijo e Cais do Seixalinho, requerem

algumas melhorias a nível de capacidade de escoamento de trânsito e condições do piso. Todas as estradas de ligação do Aeroporto, seja ao nó a criar na A12, seja ao Cais do Seixalinho, seja ao Montijo, deverão ter 2 faixas em cada sentido para permitir um escoamento adequado do trânsito do Aeroporto. Adicionalmente, o piso destas vias deve estar adequado ao aumento de trânsito, em particular de veículos pesados, que se irá verificar. Especificamente, as vias a considerar são a Rua da Base Aérea Nº 6, Estrada do Seixalinho, Rua do Príncipe Real, Rua Oceano, M501, Estrada Real e Rua Dr. Manuel da Cruz Júnior.

Relativamente a serviços específicos de escoamento de passageiros do Aeroporto, devem ser consideradas 3 ligações em particular: ao Aeroporto Humberto Delgado, ao Cais do Seixalinho e a Lisboa — Gare do Oriente. Nos casos do Aeroporto Humberto Delgado e Gare do Oriente, é fundamental ser criada uma via dedicada aos transportes públicos na Ponte Vasco da Gama (previsivelmente, na 4ª faixa a ser criada em cada sentido) e nos acessos à mesma, numa margem ou na outra do rio, onde tal for possível. No caso da ligação ao Cais do Seixalinho e sendo uma distância significativamente mais curta, consideram que será viável e mais benéfica a construção de carris neste percurso para colocação de um modelo de transporte metro-bus, funcionando num sistema vaivém que permita a utilização do potencial do transporte fluvial.

O acesso ao Cais do Seixalinho, para além de ser feito através do formato vaivém mencionado no ponto anterior, será igualmente realizado por via rodoviária, quer do aeroporto, quer do Montijo. Nesse sentido, é fundamental que os acessos atuais sejam alargados de uma faixa em cada sentido para 2 faixas em cada sentido (adicionalmente aos carris a construir) de forma a assegurar as condições de segurança do espaço e a possível evacuação em caso de emergência.

Não estando explícito o método de abastecimento de combustíveis ao Aeroporto, questionam a possibilidade de o mesmo ser efetuado através de *pipeline* com origem nos tanques de combustível localizados no Parque Industrial do Barreiro — Lavradio. Tal situação permitiria evitar o abastecimento do aeroporto através de camiões cisterna, oriundos da Ponte Vasco da Gama, com o aumento do risco associado ao respetivo tráfego, ainda mais em partilha das vias com todo o tráfego de passageiros que se prevê venha a ter como origem ou destino o Aeroporto.

No que respeita à vertente de custos, uma situação que poderá ser considerada para potenciar a utilização dos transportes públicos, nomeadamente autocarros, é a redução/abolição do custo da portagem da Ponte Vasco da Gama para os mesmos. Tendo em conta o elevado custo atual, tal situação refletir-se-á nos custos para os utilizadores, podendo os mesmos usufruir do transporte do Aeroporto para Lisboa (Gare do Oriente ou Aeroporto Humberto Delgado) a preços vantajosos face ao transporte individual.

Na vertente do estacionamento disponível no Aeroporto, consideram que as posições previstas para estacionamento de veículos pesados de passageiros (5) são manifestamente poucas. Para fazer face à necessidade de escoamento de todos os passageiros exetáveis, consideram necessário um número significativamente superior de posições de estacionamento. Adicionalmente aos serviços descritos atrás de ligação ao Aeroporto Humberto Delgado e à Gare do Oriente, para os quais já serão necessárias mais de 5 posições, é exetável o aumento de passageiros do serviço público com destino ou passagem no Aeroporto com o consequente aumento de carreiras urbanas/interurbanas. Tal obrigará à criação de condições de estacionamento e/ou tomada/largada de passageiros no aeroporto ou à entrada do aeroporto, pelo que esta situação deve ser considerada na definição do número de lugares de estacionamento a criar.

Havendo um elevado número de viaturas pesadas de passageiros, em serviço de vaivém do Aeroporto ou em serviço urbano, será aconselhável a possibilidade de abastecimento das mesmas nas instalações do Aeroporto, sejam veículos elétricos, a gás ou a *diesel*, evitando desta forma deslocações desnecessárias e os custos associados para abastecimento de energia às viaturas noutros locais, com o consequente impacte

ambiental.

Consideram ainda que tendo em conta o elevado nível de tráfego verificado atualmente e que se espera venha a aumentar nos próximos anos, é fundamental assegurar a existência de vias dedicadas aos transportes públicos em toda a região circundante do aeroporto. Apenas desta forma se poderá promover de forma eficiente a utilização dos transportes públicos, minorando os impactes ambientais e melhorando a eficiência operacional dos serviços, possibilitando desta forma um escoamento mais célere do Aeroporto e minorando a existência de constrangimentos de tráfego na área em questão.

### **LUSOPONTE**

Relativamente ao congestionamento que se regista na interface (A12/A33) sentido Lisboa/Montijo, em especial na hora de ponta da tarde, a sua resolução passa por uma ação concertada entre a Lusoponte a Infraestruturas de Portugal e a Câmara Municipal do Montijo. Só a intervenção dentro da área concessionada à Lusoponte não resolverá o problema e poderá ainda aumentar o risco de acidentes, no entanto, ao ser criado um novo acesso, que servirá o aeroporto, mas também, Alcochete e Montijo, o tráfego que se dirige para a A33/IC3 será dividido, reduzindo assim a pressão na interface A12/A33.

Estando satisfeitas as condições que garantem o cumprimento das obrigações assumidas pela Lusoponte ao abrigo do Contrato de Concessão, informam que nada têm a objetar quanto ao desenvolvimento do projeto.

### **BRISA**

Esta entidade enquanto concessionária da rede de autoestradas identificadas na Base I, das bases anexas ao Decreto-Lei nº 294/97, de 24 de outubro, republicadas pelo Decreto- Lei nº 247-C/2008, de 30 de dezembro, comunicou que não encontra razões técnicas que, no que à concessão de que é titular respeita, obviem parecer favorável ao projeto.

### **REN - Redes Energéticas Nacionais, S.A**

#### **I. Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN)**

Ao longo de toda a extensão da RNTGN encontra-se constituída, ao abrigo do Decreto-lei n.º 11/94, de 13 de janeiro, uma faixa de servidão de gás natural com 20 m de largura centrada no eixo longitudinal do gasoduto. No interior da referida faixa, o uso do solo tem as seguintes restrições:

- Proibição de arar ou cavar a mais de 0,50 m de profundidade a menos de 2 m do eixo longitudinal do gasoduto;
- Proibição de plantação de árvores ou arbustos a menos de 5 m do eixo longitudinal do gasoduto;
- Proibição de qualquer tipo de construção, mesmo provisória, a menos de 10 m do eixo longitudinal do gasoduto.

Relativamente ao projeto, informam que a cerca de 2,6 km a Sul das atuais pistas da base aérea do Montijo existe a servidão associada ao ramal de alimentação de gás natural em alta pressão à zona industrial do Barreiro e a cerca de 10,6 km a Este a servidão associada ao gasoduto de alta pressão que interliga o porto de Sines (descarga de navios/gaseificação de gás natural) com a armazenagem subterrânea na zona de Pombal (linhas a laranja no mapa em anexo). Ao longo destas infraestruturas existem várias estações com possibilidade de descarga de gás natural para a atmosfera, essencialmente nas rotas de aproximação e descolagem a sul, mais precisamente:

- GRMS 01159 (Barreiro);

- GRMS 01109 (Seixal);
- GRMS 01059 (Setúbal);
- JCT 01110 (Palmela B).

## II. Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT)

Relativamente ao projeto, na sua proximidade existem as servidões associadas às seguintes infraestruturas da RNT:

- A este (a infraestrutura mais próxima dista cerca de 6,5 km das atuais pistas da base área do Montijo):
  - Linha Alcochete-Fanhões (LACT.FN), a 400 kV;
  - Linha Fernão Ferro-Ribatejo (LFF.RJ), a 400 kV;
  - Linha Carregado-Seixal (LCG.SXL), a 220 kV;
  - Linha Porto Alto-Palmela 1 (LPA.PM 1), a 150 kV;
  - Linha Porto Alto-Palmela 2 (LPA.PM 2), a 150 kV;
  - Subestação de Alcochete (SACT), a 60 kV/400 kV
- A sul (a linha mais próxima dista cerca de 7 km das atuais pistas da base área do Montijo):
  - Linha dupla Palmela-Fernão Ferro 4/Fernão Ferro-Quinta do Anjo (LPM.FF4/LFF.QAJ), a 150 kV;
  - Linha Carregado-Seixal (LCG.SXL), a 220 kV;
  - Linha dupla Fernão Ferro-Ribatejo/Palmela-Fernão Ferro 5 (LFF.RJ/LPM.FF5), a 400 kV;
  - Linha dupla Palmela-Fernão Ferro 1/2 (LPM.FF 1/2), a 150 kV;
  - Ramal linha Palmela- Fernão Ferro 4/Lusosider (RPM.FF4/SXR).

Consideram não existirem interferências diretas entre o projeto do novo aeroporto do Montijo e as infraestruturas integradas na RNTGN e RNT. No entanto, as linhas aéreas existentes devem ser referenciadas nas cartas de navegação aérea de aproximação ao novo aeroporto e, quando forem definidos os respetivos cones de aproximação finais, pode haver necessidade de efetuar sinalização aérea diurna/noturna de algumas das linhas e/ou apoios.

## **AUTARQUIAS**

### **Câmara Municipal do Montijo**

Considera esta autarquia que o projeto induzirá novas dinâmicas territoriais, económicas e sociais a médio/longo prazo, com alterações no tecido socioeconómico e no ordenamento do território.

Perante a dimensão e abrangência dos previsíveis e expectáveis impactes gerados a nível local, regional nacional e internacional, considera o projeto enquadrado no âmbito do seu modelo territorial, designadamente na vertente de tornar a Área Metropolitana policêntrica, pretendendo recentrá-la no Estuário do Tejo, desenvolvendo por sua vez a área da Grande Lisboa segundo o conceito de cidade de duas margens. Neste sentido, o surgimento deste projeto estruturante no território do Arco Ribeirinho Sul (ARS), evidenciará as potencialidades e valências inerentes à sua posição territorial, projetando o Município para uma posição privilegiada no contexto da Área Metropolitana de Lisboa (AML), contribuindo decisivamente para a redução das assimetrias territoriais, económicas e sociais existentes entre a AML Sul face à AML Norte.

### Ambiente

Consideram estruturantes as medidas proposta de minimização/compensação de impacto sobre a ecologia

aquática e os ecossistemas conexos, sendo necessário e imprescindível o reforço do nível de gestão das salinas e áreas de sapal, no sentido de proteger a sua importância histórica, ambiental, económica e paisagística, devendo todas as áreas húmidas compreendidas entre o Seixalinho e o Arce passar para o domínio público. Destaca-se a importância do património natural da área de ocorrência próxima da vala da Lançada, onde se localiza igualmente património histórico-cultural que importa recuperar, nomeadamente o Moinho de Maré da Lançada.

Associada a estas zonas húmidas, preconizam a estruturação de um plano de arborização e de uma rede de mobilidade em modos suaves através de passadiços que permitirão a fruição destes espaços naturais promovendo atividades de recreio/ lazer e turismo. Referem que foi transmitido à ANA - Aeroportos de Portugal, a necessidade de limpeza e reposição das condições originais das marinhas e reconstrução dos muros marginais do rio, bem como a execução de uma ciclovía de ligação do Cais de Pesca ao Cais do Seixalinho, através da construção de passadiços em madeira de modo a proteger a flora e a fauna existentes, como preconizado no Plano Estruturante da Zona Ribeirinha do Montijo (PEZOR - Montijo).

Consideram muito relevante que este projeto se enquadre no respeito integral dos valores de sustentabilidade ambiental, indo ao encontro do Plano Metropolitano de Adaptação às Alterações Climáticas (PMAAC), no qual a autarquia tem estado diretamente envolvida na conceção e definição de medidas e ações de curto, médio e longo prazo para o território.

#### Acessibilidades

Apesar de considerarem que a solução alternativa é uma solução que resolve o acesso ao Aeroporto, entendem que a Solução Base será a que pode assegurar maior fluidez e por conseguinte menor congestionamento de tráfego rodoviário, devido ao seu traçado mais extenso, opção que consideram tecnicamente mais adequada.

Atendendo à necessidade de articulação entre os novos acessos previstos e a rede viária local da cidade do Montijo, consideram que ambas as soluções podem assegurar a articulação com a rede viária pré-existente e projetada pelo município, no sentido de reduzir a fragmentação do mosaico territorial existente.

Na Solução Base consideram que o restabelecimento 4 interfere com o traçado existente da Estrada Real, desviando o trânsito para a uma passagem superior (PS4 - a construir) subjacente ao caminho municipal 1201 para depois retornar à mesma via. Outro possível constrangimento identificado é a possibilidade de se alterar o traçado inicialmente previsto para a Circular Externa, tendo em consideração os afastamentos necessários à via de acesso ao Aeroporto e localização de atividades económicas existentes.

Consideram de não aceitar a previsão de portagem na via do acesso Sul/Norte ao Aeroporto, uma vez que a colocação de portagem implicará um aumento do desvio do volume de tráfego rodoviário para as estradas municipais, trazendo maiores constrangimentos para a cidade do Montijo, nomeadamente, no atual nó de acesso à A12 e A33 (Rotunda das Portas da Cidade), gerando impactes muito negativos ao nível do conjunto alargado de fatores ambientais, tais como ruído e qualidade do ar/emissão de gases com efeito de estufa.

De modo a garantir a necessária conectividade entre o Aeroporto, a cidade do Montijo e área circundante, consideram muito relevante a execução pela entidade promotora de outras vias estruturantes no território, que foram atempadamente transmitidas à ANA, e que se relacionam diretamente com este projeto, devendo as mesmas estar concluídas no horizonte temporal do início da fase de exploração do Aeroporto do Montijo, a saber:

- Construção da variante da Atalaia.
- Conclusão da Circular Externa do Montijo.



- Variante de ligação entre o bairro da Caneira e a Estrada do Seixalinho.
- Troço de ligação entre a Estrada Real e a Avenida Luís de Camões.
- Requalificação da Estrada do Seixalinho.
- Reestruturação do nó da Rotunda das Portas da Cidade.
- Execução da Rotunda do Saldanha.
- Execução da Rotunda do Estabelecimento Prisional do Montijo.

A construção da variante da Atalaia será importante no âmbito local, regional e nacional, associada à A33 e por sua vez ao acesso à A12, o que implicará reformulações estruturais no atual nó de acesso da rotunda das Portas da Cidade, que atualmente já apresenta problemas de congestionamento de tráfego rodoviário. Deve considerar-se a execução de uma saída dedicada de acesso à cidade com o objetivo de assegurar uma maior fluidez de tráfego na entrada da cidade.

As restantes vias de âmbito local em articulação com a cidade do Montijo, implicam igualmente determinadas intervenções pontuais como por exemplo, as interseções giratórias previstas para a Estrada Municipal 501 (Rotunda do Saldanha e Rotunda do Estabelecimento Prisional do Montijo), reperfilamento de vias visando ou não a criação de corredores dedicados de transporte público, construção de novas ciclovias, entre outras.

Neste contexto, descreve-se como medida de minimização de impacte e simultaneamente de articulação entre estruturas viárias, o caso da nova estrada do Seixalinho, especificamente indicada no EIA, que deverá integrar duas faixas de rodagem com quatro vias e com ciclovia, tendo igual perfil transversal ao da Circular Externa parcialmente construída, que circunda a cidade e que deve ser concretizada pela entidade promotora.

A futura ciclovia a construir no âmbito deste projeto assegura a ligação à rede ciclável existente e prevista, integrada nas orientações definidas no Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) para a cidade do Montijo. As intervenções anteriormente descritas são consideradas estruturantes para garantir a conectividade entre a atual rede viária existente, a sua futura expansão e o novo acesso ao Aeroporto ao longo de toda a sua extensão territorial.

#### Transportes

No âmbito do reforço do sistema de mobilidade da AML e de incremento da quota de utilização do TC, consideram que deve ser igualmente equacionada a possibilidade de serem estabelecidas ligações fluviais diretas entre o Montijo (Seixalinho) e o Barreiro e eventualmente ligações entre o Montijo e o Seixal, e o Montijo e Almada, em linha com a estratégia de acessibilidades e transportes programada no PROT-AML.

Também neste contexto, o surgimento de novas infraestruturas indutoras de desenvolvimento como o Aeroporto do Montijo abre uma oportunidade de (re)pensar a conexão em rede dos territórios ribeirinhos Sul da Área Metropolitana. Esta temática introduzirá a necessidade de ampliar/rever tanto a rede ferroviária (ligação com o Pinhal Novo e Lavradio), a expansão do MST, bem como a rede rodoviária.

A introdução destas novas acessibilidades e reforço do sistema de mobilidade irá assegurar um encurtamento de tempo/espço, na articulação entre penínsulas dos territórios ribeirinhos sul garantindo um maior dinamismo na coesão territorial e económica, propondo-se o estudo de ligações rodoferroviárias rápidas entre as penínsulas, como é o caso de uma possível ligação entre o Aeroporto do Montijo e o Barreiro (na área industrial da antiga CUF), aliada à possível futura ligação da TTT, no eixo Chelas-Barreiro e consequente conexão de todo o território do ARS.

Especificamente no âmbito do reforço de infraestruturas de apoio, verifica-se que está equacionado o aumento da capacidade do parque de estacionamento do Cais do Seixalinho, por forma a potencializar também a sua utilização pelos utentes do Aeroporto. Esta necessidade de criação de novas infraestruturas obriga a repensar toda a interface do Cais do Seixalinho, no sentido de assegurar a mobilidade dos passageiros e a operação dos navios da Transtejo (TT), considera-se que deve ser executado um projeto de ampliação e reestruturação do Terminal do Seixalinho.

#### Qualidade de Vida

A concretização do projeto na Península de Setúbal irá fomentar a competitividade da região, com impactos positivos na economia local e regional, criando novas oportunidades de desenvolvimento no território e na qualidade de vida da população residente.

Contudo, os modelos de simulação de tráfego apresentados no EIA não contemplaram as vias estruturantes para a cidade do Montijo elencadas anteriormente, o que de certa forma condiciona os respetivos resultados obtidos neste âmbito. Consideram que estas vias devem ser abrangidas neste conjunto de medidas de minimização de poluição sonora previstas para os acessos a construir, devendo os futuros projetos contemplar estudos de ruído.

#### Infraestruturas

O projeto do Aeroporto implicará de acordo com o EIA a extensão do sistema municipal de abastecimento de água até à zona da BA6 pelo que consideram necessário à fiabilidade do sistema e à redundância do abastecimento, os seguintes reforços a construir pela entidade promotora:

- Instalação de novas condutas de distribuição de água (DN 400/DN 500) que fecharão o anel periférico de abastecimento da cidade e estabelecerão a interligação entre os diversos poços de captação, armazenamento e distribuição de água e que inclui o prolongamento da conduta DN 400 a partir da rotunda da BP até à zona do *E. Leclerc*, fechando o grande anel previsto (Conduta DN 400: 7 700 metros e Conduta DN 500: 600 metros);
- Finalização da conduta DN 315 desde a rotunda da BP até ao reservatório apoiado da Atalaia que está inacabada, constituição do novo anel na zona do Seixalinho com ligação direta ao Aeroporto e ao terminal fluvial (5 800 metros);
- Ampliação da conduta DN 200 na Estrada do Seixalinho e abastecimento ao terminal fluvial do Seixalinho com fecho da malha à rede da Av. Luís de Camões (1 900 metros);
- Execução das captações subterrâneas necessárias à redundância do sistema;
- Execução de 2 novas células semienterradas de 5 000 m<sup>3</sup> no Corte das Cheias e respetivas centrais elevatórias;
- Modernização e ampliação do sistema de Telegestão com ligações aos furos, reservatórios e rede (medição de caudais e pressões).

Todo o sistema de águas residuais domésticos e pluviais a construir deverá contemplar toda a zona industrial do Seixalinho e a futura expansão da área urbana da cidade do Montijo.

O traçado da proposta viária designada como Solução Base, poderá conflitar com perímetros de proteção de alguns apoios de captação de água. Verificando-se esta situação, deverá considerar-se como medida de minimização/compensação a eventual realocação das infraestruturas, mediante o financiamento da operação pela entidade promotora.

Neste âmbito sugere-se como medida alternativa de minimização de impacto ambiental e de segurança

para a população, relativamente à realocação dos furos de captação e ao transporte de matérias perigosas, a construção de um oleoduto de abastecimento de combustíveis ao Aeroporto através de conduta de abastecimento exclusiva/dedicada, podendo para o efeito ser equacionada uma possível ligação à conduta de abastecimento de combustível existente e que atravessa o território oriental do Montijo, oleoduto Sines-Aveiras, ou em alternativa a construção de um oleoduto entre o Aeroporto do Montijo e o Barreiro (área industrial da antiga CUF).

#### Socioeconomia

A concretização do projeto do Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades potenciará positivamente novas perspetivas de desenvolvimento e crescimento demográfico, com oportunidades socioeconómicas e de qualificação do território na escala local, regional e nacional. Destacam-se os seguintes impactos positivos diretos deste projeto, nomeadamente, ao nível das oportunidades de emprego, do aumento do rendimento familiar, da dinamização e internacionalização do tecido empresarial, da melhoria da acessibilidade e da segurança rodoviária.

#### Demografia

Relativamente à evolução das dinâmicas populacionais é referido no estudo o crescimento da população residente no Município, verificando-se o alinhamento das projeções demográficas com os cenários desenvolvidos pela autarquia, não obstante, terem sido elaborados com diferentes metodologias e diferentes horizontes temporais (CMM: 2011; 2015; 2020; 2025 e 2030 versus EIA: 2011; 2022; 2032; 2042 e 2062).

#### Emprego

Os impactos esperados ao nível do emprego apresentam-se positivos, caracterizando-se por um leque de novas funções e qualificações diferenciadas, sobretudo naquelas que estão diretamente associadas às operações de suporte/utilização do Aeroporto. A criação de emprego qualificado contribuirá também para o aumento do rendimento médio das famílias, gerando um polo atrativo e competitivo com a AML Norte, diminuindo as assimetrias socioeconómicas atualmente existentes. O estudo apresenta uma estimativa do número de trabalhadores previstos para o ano de 2022 de 6 408, aumentando para 14 319 em 2062, salientando-se que o número de postos de trabalho indiretos pela deslocalização de empresas para o território irá aumentar, em consequência direta desta infraestrutura.

#### Turismo

O incremento turístico previsto pelo projeto do Aeroporto irá reforçar os recursos turísticos nas vertentes históricas/religiosa, vinícola/gastronómica e cultura/paisagística, bem como irá promover o surgimento de turismo relacionado com desporto/aventura e turismo de observação (aves e aviões), bem como criará novos mercados hoteleiros. O crescimento turístico previsto pelo EIA, com o consequente aumento do número de passageiros e visitantes terá impactos positivos na economia local, implicando uma redefinição da estratégia de desenvolvimento turístico do Montijo, definida no Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo do Montijo (PEDTM). A Câmara refere que deve promover a alteração do plano adaptando-o às novas exigências da procura e oferta turística induzida pelo projeto do Aeroporto.

#### Ordenamento do território

Relativamente ao ordenamento do território e usos do solo é referido no EIA, que os municípios de Alcochete, Moita e Montijo possuem capacidade urbanística prevista suficiente de resposta à procura para a ampliação das áreas urbanas e empresariais/industriais, tendo em conta as áreas de uso do solo existentes e futuras nos atuais PDM. No entanto, a criação do novo Aeroporto implicará a reclassificação

dos solos afetos à infraestruturas de acessibilidade rodoviária (acesso à A12) e à área da BA6.

Estas alterações infraestruturais pressupõem *a priori* a afetação predominante, de terrenos agrícolas, florestais e espaços afetos a instalações de interesse público, não se prevendo um impacto significativo ao nível socioeconómico, porquanto grande parte da área acima referida é constituída por terrenos agrícolas sem exploração e por alguma habitação dispersa.

Como o medida de ordenamento a desenvolver em sede de revisão do Plano Diretor Municipal do Montijo (PDMM) está prevista para a faixa compreendida entre a circular interna e a futura circular externa (a concluir), a respetiva reclassificação para espaço urbano, visando uma utilização mista entre habitação, logística, comércio e serviços, garantindo assim a consolidação e estruturação da área industrial e de serviços do Seixalinho, do tecido urbano a Norte da cidade do Montijo e a sua articulação com a rede viária estruturante da cidade.

Face à abrangência territorial do projeto estruturante do Aeroporto, com impactes significativos na reorganização do território e na definição do modelo territorial do futuro PDM do Montijo, considera-se de preconizar de imediato, medidas preventivas com efeito de minimização e controlo urbanístico, sobre potenciais impactes de desordenamento do território do Montijo e municípios adjacentes.

#### Conclusão

Esta autarquia conclui emitindo parecer favorável, desde que contempladas as seguintes considerações nas medidas propostas no EIA:

- Afetação para o domínio público integrando todas as áreas húmidas compreendidas entre o Seixalinho e o Arce, no sentido de proteger a sua importância ambiental e paisagística.
- De modo a minimizar o impacto na circulação de tráfego na cidade do Montijo e evitar o atravessamento de toda a sua malha urbana, é imprescindível a execução das seguintes vias que complementam a atual hierarquia viária:
  - a. Construção da variante da Atalaia;
  - b. Conclusão da Circular Externa do Montijo;
  - c. Variante de ligação entre o bairro da Caneira e a Estrada do Seixalinho;
  - d. Troço de ligação entre a Estrada Real e a Avenida Luís de Camões;
  - e. Requalificação da Estrada do Seixalinho;
  - f. Reestruturação do nó da Rotunda das Portas da Cidade;
  - g. Execução da Rotunda do Saldanha;
  - h. Execução da Rotunda do Estabelecimento Prisional do Montijo.
- Reforço significativo da oferta atualmente existente nos diferentes modos de transporte público associado à reestruturação da interface do Cais do Seixalinho.
- Reforço da rede de abastecimento de água e instalação de novas condutas de distribuição ao longo das circulares interna e externa que fecharão o anel periférico da cidade do Montijo e estabelecerão a interligação entre os diversos apoios de captação, armazenamento e distribuição de água.
- Construção do sistema de águas residuais domésticos e pluviais, que deverá contemplar toda a zona industrial e de serviços do Seixalinho e a futura expansão da área urbana da cidade do Montijo.
- Elaboração de estudos de impacto socioeconómico da nova infraestrutura aeroportuária.

- Definição imediata de medidas preventivas.

### **Câmara Municipal do Barreiro**

A avaliação dos aspetos positivos e negativos que poderão surgir com a concretização do Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades é, nesta fase, determinante por forma a minimizar os efeitos negativos, em especial os impactos ambientais resultantes desta atividade, e potenciar os positivos para que no futuro se possam garantir condições para o investimento, fixação de empresas, geração de emprego direto e indireto à atividade aeroportuária bem como a promoção de qualidade de vida da população, garantindo assim a sua fixação, em particular, no município do Barreiro.

Considera esta autarquia que atendendo à visibilidade deste projeto pela sua dimensão e importância, assim como pelos impactes locais, regionais, nacionais e internacionais que proporcionará, não podem deixar de observar que, para uma infraestrutura com o impacto que tem na região, não foram considerados contextos regionais fundamentais na análise e suporte para o desenvolvimento regional, ou referido o seu enquadramento no PNPOT, PROT AML, projeto Arco Ribeirinho Sul ou mesmo no contexto do PNI 2030.

Contudo, é imperativo que este venha a constituir um modelo de boas práticas a seguir no futuro para projetos com semelhantes características.

Procurou a autarquia perceber os impactes mais significativos deste novo projeto aeroportuário, e quais vão ter maior incidência no seu território, ao mesmo tempo que se procurou apontar soluções que atenuem os referidos impactes decorrentes da implementação desta infraestrutura, com mais incidência na zona dos Fidalguinhos e Lavradio, sendo o principal foco o incremento da qualidade de vida dos cidadãos deste concelho.

Mais que assegurar a compatibilização do projeto ao nível funcional e de infraestruturas, considerou-se importante avaliar, atenuar, e resolver questões ambientais, funcionais e de mobilidade que, na fase de exploração, não poderão constituir problemas a resolver, possibilitando que esta infraestrutura seja efetivamente sentida como uma mais-valia efetiva pelo não agravamento de problemas existentes, e pela implementação de soluções que permitam impulsionar as dinâmicas socioeconómicas e territoriais da AML, da Península de Setúbal, do Arco Ribeirinho Sul e, em particular, do concelho do Barreiro.

### **Relevância do projeto**

A concretização do projeto do Aeroporto do Montijo, apresentar-se-á como um importante elemento gerador de transformações, proporcionando novas perspetivas de desenvolvimento regional e local, decorrentes da potencial indução de novas dinâmicas e oportunidades económicas, demográficas, sociais e territoriais, constituindo um elemento catalisador para a concretização das ligações previstas no PNI2030, descritas como "*ligação rodoviária, entre as penínsulas do Seixal e do Barreiro e entre o Barreiro e o Montijo, contemplando as travessias dos braços de rio que existem entre estes territórios, salvaguardando que o avanço deste projeto deverá ser coordenado com o novo Aeroporto do Montijo, em fase de execução.*"

Prevê-se que a implementação deste projeto proporcionará nos territórios envolventes (no qual estão incluídos o Barreiro e os restantes territórios do Arco Ribeirinho Sul) a indução de investimento, a fixação de empresas e população, a geração de emprego direto e indireto e o aumento da competitividade do setor turismo (local e regional). Esta indução está intimamente relacionada com a qualidade de vida dos cidadãos na medida que, com a concretização das ligações territoriais e promoção da mobilidade, e criação de emprego por via dos novos investimentos satélites à infraestrutura aeroportuária, existe uma alteração de parte do paradigma da empregabilidade com impactos nos movimentos pendulares diários, gastos em transportes, diminuição de *stress* e ganhos de tempo e proximidade às áreas residências e famílias.



Simultaneamente, considera-se que esta nova infraestrutura aeroportuária na margem sul da AML é uma oportunidade para o alavancar o desenvolvimento de outros projetos estruturantes previstos e, principalmente, necessários para a área envolvente correspondente ao Arco Ribeirinho Sul, e mais concretamente ao território do Barreiro, como são o caso da Terceira Travessia do Tejo (rodoferroviária), do novo Terminal de Contentores do Barreiro, da Ligação Barreiro-Montijo, ligação Barreiro-Seixal e do desenvolvimento do projeto do Parque Empresarial da Baía do Tejo, S.A., que tem terrenos públicos disponíveis para acolher novas dinâmicas de cariz económico e empresarial, geradoras de emprego associadas direta ou indiretamente ao aeroporto. Todos estes projetos, conjuntamente e de forma concertada, promoverão impactos positivos e significativos na qualidade de vida da população do Barreiro, do Arco Ribeirinho Sul, do distrito de Setúbal e restante Área Metropolitana de Lisboa, assim como ao nível das acessibilidades e mobilidade, da coesão territorial, da dinâmica económico-social e da concretização da estratégia territorial programada para a região (PROT AML).

Assim, os efeitos socioeconómicos decorrentes da construção desta infraestrutura aeroportuária deverão fazer-se sentir desde a fase de construção até à fase de exploração, contribuindo ativamente para o incremento do PIB da região e para o reforço do PIB nacional.

#### Planeamento e Ordenamento do Território

A concretização do Aeroporto do Montijo irá promover importantes transformações nas dinâmicas territoriais da AML, a qual se traduzirá, principalmente, numa progressiva alteração da configuração dos territórios do Arco Ribeirinho Sul e do seu papel no contexto metropolitano, regional e nacional. Assim importa estabelecer os pontos de compatibilidade desta nova infraestrutura aeroportuária com os instrumentos estratégicos (programas operacionais e planos estratégicos) e com os instrumentos de gestão territorial, tendo em conta os vários níveis (nacional, regional e municipal).

#### Instrumentos Estratégicos:

- Programa Operacional da Região de Lisboa 2014-2020 - A escolha dos objetivos temáticos e das prioridades de investimento não incide sobre áreas diretamente relacionadas com o projeto do Aeroporto do Montijo.
- Plano Ação Regional de Lisboa 2014-2020 - Não se encontram incluídas ações específicas diretamente relacionadas com a necessidade de expansão da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa.
- Plano Estratégico da Região de Lisboa, Oeste e Vale do Tejo - O projeto do Aeroporto do Montijo vai, em certa medida, ao encontro da política de desenvolvimento preconizada neste Plano, ao possibilitar a transformação da Região de Lisboa e Vale do Tejo numa região euro-atlântica competitiva no sistema das regiões europeias, através do desenvolvimento de infraestruturas de internacionalização e capacidades de gestão no domínio das atividades internacionalizadas.
- Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+) - No âmbito dos objetivos estratégicos 2014-2020 definidos no PETI3+ este projeto enquadra-se nos seguintes:

*"A. Contribuir para o crescimento económico, apoiando as Empresas Portuguesas e a criação de emprego, incluindo através de: [...]"*

*3. Potenciar o papel das infraestruturas e serviços de transportes no desenvolvimento do sector do turismo nacional e promover a melhoria das condições de acolhimento e da qualidade do serviço e informação ao público nos transportes, contribuindo para o grau de satisfação dos passageiros, em particular dos turistas,'*

4. *Alavancar as vantagens competitivas de Portugal decorrentes do seu posicionamento geoestratégico, na interceção de grandes corredores internacionais marítimos e aéreos.*

*B. Assegurar a competitividade do sector dos transportes e a sua sustentabilidade financeira para os contribuintes portugueses.”*

Para o Corredor da fachada atlântica o desenvolvimento do Aeroporto de Lisboa é um dos eixos de desenvolvimento prioritários.

- Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Península de Setúbal

O projeto integra-se no objetivo do PEDEPES de assegurar a articulação dos diferentes projetos de infraestruturas portuárias, ferroviárias, rodoviárias e aeroportuárias de grande capacidade previstas para a Área Metropolitana de Lisboa.

#### Instrumentos de Gestão Territorial

- Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território - A necessidade de reforçar a capacidade aeroportuária no arco metropolitano de Lisboa é claramente identificada como prioritária no PNPT para reforçar a competitividade do país, melhorando as suas infraestruturas e capacidade de conectividade e transporte.

- Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa - O projeto do Aeroporto do Montijo enquadra-se no objetivo global definido na visão estratégica do PROT AML a qual consiste na necessidade de dar dimensão e centralidade europeia e ibérica à AML.

Estando o Aeroporto do Montijo localizado na AML será importante que a estratégia de mobilidade e soluções de transporte que venham a ser preconizadas para esta infraestrutura aeroportuária sigam as orientações estratégicas definidas neste instrumento de gestão do território (Terceira Travessia do Tejo, expansão do Metro Sul do Tejo, reforço das ligações transversais fluviais e possibilidade de expansão da rede dos TCB ao Montijo, entre outros), de modo a contribuir para a coerência e eficácia do sistema de transporte preconizado no PROT AML.

- Planos Diretores Municipais - A nível local, a operação do Aeroporto e as atividades consequentes induzidas permitirão uma utilização mais completa da capacidade urbanística prevista nos PDM das áreas envolventes, o que se traduz numa dinamização e consolidação do território urbano e que resulta num impacto positivo no uso do solo e ordenamento do território.

É ainda de salientar que no âmbito da estratégia de transportes da AML, se encontra em progresso o Grupo de Trabalho para a Margem Sul do Tejo, coordenado pelo IMT, que visa o desenvolvimento de corredores para a extensão do Metro Sul do Tejo desde a atual linha de Corroios até ao Montijo, passando pelo Seixal, Barreiro e Moita em LRT (*Light Rail Transit*) ou BRT (*Bus Rapid Transit*).

Com a construção do Aeroporto do Montijo, esta infraestrutura assume uma grande relevância estratégica para a coesão territorial do Arco Ribeirinho Sul, hipótese que aliás tem sido estudada nas reuniões daquele grupo de trabalho, com o reforço do eixo Montijo/Barreiro entre terminais fluviais. Neste âmbito, um dos objetivos deste Grupo de Trabalho é, com a concretização do corredor transversal de transportes públicos, possibilitar a interligação dos diferentes terminais fluviais e interfaces de transportes existentes no Arco Ribeirinho Sul, aumentando assim a possibilidade alternativas de trajeto/destinos para os seus utilizadores. É por isso importante o reforço e modernização da frota da Soflusa que assegura a travessia Barreiro/Lisboa (Terreiro do Paço), abrindo a possibilidade de ligações transversais que permitam ligar Barreiro/Montijo, e outros locais no estuário.

### Componente Ambiental

O parecer desenvolve-se em torno dos fatores ambientais que se considera de maior significância e cujos potenciais impactos possam vir a ter incidência sobre o território e população do concelho do Barreiro.

Referem-se os impactos e medidas avançadas pelo EIA ao nível dos Sistemas Ecológicos (avifauna), dos Recursos Hídricos e Qualidade do Ar.

No âmbito do Ruído, refere-se que um dos impactos negativos estudados referentes à fase de exploração do Aeroporto do Montijo poderá estar associado ao eventual aumento dos níveis sonoros, decorrentes da descolagem e aterragem das aeronaves, na zona dos sobrevoos sobre as zonas urbanas do Barreiro e, principalmente, da Moita, tendo existido uma particular preocupação com a análise das zonas dos Fidalguinhos e Lavradio, no Barreiro.

Face aos resultados das medições de ruído realizadas no âmbito do EIA e das várias simulações desenvolvidas, considera a Câmara Municipal que os impactos no ruído ambiente, inerentes ao Ruído Particular (aeronaves), nas condições do estudo, têm um efeito marginal, verificando-se a inexistência de situações em que se prevê o incumprimento dos limites acústicos legais.

Ainda que perante este cenário não esteja prevista a necessidade de equacionar medidas de intervenção, mas apenas medidas de monitorização dos efetivos dos níveis sonoros que vão ocorrer devido ao ruído dos sobrevoos, é entendimento da autarquia que devem ser salvaguardadas as necessárias reservas e diferenças entre o estudo e eventuais circunstâncias atmosféricas que facilitem a propagação do som, aconselhando que sejam concretizadas medidas imediatas que atenuem os impactos sonoros que irão ser sentidos, apesar de estes se encontrarem dentro dos parâmetros legais e em avaliação durante dois anos, em todos recetores sensíveis, como escolas, creches, jardins-de-infância, hospitais, habitações e espaços públicos de concentração de população como parques, praças e largos, com destaque para a zona dos Fidalguinhos e Lavradio procurando aumentar os índices de qualificação das áreas residenciais.

Realizando uma análise comparativa dos mapas de ruído de sobrevoos das aeronaves face aos mapas de ruído atuais ou de infraestruturas rodoviárias projetadas (como é o caso da Terceira Travessia do Tejo) é possível concluir que o impacto sonoro dos sobrevoos das aeronaves será menos impactante para a qualidade de vida da população do que o ruído gerado pela circulação rodoviária inerente às principais infraestruturas rodoviárias existentes no concelho do Barreiro (por exemplo, o IC21, a Av. das Nacionalizações, a Av. Mestre Manuel dos Santos Cabanas; Av. do Bocage, entre outras) ou programadas (por exemplo, a TTT).

Ainda que os valores sejam os indicados nos estudos realizados, está previsto no EIA a criação da Comissão Consultiva do Ruído (COR), com representantes de entidades como autarquias, associações, APA, Delegado de Saúde e Concessionário Aeroportuário, que terá acesso privilegiado à concretização de eventuais medidas de minimização do ruído, de forma a poder produzir recomendações viáveis devidamente fundamentadas às boas práticas acústicas, cuja atuação será de estender à fase de exploração.

É ainda de salientar que, a partir do 2.º ano de entrada em funcionamento do Aeroporto do Montijo, será estabelecido um programa para o isolamento das fachadas dos edifícios mais expostos com base nos dados do Plano de Monitorização para o Ambiente Sonoro, na análise das eventuais reclamações dos residentes e outras informações definidas no AIA. Contudo considera a autarquia de importância extrema a salvaguarda imediata de medidas que atenuem os impactos sonoros que irão ser sentidos (por ex. colocação de vidros duplos), apesar de estes se encontrarem dentro dos parâmetros legais, motivo pelo qual salientam a importância de salvaguarda, de aplicação de medidas em todos os recetores sensíveis

abrangidos pelo cone de aproximação no concelho do Barreiro e Moita.

Considera a autarquia importante a qualificação do ambiente urbano como fator de redução de eventuais impactes gerados por condições atmosféricas particulares que propiciem uma maior propagação sonora, referindo-se a necessidade de considerar a arborização como barreira acústica no estudo em apreciação como medida minimizadora dos impactes a nível do ruído. No entanto importa referir que, apesar de na literatura sobre a matéria, estas medidas não serem apontadas como significantes ("... *When airborne aircraft are sufficiently high above the ground that trees do not break the line of sight from the listener, the trees provide no noise reduction. When trees do break the line of sight from the listener to an aircraft on the ground, a relatively broad area of dense vegetation is required to provide a noticeable reduction in sound level* ...), uma correta arborização de vias rodoviárias, pode ser encarada como contrapartida para o concelho, uma vez que as medidas minimizadoras do AIA preconizam uma eventual atuação a este nível ("...*the Federal Highway Administration (FHWA) attributes approximately one to three decibels of noise reduction for every 100 feet of vegetation that is "sufficiently dense to completely block the view along the sound propagation path."*... ).

#### Acessibilidades e Transportes

O Aeroporto do Montijo constituir-se-á como um novo e importante polo gerador/atractor de deslocamentos da AML, assumindo um papel preponderante no contexto das acessibilidades e transportes desta região, sendo fundamental avaliar, em concertação com a localização deste aeroporto, a coerência e eficiência das acessibilidades rodoviárias e da rede de transportes que irão servir esta nova infraestrutura aeroportuária e que as mesmas estejam devidamente articuladas com as orientações estratégicas definidas nos instrumentos de gestão territorial, em especial o de âmbito regional (PROT-AML).

#### Acessibilidades rodoviárias

O novo Nó na A12 permitirá atenuar, a curto/médio prazo, alguns problemas ao nível das condições deficitárias que atualmente já se registam no Nó da A12/A33 resultantes dos significativos aumentos de tráfego verificados na A33 os quais, para além da degradação da qualidade de serviço na A33, já condicionam, em especial, o acesso à Ponte Vasco da Gama, dando corpo ao protagonizado no PNI2030 quando descreve que a "*ligação rodoviária, entre as penínsulas do Seixal e do Barreiro e entre o Barreiro e o Montijo, contemplando as travessias dos braços de rio que existem entre estes territórios, salvaguardando que o avanço deste projeto deverá ser coordenado com o novo Aeroporto do Montijo, em fase de execução.*"

No âmbito do Estudo de Tráfego desenvolvido para este projeto foi possível concluir que, tendo em consideração quer o tráfego gerado/atraído associado à infraestrutura aeroportuária como a evolução endógena do tráfego", nos cenários futuros, com a concretização deste projeto, apenas se irá alcançar resultados satisfatórios ao nível das análises de capacidade realizadas e apresentadas para o Nó da A12/A33, sendo esta situação mais gravosa no caso da Ponte Vasco da Gama, atendendo que nesta apenas se registarão as implicações negativas por aumentos de tráfego.

Face a este cenário, é relevante salientar que nos cenários futuros, em relação à situação atual, verificar-se-ão significativos aumentos do volume de tráfego nas infraestruturas rodoviárias que promovem a ligação transversal na AML Sul (a A33) e a ligação radial nascente entre a AML Sul e a AML Norte (a Ponte Vasco da Gama). Os incrementos de tráfego expectável, os quais, de acordo com o referido Estudo de Tráfego, resultam maioritariamente da evolução endógena do tráfego da AML, fazem com que os problemas de capacidade e qualidade de serviço, que já se verificam na situação atual das referidas ligações rodoviárias existentes, sejam agravadas no futuro. Torna-se assim evidente que é necessário e, particularmente,

urgente aumentar a capacidade rodoviária da AML através da concretização:

- de ligações transversais na AML Sul (Arco Ribeirinho Sul) alternativas à A33, como são o caso da Ligação Barreiro-Montijo e, subsequentemente, da Ligação Barreiro-Seixal;
- de uma nova ligação radial de interligação das duas margens da AML no corredor central, mais concretamente a Terceira Travessia do Tejo (ligação Barreiro-Lisboa), que permita o reequilíbrio de tráfego entre as Pontes sobre o rio Tejo (25 de Abril e Vasco da Gama).

#### Transportes

Considera que será importante fazer chegar até esta infraestrutura aeroportuária uma ligação ferroviária. Para tal propõe-se a concretização da componente ferroviária nas ligações referidas no ponto anterior, mais concretamente, na ligação radial Barreiro-Lisboa (correspondente à Terceira Travessia do Tejo - TTT) e na ligação transversal Barreiro-Montijo (na componente convencional ou ligeira).

A proposta da concretização da TTT (componente ferroviária) permitirá constituir um verdadeiro anel ferroviário na AML, no qual esta nova infraestrutura aeroportuária poderá ficar integrada através da introdução da componente ferroviária na ligação Barreiro-Montijo (a qual também deverá conter a componente rodoviária).

O fecho do anel ferroviário na AML permitirá rentabilizar a sua capacidade, reforçar o desempenho do sistema de mobilidade da AML e alterar a repartição modal associada ao sistema de mobilidade metropolitana (incremento da quota dos transportes coletivos), capitalizando benefícios para todo o sistema de transportes metropolitano e, em particular, para esta nova infraestrutura aeroportuária.

#### Socioeconomia

É neste fator que se traduzem os maiores impactos positivos, diretos e indiretos, da construção e exploração do Aeroporto do Montijo, os quais deverão ter maior incidência para o território regional e, em particular, para o Barreiro nos seguintes sectores:

- Demografia (pela atração de população residente).
- Emprego (pelo aumento da oferta de emprego e pela redução do desemprego).
- Competitividade e internacionalização (pela dinamização das atividades económicas, atração de investimentos, potenciação da oferta turística e recreativa local e regional: incremento da competitividade e capacidade de internacionalização da economia portuguesa/criação de novas oportunidades de negócio; instalação de parques industriais e tecnológicos, complexos de escritórios, *retail parks*, plataformas logísticas, espaços comerciais, hotéis e espaços de lazer e cultura; aumento da competitividade do setor turismo por via do seu crescimento, em especial na Península de Setúbal e nas zonas ribeirinhas do Arco Ribeirinho Sul).
- Qualidade de vida (pelo aumento do rendimento, do acesso a novas oportunidades de serviços e de empregos, das acessibilidades e transportes, entre outros).

#### Conclusão

O Município do Barreiro expressa de forma inequívoca o seu parecer favorável à concretização desta importante infraestrutura regional, desde que sejam garantidas as medidas constantes do seu parecer:

- A concretização da ligação rodoferroviária Barreiro/Montijo, ligação transversal no Arco Ribeirinho Sul alternativa à A33, que possibilitará: resolver as situações deficitárias já existentes na rede rodoviária da região; potenciar os impactos positivos e significativos em termos socioeconómicos e de qualidade de vida da população não só na zona envolvente ao aeroporto mas numa área mais



abrangente (Arco Ribeirinho Sul e Península de Setúbal); fomentar a concertação da localização deste novo aeroporto com a estratégia de acessibilidades e transportes programada para esta região (PROTAML).

- Cumprimento do PNI com "*ligação rodoviária, entre as penínsulas do Seixal e do Barreiro e entre o Barreiro e o Montijo, cuja construção seja em simultâneo com o desenvolvimento da infraestrutura contemplando as travessias dos braços de rio que existem entre estes territórios, salvaguardando que o avanço deste projeto deverá ser executado com o novo Aeroporto do Montijo, em fase de execução.*"
- Construção da TTT, que se vê como fundamental para a coesão territorial da AML.
- Articulação com o projeto do corredor transversal de transporte público, corredor MST e reforço e modernização da frota da Soflusa que assegura a travessia Barreiro/Lisboa (Terreiro do Paço), e também a flexibilização do transporte fluvial com serviços Barreiro/Montijo e outros locais no estuário;
- Garantir a salvaguarda imediata de medidas que atenuem os impactos sonoros que irão ser sentidos (por ex. colocação de vidros duplos), no cone de aproximação no concelho do Barreiro, com especial incidência na zona dos Fidalguinhos e Lavradio, para elevar os índices de qualidade de vida.
- Arborização dos arruamentos urbanos, como medida cautelar de qualificação do ambiente urbano nas áreas dos Fidalguinhos e Lavradio, atendendo a eventuais situações anómalas que permitam valores dos sobrevoos das aeronaves no ambiente sonoro diferentes dos registados.

#### **Câmara Municipal de Alcochete**

O projeto em análise tem uma reduzida incidência direta no território do Município de Alcochete, já que apenas as vias de acesso ao aeroporto, serão parcialmente executadas no território do município. Todavia, o seu impacto indireto no município será extremamente significativo, nomeadamente nos aglomerados urbanos do Samouco, São Francisco e Alcochete.

O EIA refere que as áreas urbanas previstas nos PDM são suficientes para albergar o aumento populacional previsto, todavia, não valoriza o efeito de aceleração induzido pelo projeto no processo de urbanização nem o impacto que isso terá no prematuro esgotamento da capacidade dos equipamentos e serviços existentes, bem como na mobilidade.

Os impactos mais significativos no município de Alcochete, no âmbito do ordenamento do território e urbanismo, resultarão do aumento da pressão urbanística nas áreas da habitação e das atividades económicas. O crescimento expectável nessas áreas terá reflexo significativo nas débeis condições de mobilidade e de acessibilidade atuais. Assim, sem prejuízo de outras medidas complementares a promover no momento próprio, impõe-se que o projeto inclua, desde já, adequadas soluções de ligação da rede viária municipal às vias de acesso ao aeroporto.

No que se refere à mobilidade e às acessibilidades, o projeto enferma, das seguintes incorreções e omissões:

- O projeto exclui a execução de uma via exterior ao perímetro urbano da Vila do Samouco, embora esta conste do respetivo estudo prévio. Em alternativa, prevê a ligação de um dos principais acessos ao aeroporto (rotunda R2) a um arruamento que, para além de estar inserido na área urbana consolidada da vila, tem um perfil claramente inadequado ao tráfego previsível.

- A Solução Base não inclui o restabelecimento de uma via pública existente que é eliminada por colidir com o traçado do "Ramo A" do "Nó da A12". Esse restabelecimento é essencial ao acesso a vários terrenos e respetivas edificações.
- O projeto prevê a construção do "Restabelecimento 3" para substituir uma via de "serventia" em terrenos privados, cuja execução, com as características apresentadas, promoverá o uso público e aumentará a pressão sobre os terrenos integrantes da RAN, em que aquele se insere.
- O projeto não promove a articulação da ciclovía prevista para ligação do aeroporto ao Cais do Seixalinho com a ciclovía que ligará Alcochete ao Samouco, prevista no PEDU da AML.
- O projeto não estabelece com clareza como será feita a articulação entre as ligações em transporte público (TP) afetas ao aeroporto e a rede local de TP e é omissa quanto ao estabelecimento de vias reservadas a TP, bem como à sua ligação a outras vias reservadas previstas, como a que é reivindicada pela CMA na ligação entre Alcochete e Samouco.

No que diz respeito aos impactos introduzidos no processo de urbanização e consequente esgotamento prematuro da capacidade dos equipamentos e serviços existentes, a CMA condiciona o seu parecer à persecução dos seguintes objetivos:

#### Alterações na Rede de Abastecimento de Água para Consumo Humano

Verifica-se a necessidade de selar as captações existentes na freguesia do Samouco do Município de Alcochete. Esta obrigatoriedade resulta da interdição da atividade de transporte de combustíveis nas áreas que constituem os perímetros de proteção destas captações de água para consumo humano.

O sistema de abastecimento ao Samouco é constituído por duas captações e um reservatório elevado. As captações CBR2 e FR2 estão em serviço desde 2002 e 2010 respetivamente e não apresentam quaisquer níveis de contaminação ou deterioração da qualidade da água para consumo, não se prevendo nos próximos anos a sua desativação e substituição.

Ao se prever a selagem destas captações, a origem da água para consumo humano a esta povoação terá que ser objeto de um estudo hidráulico. De referir que todas as obras necessárias deverão ser executadas antes da selagem das duas captações, não sendo possível desativar de forma faseada.

Assim, de modo a ultrapassar este constrangimento e ser garantido o abastecimento de água às populações, deverá ser previsto um novo polo de captação e ligação ao reservatório do Samouco:

- Construção de duas captações em locais a definir de modo a que os perímetros de proteção não conflituem com as estruturas existentes e a construir.
- Construção de condutas elevatórias até ao espaço do reservatório existente.
- Construção de duas células apoiadas para constituírem reserva à população do Samouco.

#### Construção de um Oleoduto

A construção de um oleoduto para abastecimento do novo aeroporto do Montijo constitui uma mais-valia para o projeto, dado que o mesmo se mostra omissa neste aspeto. A previsão sobre a possibilidade de circulação de 50 veículos automóveis, diariamente e em direção a esta nova estrutura aeroportuária, constitui um perigo eminente para toda a população do concelho e concelhos limítrofes. Desta forma, a construção de um oleoduto ou de outra solução similar a definir posteriormente, consubstanciará a solução razoável para minimizar este facto, salvaguardando a segurança de toda a população quer residente quer visitante.

#### Reforço dos Meios de Saúde

Considerando o normal crescimento da população e tendo em conta que a unidade hospitalar mais próxima se situa no Barreiro, devem ser reforçados, quer tecnicamente quer no capítulo dos recursos humanos, os Centros de Saúde de Samouco e Alcochete. Pelo mesmo motivo, entendemos ser necessário proceder à reativação de todas as valências retiradas do Hospital do Montijo, com o respetivo reforço das equipas médicas e de enfermagem. Considera-se, também, muito importante, a construção de um novo Centro Hospitalar Alcochete/Montijo.

#### Reforço dos Meios de Segurança (GNR)

Considerando o normal crescimento da população e tendo em conta a necessidade premente de se garantir a segurança às populações e visitantes, deve ser reforçado, quer tecnicamente quer no capítulo dos recursos humanos, o Posto da GNR de Alcochete.

#### Reforço dos Meios de Socorro (Bombeiros Voluntários Alcochete)

Pelos motivos acima expostos, deve ser reforçada a Corporação de Bombeiros de maior capacidade de meios físicos e humanos para uma resposta eficaz a esse previsível aumento tanto de tráfego como da população.

#### Reforço dos Meios de Educação — Requalificação/Construção do Parque Escolar

Deve proporcionar-se uma resposta educativa altamente qualificada a todas as crianças e jovens que possam fazer crescer o número de alunos, já por si elevado nos atuais estabelecimentos de ensino. É de fundamental importância e necessidade, a construção de um novo Centro Escolar que albergue desde o Jardim de Infância até ao Ensino Secundário.

#### Reforço dos Meios de Transporte e Mobilidade

Considerando a nova realidade populacional, é prioritário reforçar os meios de transportes terrestres e eventualmente, o fluvial.

#### Conclusão

Após a análise efetuada, consideram que o projeto do Aeroporto do Montijo e respetivos acessos se apresenta, na generalidade, adequado, salvaguardando que devem ser assegurados os pressupostos acima referenciados, bem como os inerentes à segurança aeronáutica e ao estudo de Impacte Ambiental em apreço, com especial atenção nas questões relativas às rotas migratórias das aves. Todavia, em face das incorreções e omissões que identificaram, e sem prejuízo da exigência das medidas de compensação já reivindicadas em sede própria, a Câmara Municipal de Alcochete emite parecer favorável condicionado à introdução das correções relativas às questões acima referenciadas.

#### Resumo:

- Incluir adequadas soluções de ligação da rede viária municipal de Alcochete às vias de acesso ao aeroporto.
- Reequacionar as seguintes situações:
  - O facto de o projeto excluir a execução de uma via exterior ao perímetro urbano da Vila do Samouco, embora esta conste do respetivo estudo prévio, prevendo em alternativa a ligação de um dos principais acessos ao aeroporto (rotunda R2) a um arruamento que, para além de estar inserido na área urbana consolidada da vila, tem um perfil claramente inadequado ao tráfego previsível.
  - A "Solução Base" não inclui o restabelecimento de uma via pública existente que é

- eliminada por colidir com o traçado do "Ramo A" do "Nó da A12" essencial ao acesso a vários terrenos e respetivas edificações.
- O projeto prevê a construção do "Restabelecimento 3" para substituir uma via de "serventia" em terrenos privados, cuja execução, com as características apresentadas, promoverá o uso público e aumentará a pressão sobre os terrenos integrantes da RAN, em que aquele se insere.
  - O projeto não promove a articulação da ciclovía prevista para ligação do aeroporto ao Cais do Seixalinho com a ciclovía que ligará Alcochete ao Samouco, prevista no PEDU da AML.
  - O projeto não estabelece com clareza como será feita a articulação entre as ligações em transporte público (TP) afetas ao aeroporto e a rede local de TP e é omissa quanto ao estabelecimento de vias reservadas a TP, bem como à sua ligação a outras vias reservadas previstas, como a que é reivindicada pela CMA na ligação entre Alcochete e Samouco.
- Prever um novo polo de captação e ligação ao reservatório do Samouco, que inclua:
    - Construção de duas captações em locais a definir de modo a que os perímetros de proteção não conflituem com as estruturas existentes e a construir.
    - Construção de condutas elevatórias até ao espaço do reservatório existente.
    - Construção de duas células apoiadas para constituírem reserva à população do Samouco.
  - Prever a construção de um oleoduto ou de outra solução similar.
  - Reforçar os Centros de Saúde de Samouco e Alcochete.
  - Reativar todas as valências retiradas do Hospital do Montijo, com o respetivo reforço das equipas médicas e de enfermagem.
  - Construção de um novo Centro Hospitalar Alcochete/Montijo.
  - Reforçar o Posto da GNR de Alcochete.
  - Reforçar a Corporação de Bombeiros.
  - Construir um novo Centro Escolar que albergue desde o Jardim de Infância até ao Ensino Secundário.
  - Reforçar os meios de transportes terrestres e eventualmente, o fluvial.

#### **Câmara Municipal da Moita**

A autarquia discorda em absoluto do projeto, fundamentando essa decisão 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. Em 2017 foi transmitido ao consultor da ANA que a qualidade construtiva do edificado dos aglomerados da Baixa da Banheira e do Vale da Amoreira 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. Todo o projeto foi desenvolvido sem o envolvimento do município ao contrário dos

municípios de Montijo e Alcochete, o que se considerou uma grave falha uma vez que é o município 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. Foram assim desvalorizados os interesses, expectativas e preocupações das populações mais afetadas pelo projeto, algo que é francamente notório na abordagem do EIA, razão pela qual a informação contida no EIA se considera insuficiente para a tomada de decisão.

Não foi efetuada uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE). 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, tanto mais que no passado se desenvolveram inúmeros estudos 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.

#### Enquadramento no PROT-AML

Na ausência de uma AAE aplica-se este Plano, considerando-se 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 mesmo, 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.

#### Outras Alternativas

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.

O reduzido comprimento da pista, de apenas 2 400 metros, que permite a utilização de aviões de médio porte (Classe C), por requererem menos espaço, constitui 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).



### Campo de Tiro de Alcochete

Face à fundamentação apresentada para a opção Montijo o EIA devia 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.

### Fatores Ambientais

Os locais mais expostos ao ruído localizam-se na zona dos sobrevoos, designadamente na zona da Baixa da Banheira, que inclui o Parque José Afonso nas construções nas imediações, designadamente na Escola Básica nº 1 da Baixa da Banheira. O EIA considerou incorretamente os limites de 65dB(A) para Lden e 55 dB(A) para Ln, devendo ter-se considerado 63 e 53 respetivamente. Também os Lmax estimados face a medições no AHD (74,5 dB(A) para o Lden e 66,2 dB(A) para o Ln) são muito inferiores, perspetivando-se assim valores superiores aos limites legais do RGR.

A autarquia considera não ter sentido participar na Comissão Consultiva de Ruído proposta, uma vez que é contra o projeto e relativamente ao Plano de Isolamento Sonoro de fachadas considera que o EIA tem, o total desconhecimento da realidade construtiva dos edifícios existentes (cerca de 3 900) sem qualquer isolamento sonoro, no interior e seria impossível minimizar os espaços exteriores (escolas jardins e das casa de habitação). Quanto à construção de outro Parque, não existe na proximidade da povoação essa possibilidade, o que seria possível era transferir os aglomerados habitacionais à semelhança do que se efetuou na Aldeia da Luz.

O projeto não cumpre 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.

Ao nível da qualidade do ar consequências graves na saúde dos residentes mais diretamente expostos aos sobrevoos das aeronaves, resultantes do aumento de Partículas (PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub>) das partículas ultrafinas resultantes da combustão dos motores (efetuado estudo recente nesta matéria) 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.

A análise de riscos do projeto não analisou as implicações de queda de aeronaves sobre as unidades industriais do Barreiro, nomeadamente as indústrias Seveso, existentes na envolvente do projeto (ADP Fertilizantes, S.A – Unidade Fabril do Lavradio; SGL Composites S.A. antiga Fisipe S.A.; LBT Tanquipor, S.A.) e o risco de colisão com embarcações que cruzam o Canal do Montijo, sobretudo as maiores, como os catamarans da Transtejo e as embarcações tradicionais do Tejo.

Relativamente ao risco de colisão com aves, considera que, aparentemente, não foram feitos estudos nas salinas do Samouco noutros pontos de observação que permitisse uma melhor deteção das aves que voam mais baixo (corvo-marinho). Existindo de facto um risco elevado de colisão de aeronaves com aves, tal significa uma baixa atratividade da infraestrutura aeroportuária face aos interesses das companhias de aviação, uma vez 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 se devia optar pelo seu abandono. 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.

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, que oferece condições ótimas ao lançamento deste tipo de dispositivos.

### Sistemas Ecológicos

#### Impactes na Avifauna

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 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.

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.

#### Medidas de Compensação

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.

#### Corredores Ecológicos

De acordo com a Carta Síntese do Plano Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo (PROF-LVT) verifica-se que toda a área do projeto se encontra no corredor ecológico, pelo que se aplica o disposto no Artigo 9.º do PROF-LVT.

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.

O projeto 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 existem alternativas amplamente estudadas e favoráveis, como é o caso do Campo de Tiro de Alcochete.

#### Património Cultural e Ligação Com o Património Natural

O EIA é omissa em relação ao potencial impacto indireto sobre o património da Marinha do Tejo, ou seja, sobre as embarcações tradicionais em madeira que cruzam o Estuário do Tejo, mais especificamente, o local a ser sobrevoado pelas aeronaves, o Canal do Montijo. 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. Sr.ª da Boa Viagem, das maiores da região, aos passeios regulares e às regatas promovidas a partir do concelho da Moita.

O EIA 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. É ausente no EIA informação que esclarecesse qual a extensão do Canal do Montijo afetada pela colocação do sistema de iluminação, e qual o seu impacto, 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 “aterregens 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.

Quanto à extensão da pista para sul, não foram devidamente avaliados os impactos 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 impacto muito mais significativo do que o EIA dá a entender, por alterar a geomorfologia da linha litoral do estuário numa zona húmida extremamente sensível.

#### Potencial conflito avião-barco no Canal Montijo

Relativamente à questão da altura a que os aviões poderão passar sobre o Canal do Montijo, o EIA considera que as aeronaves podem passar a cerca de 20 metros a partir da superfície da água. No entanto não é claro se será seguro que tanto os catamarans da Transtejo (altura de mastro acima da linha de água superior a 10 metros), e 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. Ou no caso de não ser, quem financiará as dragagens e as intervenções necessárias à reposição das condições de navegabilidade. O EIA é também omissivo quanto a um tipo específico de ruído, tipo silvo, que poderá ocorrer na zona da Baixa da Banheira, em que o local mais exposto seria o Parque José Afonso.

Assim, considera 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.

#### Socioeconomia/Património Natural

Relativamente ao facto de se mencionar 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 impactos positivos na economia regional e na melhoria da qualidade de vida das populações residentes” este aspeto refere-se, por certo, aos territórios onde o fenómeno turístico é já uma realidade em fase de saturação, Lisboa-cidade, e não à generalidade dos territórios periféricos da área metropolitana de Lisboa, e muito menos à Península de Setúbal, pois existem localizações estratégicas muito mais favoráveis ao desenvolvimento socioeconómico e à coesão territorial metropolitana e da Margem Sul, como o Campo de Tiro de Alcochete.

Os impactos positivos na criação de emprego ou na atração de investimento, estão claramente pouco fundamentados e sobrevalorizados no EIA, e ocorreriam com qualquer outra localização, designadamente na mesma Região, no CTA.

Não se perspetiva a ocorrência de impactos positivos no tecido socioeconómico, designadamente resultantes ao aproveitamento das potencialidades endógenas para atividades turísticas ou outras, uma vez que estas fundamentam-se nas qualidades ambientais da sua frente ribeirinha e da sua relação com o Estuário do Tejo, (sossego, pacatez, silêncio, pôr-do-sol sobre o Esteiro da Moita, fruição da paisagem, percursos ribeirinhos, percurso pedestre e ciclável Moita-Rosário, descoberta da natureza, das plantas, das

aves, navegação das embarcações tradicionais do Tejo, etc).

O Município da Moita tem investido bastante em criar condições para a acostagem e abrigo de embarcações tradicionais do Tejo, tendo apoiado o único estaleiro de construção e reparação naval destas embarcações, o Estaleiro do Mestre Jaime, em Sarilhos Pequenos, promovendo 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”.

O ruído intenso do sobrevoo iria ser um fator de constrangimento da atratividade dos passeios realizados pelas embarcações tradicionais, para além dos efeitos imprevisíveis dos fenómenos de assoreamento das margens, pode mesmo ser 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 para acostagem no cais de Lisboa, após anos de intensas negociações.

Referem 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.

O *shuttle* previsto do cais do Seixalinho não é uma solução eficaz, significando um tempo de viagem, do novo aeroporto ao Cais do Sodré, sensivelmente no mesmo tempo de percurso das antigas embarcações que asseguravam a travessia Barreiro-Lisboa.

O projeto de ligação à A12 (cuja fonte de financiamento para a sua construção não é claro, a utilização de fundos públicos, levanta sérias questões de índole jurídico-administrativas por não se encontrar prevista em instrumento de gestão territorial), induz a 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.

### Conclusão

Da apreciação efetuada 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.

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.

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.

#### **Associação de Municípios da Região de Setúbal (AMRS)**

A AMRS é composta pelos municípios de Alcochete, Almada, Barreiro, Moita, Montijo, Palmela, Seixal, Sesimbra e Setúbal, integrados na Península de Setúbal e ainda pelos municípios de Alcácer do Sal e de Santiago do Cacém, integrados no Litoral Alentejano, e vem ao longo dos seus tempos estudando, definindo e projetando as prioridades estratégicas para a Região de setúbal, refletida no Plano Estratégico Desenvolvimento da Península de Setúbal (PEDEPES).

O futuro da Península de Setúbal passará, em grande medida, pela capacidade de aproveitar e maximizar as suas potencialidades e dinâmicas próprias, o qual só será possível com o envolvimento efetivo do poder político central, detentor dos meios, competências e atribuições em muitos domínios, em matéria de desenvolvimento regional. Foi nesse quadro que avaliaram a proposta do XVII Governo de localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete, e que consensualizaram entre todos os municípios que o NAL era uma infraestrutura essencial para o país, mas também para a região, e que a sua construção deveria servir de alavanca ao desenvolvimento esperado e plasmado nos documentos estratégicos desta associação.

No entanto a opção de construção do aeroporto complementar na BA6, desde o seu anúncio que não reúne consenso entre os nove municípios da Península de Setúbal e por isso a AMRS não reúne condições de emitir parecer, sob pena de fragilizar a posição individual de cada um dos seus municípios.

Consultados todos os municípios da região os municípios de Moita, Palmela, Seixal, Sesimbra e Setúbal o emitiram parecer desfavorável, o município de Alcochete parecer favorável condicionado e os municípios de Almada, Barreiro e Montijo parecer favorável.

Os pareceres Montijo, Alcochete, Barreiro e Moita já foram sintetizados anteriormente, pelo que de seguida se apresentam os restantes.

#### **Câmara Municipal do Seixal**

Apresenta Moção da CDU que emite parecer negativo ao EIA, rejeita a construção do Aeroporto na Base Aérea do Montijo e defende a construção do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete de forma faseada, baseada:

- Riscos para a qualidade de vida e para a saúde das populações associados à opção pela Base Aérea do Montijo, reconhece os impactos profundamente negativos para o ambiente, para o habitat natural do Estuário do Tejo e simultaneamente os riscos para a navegação aérea e a segurança. Afetação de milhares de pessoas (estima-se que entre 30 a 35 mil habitantes), cujas residências se situam no cone de aterragem e de descolagem previsto, da Quinta do Conde, de Coima/Palhais, da Baixa da Banheira, do Vale da Amoreira e do Lavradio. Referindo contudo que há zonas residenciais do concelho do Seixal, sobretudo na freguesia de Fernão Ferro e na freguesia da Aldeia de Paio Pires, que ficam contíguas à área afetada pelo referido cone, nas quais o ruído ultrapassará em muito o que é admissível, colocando em causa a saúde e bem-estar da população.
- Não se efetua avaliação técnica da solução de construção faseada do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete. Não se demonstra no EIA que um novo aeroporto de raiz no Campo de Tiro de Alcochete não satisfaz o requisito de urgência, que não existem condições económicas e financeiras para um investimento tão avultado, e de que o processo de preparação se prolongaria por mais de 10 anos.
- A opção pelo Aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete permite a construção de raiz de uma infraestrutura que responda às necessidades de desenvolvimento do país, sem os constrangimentos de construir um aeroporto junto a áreas protegidas, em cima do sapal, sem os riscos de sobreposição às rotas migratórias das aves, nem teria o impacto negativo que o aeroporto do Montijo tem junto da população. Pode ser feita de forma faseada, sendo que a primeira fase passaria pela construção de uma infraestrutura com capacidade idêntica à do Aeroporto do Montijo, com a vantagem de poder ir sendo ampliada, com uma única pista que permita a utilização por todos os aviões e não somente por aviões de classe C, como é no Aeroporto do Montijo, sem a necessidade de ampliar em 300 metros em área de sapal. O investimento na primeira fase seria idêntico ao investimento para a construção do Aeroporto no Montijo. Permitia ainda a ligação ao oleoduto que liga Sines a Aveiras e uma interligação com outros meios de transporte, nomeadamente a ligação ferroviária, absolutamente estratégico para o desenvolvimento da região e do país, aspetos que na opção pelo Aeroporto do Montijo ficam totalmente condicionados. Em termos de desenvolvimento económico e social da região, de criação de emprego pela possibilidade de crescimento e ampliação que proporciona, é seguramente a mais adequada.
- A insistência na solução pela Base Aérea do Montijo só é explicável pela cedência do Governo à chantagem e interesses da multinacional Vinci, concedendo-lhe a prerrogativa de, em vez de construir o Novo Aeroporto de Lisboa na zona do Campo de Tiro de Alcochete a que estaria obrigada com os lucros arrecadados desde a privatização da ANA, se libertar dessa responsabilidade com a construção de um "apeadeiro", beneficiando ainda de novos direitos de cedência no atual aeroporto da Portela.
- A construção do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete é a solução mais adequada para responder aos interesses do País, permitindo que Portugal disponha de uma infraestrutura estratégica indispensável ao seu desenvolvimento.

#### **Câmara Municipal de Almada**

1. O Município de Almada posiciona-se favoravelmente ao projeto do novo Aeroporto do Montijo na medida em que este representa um contributo relevante para o desenvolvimento económico da AML, com impactos positivos particularmente relevantes para a Península de Setúbal, nos fatores ambientais do Transporte e Acessibilidade e da Socioeconomia.
2. Ao nível da Acessibilidade e Transportes a reestruturação e o aumento da oferta de transporte coletivo

de passageiros (fluvial e rodoviário), em resposta ao aumento de procura induzido pelo novo aeroporto do Montijo, representa um importante contributo para a melhoria da acessibilidade entre as duas margens e para a afirmação da centralidade do estuário do Tejo enquanto elemento estruturante de toda a AML. No entanto, seria desejável que esta reestruturação envolvesse uma grande aposta no modo fluvial, reforçando a frequência e o volume de passageiros nas carreiras existentes e, desejavelmente, complementando as atuais ligações radiais a Lisboa com carreiras circulares pelo Arco Ribeirinho Sul (e.g. Montijo-Barreiro-Seixal-Almada-Lisboa e/ou Montijo-Lisboa-Almada-Seixal-Barreiro-Montijo).

3. Ao nível da Socioeconomia assinalam-se impactes positivos bastantes significativos, associados ao fluxo financeiro gerado pela sua exploração, à indução de emprego direto e indireto, à dinamização da economia local e valorização das potencialidades turísticas da Península de Setúbal. A concretização das potencialidades turísticas da margem sul, alicerçadas nos seus valores e recursos endógenos, traduz-se num potencial de crescimento da atividade económica em torno do alojamento hoteleiro, restauração e de um conjunto alargado de atividades e serviços complementares e transversais. Estas atividades económicas induzidas, direta ou indiretamente, pelo aeroporto do Montijo são um contributo importante para a diversificação da base económica da Península de Setúbal e, consequentemente, para a redução da sua excessiva dependência de Lisboa no que toca à oferta de emprego, contribuindo, assim, para a correção de assimetrias intrarregionais e para a coesão territorial.
4. Atendendo à importância do setor do turismo na retoma económica do País e da Região, e ao potencial turístico ainda por desenvolver no Arco Ribeirinho Sul e Península de Setúbal, a concretização do projeto é importante, na medida em que potencia o crescimento de um conjunto alargado de atividades económicas que, estando dependentes do aumento de capacidade aeroportuária da região Lisboa, têm o seu desenvolvimento atualmente cerceado pelo congestionamento do AHD-Lisboa.

#### **Câmara Municipal de Setúbal**

- Desfavorável ao EIA.
- A solução encontrada pelo Governo para a expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa surge desenquadrada de uma prévia avaliação ambiental estratégica que equacione e pondere soluções alternativas para dar resposta à necessidade de aumentar a capacidade aeroportuária na região e que assegure uma avaliação comparativa dos impactes ambientais, territoriais, económicos e sociais, a par de uma análise custo/benefício das soluções consideradas. Nesta avaliação ambiental estratégica deveriam ser consideradas, para além do Montijo, outras localizações alternativas, nomeadamente Alcochete e, eventualmente, Beja, pela possibilidade de aproveitamento das infraestruturas já existentes.
- A decisão de construção do Aeroporto do Montijo surge ainda desenquadrada do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML) e do Plano Estratégico de Desenvolvimento da Península de Setúbal (PEDEPES). Esta decisão tem implicações estruturantes no modelo de organização territorial da área metropolitana que não foram devidamente estudadas, avaliadas e ponderadas, exigindo uma revisão do PROTAML.

#### **Câmara Municipal de Sesimbra**

- Afetação de milhares de pessoas (estima-se que entre 30 a 35 mil habitantes), cujas residências se situam no cone de aterragem e de descolagem previsto, da Quinta do Conde, de Coina/Palhais, da Baixa da Banheira, do Vale da Amoreira e do Lavradio. Referindo contudo que há zonas residenciais do concelho do Seixal, sobretudo na freguesia de Fernão Ferro e na freguesia da Aldeia de Paio Pires, que

ficam contíguas à área afetada pelo referido cone, nas quais o ruído ultrapassará em muito o que é admissível, colocando em causa a saúde e bem-estar da população.

- Não se faz qualquer avaliação técnica comparativa da solução de construção faseada do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete, o qual salvo melhor opinião, consideram que melhor defende os interesses da região, dada a sua capacidade de expansão.
- Não se demonstra no EIA que um novo aeroporto de raiz no Campo de Tiro de Alcochete não satisfaz o requisito de urgência, que não existem condições económicas e financeiras para um investimento tão avultado, e de que o processo de preparação se prolongaria por mais de 10 anos.
- A proposta de construção do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete é a melhor opção, contrariamente à opção pelo Aeroporto do Montijo, que não terá um tempo de vida útil para além de 2030/2035 atendendo à evolução da utilização do transporte aéreo.
- A opção, mesmo que faseada, do Aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete permite a construção de raiz de uma infraestrutura que responda às necessidades de desenvolvimento do País, sem os constrangimentos de construir um aeroporto junto a áreas protegidas, em cima do sapal, sem os riscos de sobreposição às rotas migratórias das aves, nem teria o impacto negativo que o Aeroporto do Montijo tem junto da população.
- Numa primeira fase passaria pela construção de uma infraestrutura com capacidade idêntica à da proposta do Aeroporto do Montijo, com a vantagem de poder ser ampliada, com uma única pista que permita a utilização por todos os aviões e não somente por aviões de classe C, sem a necessidade de extensão para sul, como proposto no EIA, da Pista 01/09 da BA6 em área de sapal.
- Quanto à perspetiva de desenvolvimento económico e social da região e de criação de emprego, e inclusive na atividade turística, extremamente importante à economia do concelho de Sesimbra, a solução pela construção do Aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete, pela possibilidade de crescimento e ampliação que proporciona, é seguramente a mais adequada.

#### **Câmara Municipal de Palmela**

Consideram não existir justificação técnica devidamente fundamentada que sustente a opção pela localização no Montijo, em detrimento de outra. A comparação de soluções baseia-se em argumentos financeiros insuficientemente sustentados. O município de Palmela já se tinha pronunciado, em alinhamento com diversos instrumentos de planeamento estratégico e, desde logo, com o PEDEPES — Plano Estratégico de Desenvolvimento da Península de Setúbal, pela construção do Novo Aeroporto de Lisboa em terrenos públicos do Campo de Tiro de Alcochete, que permitiria dimensionar a infraestrutura aeroportuária para um horizonte temporal sustentável.

Destacam os impactes relativos às infraestruturas de comunicação que não ficaram resolvidas com o projeto, uma vez que já se apresentam saturadas; afetação de uma zona de sapal pela extensão sul da pista; não cumprimento das Diretivas aves e Habitats; afetação de flora e da fauna, designadamente da avifauna (risco de colisão); afetação de captações públicas de abastecimento; alterações climáticas insuficientemente tratados; segurança replicando-se um dos problemas do aeroporto HD de se localizar em meio urbano; aumento do tráfego de matérias perigosas face à necessidade de abastecimento se efetuar de 3 em 3 dias; a criação de empregos não se encontra adequadamente abordada, uma vez que carecem de outras infraestruturas para a sua concretização.

Consideram a solução proposta para o Aeroporto do Montijo extremamente deficitária que pode ter forte impacto negativo na qualidade de vida na região, no próprio funcionamento do aeroporto e no ambiente.

A situação na região é já, neste momento, extremamente deficitária, por falta de infraestruturas de comunicação e serviços de transporte, não se alcançando como se pode comportar um aeroporto sem que sejam feitos os investimentos propostos pelo município e pela Área Metropolitana de Lisboa para o PNI – Plano Nacional de Investimentos. Entre estes investimentos, consideram indispensável:

- A construção das variantes às estradas nacionais 379 e 252.
- Eliminação de portagens em troços que ligam centros urbanos, de forma a distribuir o tráfego rodoviário e retirá-lo do atravessamento das zonas urbanas.
- Construção da Terceira Travessia do Tejo.
- Construção da Circular Regional Externa da Península de Setúbal.
- Construção de troços para transporte coletivo em sítio próprio, o chamado BRT.
- Investimentos na linha do Sado, incluindo a construção da estação de manobras de Pinhal Novo para permitir reforçar o transporte público ferroviário (aliás Pinhal Novo poderia ter um papel importante na distribuição de passageiros).
- Garantir acessos e a requalificação das circulares norte e sul da AutoEuropa e acessos à futura plataforma logística do Poceirão, caso se queira que o aeroporto tenha de facto um papel importante nas trocas comerciais.
- E ainda outros investimentos como o Metro Sul do Tejo ou o reforço das ligações fluviais entre margens e intra margem sul, ligando aglomerados ribeirinhos, os quais, sendo mais significativos para outros municípios, não deixam de ser importantes para a região e a Área Metropolitana como um todo e, logo, também para Palmela.

Desta forma emite parecer negativo ao projeto, uma vez que a localização proposta:

- Apresenta problemas graves de segurança.
- Tem fortes impactes ambientais negativos, em matérias como conservação da fauna e da flora, ruído, emissões de gases com efeito de estufa ou movimentação de solos e afetação do meio hídrico estuarino não garante a proteção da natureza, nomeadamente o delicado e singular ecossistema do Estuário do Tejo, aliás integrado na Rede Natura 2000.
- Contribui para agravar os problemas de mobilidade na região, uma vez que não prevê soluções nem que sirvam bem a nova infraestrutura aeroportuária, nem que garantem a sua ligação eficaz aos polos industriais e logísticos da região; nem que minimizem os impactes negativos acrescidos.
- Nos moldes em que está previsto, não garante o efetivo impacto positivo na economia, no emprego e na qualidade de vida das populações.



### Síntese do resultado da consulta pública e sua consideração na decisão

A consulta pública, de acordo com o disposto no artigo 15.º, do n.º 1 do DL 151-B/2013, na atual redação, decorreu durante 37 dias úteis, tendo sido recebidas cerca de 1180 participações com a seguinte proveniência:

Entidades da administração central: ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações.

Entidades da administração local: Assembleia Municipal e autarcas da Moita; Assembleia Municipal do Seixal; Assembleia Municipal de Palmela; Juntas de Freguesia de Alcochete, Alhos Vedros, Moita, Quinta do Conde, Quinta Grande, Samouco, União de Freguesias de Baixa da Banheira e Vale da Amoreira.

Organizações não-governamentais de ambiente: FAPAS – Fundo para a Proteção dos Animais Selvagens; GEOTA – Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente; LPN – Liga para a Proteção da Natureza; Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza; SPEA – Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves; Zero – Associação Sistema Terrestre Sustentável.

Associações e outros Movimentos da sociedade civil: Associação Barreiro Património Memória e Futuro; Associação Humanitária de Bombeiros Voluntários do Barreiro; Associação Peço a Palavra; Associação de Reformados, Pensionistas e Idosos de Palhais; Associação Montijo Primeiro; CEIPC – Centro de Estudos e Intervenção em Proteção Civil; CIDAC - Centro de Intervenção para o Desenvolvimento Amílcar Cabral; ClientEarth; Comissão de Utentes de Saúde Baixa da Banheira; Comissão dos Utentes de Saúde da Quinta do Conde; Comissão de Utentes da Saúde do Seixal; Comissão de Utentes dos Serviços Públicos do Barreiro; *Coordinadores Red Cuidadana por una Nueva Cultura dela qua en el Tajo/Tejo y sus rios / Red del Tajo*; *Movimento Cívico Ar Puro*; *Glocal Faro*; Movimento Fórum por Carcavelos; Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não; Ordem dos Engenheiros; Ordem dos Biólogos; SCIAENA – Oceanos, Conservação e Sensibilização; Sindicato dos Trabalhadores do Município de Oeiras, Entidades Públicas e Sociais da AML; União dos Sindicatos de Setúbal/CGTP; TAGUS – Associação para a Defesa e Proteção do Estuário do Tejo.

Partidos políticos: Partido Comunista Português – Comissão Concelhia do Barreiro; Partido Ecologista Os Verdes.

Entidades: Associação Marinha do Tejo; Associação Nacional de Cruzeiros; Baía do Tejo, SA; Companhia das Lezírias; EDP Distribuição; Estaleiro Naval de Sarilhos Pequenos; Trimarine Compósitos, Lda.

Cidadãos: Abaixo-assinado com 11 subscritores; a título individual: cerca de 1120.

#### Síntese dos resultados da consulta pública

Uma forte contestação à implantação do projeto do Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades é o que emerge da análise das participações recebidas durante o procedimento de consulta pública.

De facto, com exceção de um conjunto muito reduzido de exposições (10) que são favoráveis à construção do Novo Aeroporto do Montijo, a esmagadora maioria é contra o projeto.

Esta posição que considera a solução de projeto apresentada uma má solução é, transversalmente, defendida por cidadãos, organizações não-governamentais de ambiente, associações e outros representantes da sociedade civil e autarquias, e sustentada por opiniões de técnicos especialistas de diversas valências, que manifestam grandes reservas quanto ao projeto pelos impactes significativos negativos, não minimizáveis, em particular, nos sistemas ecológicos, ambiente sonoro, saúde humana,

qualidade do ar, alterações climáticas, ordenamento do território, segurança, recursos hídricos e acessibilidades.

Desde logo, porque se pretende que o projeto venha a ser localizado no estuário do Tejo (margem esquerda), área de extraordinária sensibilidade e importância para as aves aquáticas no contexto nacional e internacional e que, de resto, justificou a sua classificação com Reserva Natural, Zona de Proteção Especial e Sítio de Importância Comunitária.

Refere-se entre os demais contributos mencionados, que a solução no Montijo terá um impacto ambiental muito significativo na fauna e na flora da ZPE da Reserva Natural do Estuário do Tejo e no Sítio de Importância Comunitária, sendo convicção dos mesmos que em consequência da construção deste aeroporto se irá destruir uma das maiores zonas húmidas de nidificação de aves da península Ibérica, prevendo-se que milhares de aves irão desaparecer.

O estuário do Tejo, como amplamente sublinhado, é considerado nas participações recebidas, não só fonte de abrigo e alimento para inúmeras espécies incluindo mais de cem mil aves selvagens, como tendo o potencial de capturar mais carbono nas suas pradarias marinhas do que uma floresta, ajudando assim a mitigar o aquecimento global. É, também referido que é fonte de sustento para as pessoas que dele dependem, as quais beneficiam com a saúde do ecossistema.

Depois, como amiúde referido nas referidas participações, o aeroporto terá impactos muito significativos na qualidade de vida das populações que vivem em áreas que passarão a ser sobrevoadas por aeronaves quer no que se refere ao ambiente sonoro, quer no que se refere à qualidade do ar, nomeadamente nas localidades de Baixa da Banheira, Lavradio, Montijo, Moita, contribuindo, e muito, para a degradação da saúde dos seus habitantes. Estes impactos, como também referido, serão dificilmente minimizáveis pois quer as habitações, quer os demais equipamentos, não foram construídos com quaisquer técnicas de isolamento, que permitissem a sua mitigação.

Refere-se também que o projeto contribui, e muito, para o aumento das emissões de gases com efeito de estufa do país que tem como compromisso reduzi-las, colocando-o desalinhado com a Estratégia Nacional para a Neutralidade Carbónica.

Acresce que a construção de um aeroporto numa região com uma população de aves tão significativa colocará, naturalmente, em causa a segurança dos cidadãos, sendo várias vezes questionada as formas de dispersão de aves, de modo a evitar fenómenos de *bird strike*.

A elevada sismicidade e o facto de o território estar sobre a maior reserva de água subterrânea do país - o sistema aquífero do Tejo-Sado são, a par das alterações climáticas e possíveis galgamentos costeiros, aspetos mencionados como preocupantes nas participações recebidas.

Para além da elevada importância para a avifauna mundial, é, ainda, destacado que esta região é, igualmente, detentora de uma atividade económica que se revela diversificada: *birdwatching*, turismo da natureza, passeios no Tejo em embarcações tradicionais, navegação fluvial, sendo este outro aspeto relevante da análise das participações recebidas.

Releva, em síntese, das participações recebidas que a solução de projeto encontrada para a criação de um novo eixo aeroportuário não é estruturante e só resolve uma necessidade imediata de resposta ao sector turístico. É mencionado que Portugal precisa de um verdadeiro aeroporto internacional que seja competitivo, tirando partido da sua posição privilegiada para rotas intercontinentais e que a solução Portela + Montijo nunca poderá cumprir esta finalidade. Por isso, é amplamente defendida a solução de construção de um novo aeroporto, com capacidade de expansão e crescimento, virado para o transporte de passageiros

e mercadorias, de médio e longo curso, a ser concebido de forma faseada, em função das necessidades das economias nacional e internacional e a par do desenvolvimento aeronáutico.

Ou seja, mesmo com todas as medidas de minimização e de compensação previstas, é entendido que a construção do aeroporto do Montijo não deve ser permitida, tendo sido indicadas outras alternativas de localização.

Por último, mas não menos relevante porque muito enfatizado, o facto de se considerar que o EIA devia ter sido precedido de uma Avaliação Ambiental Estratégica a fim de determinar todos os impactes e comparar todos os cenários possíveis incluindo outras alternativas ou, até, a opção pela não construção de um novo aeroporto.

Dada a elevada participação desta consulta pública, optou-se por organizar a síntese por temas principais.

Apresenta-se, em seguida, uma súmula dos principais temas abordados que, globalmente, refletem as principais preocupações das exposições recebidas, mencionando-se de seguida o comentário da CA aos mesmos.

#### Justificação do projeto

A fundamentação para a concretização do projeto do aeroporto do Montijo decorre, em primeiro, de uma necessidade urgente, resultante de um expectável congestionamento do Aeroporto Humberto Delgado, a par de um impacte estimado de 600 milhões de euros de perda de receitas, só no setor de turismo.

Porém, a justificação para a necessidade do projeto é considerada como pouco sustentada: de acordo com os dados disponíveis, no cenário mais otimista, a soma do número anual de movimentos do Aeroporto Humberto Delgado e do Aeroporto do Montijo situar-se-á, no horizonte 2032, em cerca de 279 500 movimentos aéreos/ano.

Mesmo sem considerar a necessidade de conter a evolução do tráfego aéreo por forma a garantir a neutralidade carbónica global em 2044, só a análise da evolução do tráfego dos maiores aeroportos da Europa nos últimos 10 anos, permite verificar que em 37 aeroportos o tráfego aéreo ou diminuiu ou teve um aumento de movimentos aéreos inferior àquele que o EIA prevê no cenário otimista entre 2022 a 2032 (9,12%). Só em 7 aeroportos o crescimento do número de passageiros foi inferior àquele que se prevê no cenário otimista do EIA (24,26%). Ou seja, tendo em conta o facto de que, em 23 dos 37 aeroportos, o número de movimentos decresceu ao mesmo tempo que o número de passageiros aumentou na esmagadora maioria dos casos acima dos 24,26%, é possível concluir que não existe nenhuma relação direta e inequívoca entre o aumento do número de movimentos e o aumento do número de passageiros, dado em que se fundamenta a necessidade do projeto.

Por outro lado, a relação entre o aumento do volume de turistas e o aumento de receitas turísticas também não é linear e, dependendo da melhoria da qualidade da oferta turística, sendo até possível que um menor número de visitantes gere um maior volume de receitas.

É, ainda, considerado que os dados apresentados contrariam de forma clara a afirmação de que na ausência do projeto o país perderá cerca de 600 milhões de euros por ano, ficando por demonstrar a necessidade e a urgência do projeto

E, por último, é assinalado que o projeto do Aeroporto do Montijo não se encontra plasmado em nenhum plano sectorial, nacional, regional ou municipal, carecendo obviamente de um enquadramento prévio nas políticas públicas de desenvolvimento.

#### Comentário:

De acordo com o EIA, a partir do início de 2016 foi promovido um amplo trabalho de aprofundamento das matérias relevantes para a tomada de decisão tendo em vista a implementação de medidas de ampliação da capacidade aeroportuária de Lisboa no curto, médio e longo prazos.

Entre os estudos e trabalhos então realizados destacam-se:

- Grupo de trabalho, constituído por despacho dos Srs. Secretário de Estado da Defesa Nacional e Secretário de Estado das Infraestruturas, envolvendo a Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional, a Força Aérea Portuguesa, a NAV e a ANA, que teve como missão estudar a viabilidade de conversão da BA6 Montijo para utilização como aeroporto civil complementar ao AHD.
- Estudo de avaliação estratégica, promovido pela ANAC, que procede à elaboração de estimativas de procura de longo prazo e avalia comparativamente no plano estratégico cenários de expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa: AHD *stand alone*; AHD + Montijo; NAL no Campo de Tiro de Alcochete.
- Estudo de gestão do espaço aéreo, produzido pela EUROCONTROL para a NAV, que avalia a capacidade do espaço aéreo e o necessário redesenho das rotas para a maximizar, o qual confirmou a viabilidade de processamento de 70 a 72 mov/h para o conjunto AHD + Montijo.

Este conjunto de estudos permitiu confirmar a viabilidade da solução AHD+Montijo e concluir pelo seu mérito, do ponto de vista estratégico. Ficou igualmente patente nos estudos realizados, o elevado impacto económico da opção pela construção de um novo aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete, não só pelo elevado custo associado à sua construção e à criação das necessárias acessibilidades, mas sobretudo pelo longo período de implementação e pela consequente perda de procura.

Perante as conclusões destes estudos e a crescente urgência no avanço do processo, foi ultrapassado o condicionante temporal imposto pelo Contrato de Concessão através da celebração, em fevereiro de 2017, de um Memorando de Entendimento entre o Estado Português e a ANA, o qual delineou o caminho para a concretização da expansão aeroportuária da região de Lisboa.

#### Conservação da Natureza / Áreas Protegidas / Avifauna

A maior preocupação relativamente a este tópico prende-se com o facto de a área prevista para implantação do projeto ser de uma extraordinária sensibilidade e importância para as aves aquáticas não só no contexto nacional mas, também, internacional o que, de resto, justificou a sua classificação como Reserva Natural, Zona de Proteção Especial (ZPE) e Sítio de Interesse Comunitário (SIC).

É, por isso, convicção que esta opção constituirá um grave atentado contra aquela que é uma das maiores regiões húmidas da Europa, onde nidificam milhares de aves e, igualmente, diversas espécies piscícolas que temos, como várias vezes sublinhado, obrigação de defender e proteger como fatores indispensáveis à manutenção da biodiversidade e à proteção da espécie humana.

Depois, o efeito do ruído nas aves aquáticas, não devidamente avaliado, bem como a afetação da qualidade das salinas do Samouco como local de refúgio de aves aquáticas, que será fortemente afetada, são outras das preocupações largamente manifestadas. Quanto às salinas do Samouco, teme-se pela quebra de compromisso de gestão para as aves aquáticas assumido pelo Estado Português como mecanismo de compensação pela construção da Ponte Vasco da Gama.

Estas preocupações são reforçadas com o facto de que durante os períodos de migração pré e pós-nupcial, o estuário do Tejo concentra milhares de aves aquáticas, que incluem não aquelas que aqui passaram o

inverno, como todas aquelas que utilizam o estuário do Tejo como zona de *stopover* (i.e., de paragem temporária para descanso e constituição de reservas energéticas para a migração). Isso significa que o número de indivíduos diferentes que utiliza o estuário é muito superior ao número máximo que se consegue contar em qualquer período isolado, já que durante as migrações as aves estão constantemente a chegar e a partir e a metodologia usada, baseada em contagens regulares, não consegue avaliar esses totais, subestimando o total de aves que utilizam o estuário do Tejo.

#### **Comentário:**

As questões identificadas, relacionadas com a avifauna do Estuário do Tejo correspondem às preocupações do ICNF, estando refletidas na avaliação de impactes efetuada ao nível dos Sistemas Ecológicos.

Contudo, no âmbito da avaliação efetuada considerou-se que parte destes impactes poderão ser compensáveis, através das medidas preconizadas na presente decisão.

Julga-se de salientar a necessidade de compensação das áreas de refúgio e alimentação, quer no estuário do Tejo quer no estuário do Sado, que se situam na mesma região biogeográfica; na mesma rota migratória; na mesma área de invernada das espécies de aves afetadas (protegidas pela Diretiva Aves) do Estado-Membro; e proporcionam funções comparáveis às do local afetado.

Acresce referir a importância de executar o Plano de Monitorização da Eficácia das Medidas Compensatórias para Habitats de Avifauna, do Plano de Gestão de Vida Selvagem, de acordo com as orientações internacionais (ICAO 2012, ACI 2013), bem como estabelecer outros programas de monitorização para avaliar a evolução das populações de aves no estuário.

No que respeita ao Risco de colisão de aves com aeronaves, importa assinalar que as eventuais colisões, embora possam ter algum impacto para as populações dessas aves, constituem, principalmente, um risco para a segurança aeronáutica. De referir que o Estuário do Tejo continuará a ser um elemento de atração para a avifauna, principalmente durante as migrações, não sendo possível eliminar essa atração, em caso de conflito/colisão com as aeronaves.

#### **Ambiente Sonoro**

Quanto ao fator ambiental ambiente sonoro, é advertido que a localização do aeroporto na BA6 induzirá um impacto negativo muito significativo em áreas de elevada densidade populacional, sendo as freguesias dos concelhos do Barreiro, Moita e Montijo as mais afetadas, com níveis de ruído de valor superior aos limites estabelecidos no Regulamento Geral de Ruído, para os períodos diurno e noturno.

No caso dos aeroportos, os limites aplicáveis às zonas sensíveis são: 65 dBA para o indicador Lden e 55 dBA para o indicador Ln. Ora, através de um perfil altimétrico, nos cones de aproximação à Pista 01/19 do Montijo, através de medições de ruídos efetuadas chegou-se à conclusão que a partir dos 2000 pés de altitude e 3000 metros de distância o ruído de tráfego varia entre os 70 dB e os 90 dB, portanto acima dos 65 dB estatuidos no Regulamento Geral do Ruído. No cone de aproximação sul à pista o Hospital do Barreiro, o Politécnico e inúmeras escolas ficarão sujeitas a níveis de ruído de cerca de 74 dB.

Neste âmbito, é estimado que a qualidade de vida de cerca de 30 000 a 35 000 habitantes vai ser profundamente alterada com a exposição a níveis de ruído superiores a esses limites, para os quais não têm habitações devidamente insonorizadas e as medidas previstas para o isolamento de edifícios são remetidas para fundos de financiamento pouco explicitados, e sem garantias de efetiva execução. Acresce que outras



medidas de mitigação propostas remetem para situações inaceitáveis, sendo indicado como exemplo a deslocalização do parque urbano Zeca Afonso na Baixa da Banheira.

#### **Comentário:**

No que respeita à afetação do Hospital do Barreiro e do Instituto Politécnico do Barreiro (Escola Superior de Tecnologia) por níveis sonoros na ordem dos 74 dB importa esclarecer que os valores limite estabelecidos no Regulamento Geral do Ruído são referentes a indicadores médios anuais, não se prevendo que nenhum destes recetores fique exposto a níveis sonoros não regulamentares, mesmo considerando o cenário mais conservador de estimativa – ano 2042 sem evolução tecnológica de aeronaves (SET) – e dentro da margem de 3 dB(A) de incerteza do modelo de simulação de ruído. Efetivamente, para o recetor R41/Politécnico prevê-se  $L_{den} = 59$  dB(A) e  $L_n = 49$  dB(A), para o Hospital (R19) valores de  $L_{den} < 55$  dB(A) e  $L_{noite} < 45$  dB(A) (veja-se Figuras 7.13 e 7.14 do EIA).

Relativamente à afetação das freguesias do Lavradio, Baixa da Banheira, Vinha das Pedras, Quinta da Lomba, Quinta do Torrão, entre outras, por níveis sonoros superiores aos limites estabelecidos no RGR, considerando os mapas de ruído para os indicadores  $L_{den}$  e  $L_n$  de um dia médio anual para o ano 2042 SET, só a Baixa da Banheira é que ficará previsivelmente sujeita a níveis sonoros não regulamentares e, se se considerar a margem de incertezas do modelo de 3 dB(A), também Vinha das Pedras.

Quanto à estimativa de 30 000 a 35 000 pessoas expostas a níveis não regulamentares citada na participação pública, refere-se o seguinte: os valores aplicáveis a zonas mistas e sensíveis expostas a ruído de aeroportos com mais de 50 000 movimentos/ano são  $L_{den} \leq 65$  e  $L_n \leq 55$  dB(A) (artigo 11º do RGR). Assim, considerando a margem de incerteza dos resultados, estima-se que uma parte significativa de 12 700 residentes em Baixa da Banheira e Baixa da Banheira/Vinha das Pedras para 2022 possa vir a ficar exposta a níveis não regulamentares, caso não se apliquem medidas de minimização de ruído, a saber: adoção de procedimentos de voo à aterragem e descolagem e reforço de isolamento acústico de edifícios de uso sensível (ver capítulo Ambiente Sonoro).

Quanto às preocupações manifestadas sobre as medidas de redução de ruído e de minimização de impactes, salienta-se que a medida de gestão MG.AS.01 “definição de Comissão Consultiva de Ruído” se encontra reconvertida na figura da Comissão de Acompanhamento Ambiental, estabelecida na presente decisão.

De referir ainda que o Parque Municipal da Moita, enquanto zona de lazer e, portanto, com uso considerado sensível do ponto de vista de ruído ambiente, ficará previsivelmente sujeito a níveis sonoros não regulamentares, impacte não diretamente minimizável.

#### Risco de colisão de aves com aeronaves

É, muito realçado, relativamente a este aspeto, que as aves que vivem na área pensada para a implantação do projeto (flamingos, corvos marinhos, gansos, íbis e até gaivotas adultas, entre outros), se cruzarão, nos seus voos, com as rotas de descolagem ou aterragem dos aviões, na sua aproximação ou afastamento à Pista 01/19, o que intensifica o perigo de *bird strike*, perigo esse que é agravado pela potente força de sucção de ar, dos reatores dos aviões comerciais.

Estatisticamente, como assinalado, as fases de voo mais propensas a acidentes aéreos são: aproximação final e aterragem (47%) e descolagem e subida inicial (14%). No Aeroporto do Montijo, estas fases de voo terão, na sua maior parte, lugar sobre as zonas densamente povoadas situadas a sul da pista, onde as consequências de um acidente poderão assumir uma dimensão catastrófica. O atravessamento das rotas

migratórias de milhares de aves de grande porte, voando a baixa altitude, que utilizam todos os anos a zona da BA6, na envolvente da ZPE do Estuário do Tejo, para invernção e mesmo nidificação, poderá, como advertido, traduzir-se num perigo para a atividade aeroportuária, pelo aumento do risco de colisão com aves. Até porque, em mais de 70% do tempo, estas fases de voo terão lugar sobre zonas densamente povoadas, situadas a sul da pista, onde as consequências de um acidente poderão assumir uma dimensão catastrófica. Embora com omissões, o estudo de radar apresentado no EIA demonstra a circulação de aves em grande número nos cones de aproximação da Pista 01/19, bem como a presença significativa de aves de grande porte nas faixas de altitude em que aquelas fases de voo se desenvolvem, o que agravará o risco de acidente.

O atravessamento das rotas migratórias dos milhares de aves de grande porte, voando a baixa altitude, que utilizam todos os anos a zona da BA6, na envolvente da ZPE do Estuário do Tejo, para invernção e mesmo nidificação, poderá assim traduzir-se num perigo para a atividade da aviação, pelo aumento do risco de colisão com aves.

De facto, durante o Inverno circulam regularmente cerca de 120 000 aves aquáticas no estuário do Tejo. Por outro lado, também os períodos migratórios podem envolver a circulação de quantidades muito elevadas de aves aquáticas.

E como bem sabido, as migrações de aves aquáticas ocorrem, frequentemente, em grandes massas e durante curtos períodos de tempo. Em adição, ao comparar as localizações destas concentrações de aves com as direções de voo de aeronaves sugeridas para a Pista 01/19 do Montijo, podem existir conflitos nas aproximações pelo cone norte e descolagens para norte, face à existência de várias concentrações de aves acima dos 10 000 indivíduos na trajetória de voo das aeronaves, apenas a 2000 pés de altitude. É de salientar que a maioria dessas aves são Maçaricos-de-bico direito, que voam frequentemente a alturas muito superiores a 2000 pés.

As medidas mitigadoras e de compensação propostas poderão minorar, mas não eliminam de forma significativa o risco de *bird strike*, além de que a exequibilidade prática e real eficácia de algumas dessas medidas, como a monitorização através de radar da avifauna durante a fase de exploração do aeroporto, exigiriam mais e melhor demonstração.

#### **Comentário:**

A análise do risco de *bird strike*, no contexto da avaliação de segurança da operação aeronáutica, será desenvolvida aquando da certificação a emitir pela ANAC para o aeroporto, a qual, no entanto, fica condicionada ao estrito cumprimento das medidas que resultam do presente procedimento de AIA.

#### Qualidade do Ar

O facto de os concelhos da margem sul, nomeadamente Moita, Barreiro, Seixal, Alcochete e Montijo, após a construção do aeroporto complementar do Montijo, ficarem sujeitos a poluentes atmosféricos, poluentes gasosos e partículas, provenientes das atividades aeroportuárias que terão impacto na saúde das populações, sobretudo das mais próximas do aeroporto, é a preocupação mais presente deste fator ambiental, sendo indicado como poluentes mais relevantes os seguintes (ICAO, 2007): SO<sub>2</sub> – Dióxido de Enxofre; O<sub>3</sub> – Ozono; COV – Compostos Orgânicos Voláteis, incluindo hidrocarbonetos (HC); PM - Partículas em suspensão (PM<sub>2.5</sub> e PM<sub>10</sub>); NO<sub>x</sub> – Óxidos de Azoto, incluindo o dióxido de Azoto (NO<sub>2</sub>) e o óxido de Azoto (NO); CO - Monóxido de Carbono; CO<sub>2</sub> – Dióxido de Carbono; BTX - Benzeno, Tolueno e Xilenos.

É salientado, também, que o estudo apresenta deficiências, nomeadamente o facto de o trabalho de modelação não ter considerado as fontes fixas (unidades industriais) da envolvente por indisponibilidade

de acesso, mas também por se basear em estações urbanas que se menciona estarem na área envolvente da Base Aérea mas que, efetivamente, estão longe (Fidalguinhos no Barreiro e Arcos em Setúbal), quando até existem outras estações de qualidade do ar mais próximas e em ambientes que permitiriam uma melhor caracterização.

#### **Comentário:**

De acordo com o estudo de modelação efetuado no EIA, para os poluentes avaliados, as áreas com impacto mais relevante serão Alcochete e o Montijo junto ao aeroporto, não sendo exetável que ocorram nestes locais ultrapassagens dos valores limite estabelecidos na legislação. Ainda assim, considerou-se importante, dada a curta distância de algumas habitações do Montijo e do Samouco ao aeroporto e respetivas vias de acesso, implementar um plano de monitorização da qualidade do ar e das medidas de minimização em particular no que diz respeito aos modos de transporte usados pelos passageiros e trabalhadores.

À exceção do ozono que é um poluente secundário pelo que não consta dos inventários de emissões e dos HC, tolueno e xileno que não têm valor limite definido, os restantes foram considerados no inventário de emissões elaborado no EIA.

A utilização das estações dos Fidalguinhos e Arcos terá estado relacionada com a recomendação de utilização duas estações de fundo para identificar as concentrações de fundo a usar na modelação. Caso tivessem sido usadas outras estações classificadas como urbanas industriais como, o Lavradio e a Escavadeira ou mesmo a estação do Laranjeiro que é uma estação de fundo com bastante influência de tráfego, os valores obtidos seriam muito semelhantes aos que foram usados, pelo que esta questão não tem relevância para os resultados finais obtidos.

No que diz respeito às fontes fixas considera-se que esta limitação do estudo não tem relevância: os níveis de fundo usados, muito semelhantes aos níveis de fundo caso tivessem sido consideradas as estações industriais do Barreiro, já contemplam os efeitos das fontes fixas na área de estudo. É ainda de ter em consideração que nas áreas mais afetadas pelas atividades do aeroporto na qualidade do ar não existem unidades industriais relevantes, a nível da qualidade do ar.

Ainda relativamente aos pressupostos de evolução de frota considerados no EIA, consideram-se plausíveis para 2032 (veículos em circulação com 22 anos ou menos) e 2042 (veículos em circulação com 27 anos ou menos) e um pouco otimistas para 2022 (veículos com 17 anos ou menos) tendo em consideração que cerca de 60% da frota em 2017 (dados da PORdata) tinha mais de 10 anos e a idade média da frota em 2016 era de cerca de 12,5 anos para os veículos ligeiros e 16,3 anos para os veículos pesados (dados do INE). Ainda assim tendo em consideração os locais mais afetados pelo aumento das concentrações dos poluentes e os níveis estimados globalmente considerou-se aceitável a análise efetuada.

#### Saúde Humana

Analogamente, neste descritor é, também, dado particular destaque à emissão de poluentes, designadamente partículas ultrafinas (UFP), um poluente muito associado à aviação e que constitui um risco considerável para a saúde sendo dado particular destaque a um estudo recente, desenvolvido no Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente (DCEA) da FCT NOVA e no CENSE (Centro de Investigação de Ambiente e Sustentabilidade) que conclui que pessoas que trabalham, vivem ou passam um considerável período de tempo perto do aeroporto de Lisboa estão expostas a elevadas concentrações de partículas ultrafinas (UFP), o que constitui à partida um risco considerável para a sua saúde. Este estudo,

publicado em setembro de 2019, na revista científica *Atmospheric Pollution Research*, menciona que as concentrações de partículas ultrafinas são 18 a 26 vezes mais elevadas em áreas influenciadas pelos movimentos aéreos e a exposição prolongada às UFP pode induzir ou agravar a saúde pulmonar e cardiorrespiratória. As UFP também têm sido associadas a doenças neurológicas e a problemas no desenvolvimento fetal e cognitivo das crianças. Estes estudos epidemiológicos, por serem tão recentes, ainda não são conclusivos, mas indicam uma séria necessidade de precaução e monitorização.

No que diz respeito aos impactos do ruído sobre a saúde humana, é assinalado que os valores recomendados pela Organização Mundial de Saúde em 2018 para tráfego aéreo de  $L_{den, exterior} \leq 45$  dB(A) (indicador ponderado para 24 horas) e  $L_{n, exterior} \leq 40$  dB(A) (indicador de ruído noturno), devem ser respeitados no caso de um aeroporto cuja construção se vai iniciar.

O projeto contraria o 7º Programa de Ação do Ambiente da União Europeia (2014-2020) – “os Estados-Membros devem reduzir de forma significativa a poluição sonora, aproximando os níveis de exposição a valores recomendados pela OMS/WHO.”

O estudo só apresenta os valores para a população exposta potencialmente afetada por uma elevada incomodidade e perturbação do sono, não apresentando também os números totais de população exposta a graus de incomodidade moderada e baixa.

Estes números, para poderiam ser traduzidos em termos de custos na saúde deveriam estar associados a este descritor.

#### **Comentário:**

Estas questões encontram-se salvaguardadas na avaliação desenvolvida ao nível dos fatores Saúde Humana, Ambiente Sonoro e Qualidade do Ar.

#### Alterações Climáticas

Este aspeto é muito criticado por não ter sido efetuada uma avaliação adequada das emissões de gases com efeito de estufa do projeto. Numa altura em que foi decretada, pelo parlamento português, uma emergência climática, é convicção de muitos que deveriam estar a ser feitos todos os esforços no sentido de procurar reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, e não estimular projetos que provoquem a sua emissão.

As emissões de gases com efeito de estufa deveria ser um dos capítulos mais importantes no estudo de impacto ambiental, nomeadamente pela urgência do problema, pelo peso em termos de emissões à escala próxima e internacional que uma infraestrutura desta natureza apresenta, e ainda pela necessidade de avaliar a sua conformidade com o espírito e os cenários do Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 aprovado pelo Governo, a par do alinhamento do país com os compromissos do Acordo de Paris.

A análise, que se considerava pertinente, relativamente à consonância do projeto com objetivos de mitigação de Portugal, não é efetuada.

É, ainda, criticado o facto de se dar mais relevância às emissões do transporte rodoviário e fluvial do que ao transporte aéreo, quando é o aumento das emissões deste na zona que representa de longe a maior quantidade e impacto.

No que concerne às emissões de gases de estufa, era fundamental fazer uma avaliação rigorosa da situação atual associada às diferentes fontes (aérea, fluvial, rodoviária) e avaliar o diferencial face à implantação do projeto ao longo das próximas décadas, na área dos transportes e também associadas aos consumos de eletricidade e de outros combustíveis por parte do funcionamento da infraestrutura física a construir.

O EIA atribui um valor de emissões de CO<sub>2</sub> de 31,4 mil toneladas no ano de 2022, este valor é cerca de quatro vezes inferior aos resultados obtidos pelo modelo padrão para os cálculos de inventário usado na Europa, recorrendo à metodologia da Agência Europeia do Ambiente.

No que respeita ao transporte fluvial, com base nos dados do inventário de emissões de Lisboa e Vale do Tejo e/ou recorrendo aos consumos de gasóleo as viagens atuais entre Montijo e Cais do Sodré estima-se as emissões deste transporte em 4 mil toneladas anualmente, oito vezes menos que as apresentadas no EIA de 37,63 kton/ano.

No que respeita ao tráfego rodoviário não se compreende como entre a situação atual e a situação em 2022 há uma redução das emissões, não se encontrando informação essencial para perceber o diferencial, nem no capítulo relativo às emissões de gases com efeito de estufa, nem no capítulo relativo à qualidade do ar.

No que respeita à fase de construção, não se percebe o recurso a fatores de emissão da USEPA quando esses cálculos conseguem ser efetuados com base nos gastos de combustíveis fósseis associados à extração e transporte de materiais (pedra) (quantidade de gasóleo estimada consumir). No que respeita à incapacitação da zona de implementação não poder continuar a ser usada como sumidouro, menciona-se que o prejuízo será de 3500 toneladas de CO<sub>2</sub> quando, e admitindo apenas o tempo de projeto até 2062, serão 42 anos a multiplicar pelas 3500 toneladas, o que resulta em 147 mil toneladas não sequestradas.

Uma estimativa resultante da soma das várias contribuições para o ano de 2022 aponta para uma pegada carbónica do aeroporto e acessibilidades neste ano de pelo menos 700 mil toneladas/ano (667 kton/ano da aviação, 8 kton/ano das ligações fluviais, 24 kton/ano dos edifícios, 3,5 kton/ano associados à ocupação do solo), não se considerando os valores que se considera positivos associados ao tráfego rodoviário acrescido). Em 2062, só as emissões associadas aos movimentos aéreos representarão 1,1 milhões de toneladas/ano, sendo 190 mil toneladas/ano associadas aos movimentos de aterragem, circulação na pista e descolagem, números estes incompatíveis com o esforço nacional e internacional de neutralidade carbónica mesmo no ano de 2050.

Num contexto de emergência climática, e tendo em conta que, de acordo com a Direção-Geral de Energia e Geologia, o consumo de Jet-fuel representou no último ano mais de 8% de todos os combustíveis fósseis consumidos no País, tendo crescido 7% em 2018. É assim extremamente duvidoso que o aumento da capacidade aeroportuária seja a resposta adequada para lidar com os desafios do turismo sustentável e mesmo com os compromissos assumidos por Portugal no Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, e contribua para que a Humanidade possa atingir a neutralidade carbónica em 2046 de modo a manter o aumento da temperatura média da atmosfera em relação ao período pré-industrial limitado a 1,5°C.

#### **Comentário:**

O EIA faz referência à política climática nacional nomeadamente ao Programa Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC 2020/2030) e suas metas gerais e específicas para o setor dos transportes, apresentando uma estimativa das atuais emissões de CO<sub>2</sub> da Região de Lisboa e Vale do Tejo, onde se localiza o projeto, bem como a estimativa das emissões de CO<sub>2</sub> resultantes do projeto em causa. É ainda feita referência ao objetivo de uma economia neutra em carbono em 2050 (Roteiro para a Neutralidade Carbónica para 2050), a nível nacional. Sendo de relevar que descarbonizar não implica necessariamente parar as atividades económicas, pode-se aumentar a atividade reduzindo emissões, através de novas tecnologias e eficiência energética.

O estudo aponta para um aumento de tráfego aéreo sendo, no entanto, de salientar que existem um conjunto de instrumentos de política a que a maioria dos operadores de aeronave estão sujeitos, que os



incentivam a reduzir as suas emissões de GEE, promovendo assim uma maior eficiência na aviação. Dos citados instrumentos são de destacar o regime do Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) e o regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

Estes dois regimes complementam-se, o que implica que todas as emissões da aviação são abrangidas por instrumentos de redução de emissões de GEE. Neste seguimento o regime CELE desde 2012 que obriga os operadores de aeronave a pagar um custo pelas suas emissões em voos no Espaço Económico Europeu e o regime CORSIA que se aplica aos voos internacionais, visando estabilizar as emissões de GEE mundiais nos níveis de 2020, impondo que os operadores de aeronave compensem o aumento das suas emissões a partir de 2020.

A análise do fator Alterações Climáticas foi dificultada pelo facto de a sua avaliação se encontrar parcialmente presente de forma dispersa, por exemplo, no descritor “Qualidade do ar e emissões de GEE”.

O Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro, consagra a necessidade de avaliar o impacto do projeto sobre o clima — ponderando, nomeadamente, a natureza e o volume das emissões de gases com efeito de Estufa (GEE). Posto isto, a avaliação dos impactos decorrentes de projetos sujeitos a AIA prende-se com a necessidade de calcular as emissões GEE que ocorrem direta ou indiretamente nas diversas fases do projeto, e que as mesmas devem ser analisadas numa perspetiva de mitigação às AC.

Da análise do fator Alterações Climáticas foram identificadas as principais fontes de emissão associadas ao projeto, transporte rodoviário e fluvial e consumos energéticos associados ao funcionamento do Terminal, tendo sido efetuada uma estimativa da emissão de GEE associada à exploração do Aeroporto do Montijo e acessibilidades rodoviária e fluvial associadas ao projeto.

No EIA, posteriormente ao Aditamento, o proponente apresentou as emissões de GEE considerados como os mais relevantes.

*“Ao nível do tráfego aéreo, civil e militar, as emissões de CO<sub>2</sub>, foram retiradas do modelo de dispersão EDMS (The Emissions and Dispersion Modeling System – específico para emissões provenientes do tráfego aéreo), que fornece os fatores de emissão para todos os motores associados aos modelos de aeronaves (civis e militares) disponíveis na sua base de dados, para as várias fases do LTO. Foram também consideradas as emissões associadas às Unidades Auxiliares de Energia (APU) e aos equipamentos de apoio em solo (GSE), de acordo com a informação indicada, por defeito, no modelo EDMS, consoante o tipo de aeronave em estudo”.*

*“Para além das emissões de CO<sub>2</sub>, o modelo faculta também as emissões de vapor água, que é um GEE relevante em termos de tráfego aéreo. Não foram determinadas as emissões de CH<sub>4</sub>, nem de N<sub>2</sub>O, uma vez que, de acordo com o PIAC104, as emissões destes dois GEE são atualmente residuais, estando a maioria das emissões associadas ao CO<sub>2</sub> (cerca de 70%) e ao vapor de água (pouco menos de 30%)”.*

O estudo apresentou numa tabela (Tabela 6.259, que se encontra no volume II.C reeditado do EIA) “as emissões de CO<sub>2</sub> e vapor de água provenientes do tráfego aéreo, civil e militar, para os quatro anos em análise, para as várias LTO e, tendo em conta, as APU e GSE associados às aeronaves em avaliação. Apresentam-se também as emissões de CO<sub>2</sub> e vapor de água associado ao tráfego aéreo militar (C130, C295, EH101 e LYNX) e civil (C150, C172, GH7, TAMP, PO6T, PA34) verificado atualmente na BA6, para uma melhor perceção da evolução prevista destes GEE com a entrada em funcionamento do Aeroporto do Montijo.”

Considera-se que a análise sobre os objetivos de mitigação foi realizada, tendo sido sugeridas medidas de minimização com vista a aumentar a eficiência energética da infraestrutura e a minimizar as emissões de GEE.

Na estimativa de emissões não pode ser descurado o facto de cada vez mais as aeronaves consumirem menos combustível por se tornarem mais eficientes, sendo que as projeções de emissões têm por base modelos de aeronaves já existentes, dada a dificuldade de prever consumos de novas tecnologias. Não obstante a pressão realizada pelos instrumentos do mercado de carbono para a redução de consumos de combustível, para a mudança para biocombustíveis e para aeronaves de baixas emissões vai naturalmente conduzir à redução de emissões de GEE por tonelada por quilómetro (t/km).

Similarmente para o tráfego fluvial e rodoviário ocorrerá também uma transição energética conduzindo ao aumento de embarcações e de veículos de zero e baixas emissões, em detrimento dos que funcionam exclusivamente a combustíveis fósseis, que conduzem à redução das emissões de GEE, embora possa ocorrer um aumento desse tráfego.

O EIA menciona que a metodologia de cálculo das emissões de GEE foram estimadas de acordo com as metodologias estabelecidas no guia para a elaboração de inventários de emissão do Painel Intergovernamental para as Alterações Climáticas (PIAC), complementadas pelas metodologias do EMEP/CORINAIR97, consoante as diferentes fontes emissoras em estudo.

O estudo menciona que “O Projeto em estudo prevê que o Aeroporto do Montijo irá usar cerca de 109 ha de floresta e de mato da BA6”. Concorde-se com a importância da perda de carbono não sequestrado até ao ano de 2062, pelo que se propuseram medidas como fonte de sumidouro de carbono.

#### Ordenamento do Território e Acessibilidades

A nível do ordenamento do território, o EIA considera que os municípios do Montijo e de Alcochete, situados na área de implantação do projeto e sua envolvente imediata, têm áreas já definidas para acomodar a expansão urbanística decorrente da instalação do aeroporto. Não é considerada a pressão decorrente do aumento demográfico e a necessidade e garantia de novas infraestruturas (nomeadamente de abastecimento de água, saneamento, gestão de resíduos, transportes, etc.), não sendo aferida a capacidade destes municípios para acomodar esta pressão.

Em termos de acessibilidades, o projeto apresenta como alternativa apenas um desenho diferente para o nó rodoviário de ligação da A12 ao local do aeroporto. Todo o impacto nas acessibilidades ao Montijo e Samouco, decorrentes da inserção desse nó na malha rodoviária local, e mesmo regional, que é reconhecido como sendo significativo, ao nível do aumento do tráfego rodoviário, quer de passageiros, quer de carga, não é objeto de qualquer análise, sendo certo que a pressão sobre a malha viária urbana obrigará a novos projetos e investimentos, que não são sequer referenciados no EIA.

O EIA refere também a pressão sobre o tráfego na Ponte Vasco da Gama, com uma possível saturação no horizonte de projeto, mas remete qualquer medida futura uma vez para entidades externas. As medidas de mitigação previstas cingem-se à implementação de um serviço de *shuttle* a partir da gare aeroportuária (com 3 destinos diferentes: Cais do Seixalinho, Gare do Oriente e Pinhal Novo – este último para ligação à rede ferroviária).

As outras medidas previstas ao nível dos transportes resumem-se ao aumento (duplicação e/ou triplicação) da oferta de transporte fluvial a partir do Cais do Seixalinho para Lisboa. No entanto, esta medida, uma vez mais, não é da responsabilidade do promotor e é remetida para a empresa responsável pelo transporte fluvial (Transtêjo/Soflusa). Relativamente à adequação da oferta de outros modos de transporte coletivo, o

EIA é totalmente omissa, não se contemplando na prática qualquer evolução positiva para o transporte coletivo na envolvente do projeto, quando a pressão sobre o mesmo irá aumentar de forma significativa.

Este enquadramento ao nível da oferta de transportes, com uma clara escassez de oferta e de planeamento integrado, é tanto mais preocupante quanto o EIA assume claramente que a maioria do transporte se realizará pelo modo rodoviário (83%), sendo 60% em transporte individual, logo no início da entrada em funcionamento do projeto, e apenas com um ligeiro decréscimo do transporte individual para 53% para o ano de 2032.

Acresce ainda que o PETI3+ prevê que todos os aeroportos de Portugal estejam ligados à via ferroviária.

#### Acessos Rodoviários ao Aeroporto do Montijo

Quanto às acessibilidades verifica-se alguma apreensão relativamente ao projeto de acesso rodoviário ao aeroporto. Primeiro, porque as soluções de traçado apresentadas, solução base e solução alternativa, preveem um traçado que passa demasiado perto de habitações do Samouco (Alcochete) e Vinhas da Guarda (Montijo), o que causará um enorme prejuízo para a população que ficará irremediavelmente "emparedada" entre a Ponte Vasco da Gama e o dito acesso rodoviário, com um foco rodoviário de ruído e um corte visual em termos paisagísticos. Aliás, é com espanto que acolhem esta proposta de o traçado passar tão próximo de habitações, tendo em conta que se trata de uma região plana, com extensas zonas sem qualquer tipo de construção circundante e até com alguma infraestrutura já construída que, à falta de melhor solução, poderia servir de base para o acesso rodoviário, como seja a antiga estrada real, a qual segue em linha reta da Base Aérea 6 (BA6) para a PVG, embora um pouco mais afastada dos aglomerados populacionais. Adicionalmente, este acesso ficaria também mais perto do Cais do Seixalinho, assegurando um mais rápido acesso ao interface fluvial.

Depois, porque ambas as opções cortam aquilo que poderá vir a ser uma previsível expansão que venha a ligar aqueles povoados à cidade do Montijo, ao longo da rua do oceano, e cuja harmonia ficará, por certo, comprometida, face à construção da via, com o respetivo aterro e viaduto. Dada esta penalização das populações do Samouco e das Vinhas da Guarda é considerado que o projeto dos acessos rodoviários deverá ser revisto, no sentido de o afastar das habitações. Seguidamente, é reforçado que o impacte nas acessibilidades ao Montijo e Samouco, decorrentes da inserção desse nó na malha rodoviária local, e mesmo regional, que é reconhecido como sendo significativo, ao nível do aumento quer do tráfego rodoviário, quer de passageiros, quer de carga, não é objeto de qualquer análise

Por último, estranha-se o facto de não ter sido considerada a opção de prever a passagem do acesso rodoviário junto à própria PVG, partindo da atual entrada da BA6, ainda que o ponto de ligação à ponte propriamente dita fosse projetado para uma das mesmas zonas das opções apresentadas.

Seria a opção com menos dano para as populações do Samouco e Vinhas da Guarda, já tão penalizadas pelas consequências nefastas que se esperam com a construção do Aeroporto e demais acessos e que o EIA explicita.

Considerando o possível argumento ambiental de que tal trajeto passaria por cima do sapal e em Zona Proteção Especial (ZPE), recorda-se que a PVG já por ali passa há mais de 20 anos e que não há registo de que o dano ambiental à fauna e flora daquele ponto tenha sido de monta, ao contrário, aliás, do que se previa, antes da sua construção.

Dada esta penalização das populações do Samouco e das Vinhas da Guarda é considerado que o projeto dos acessos rodoviários deverá ser revisto, no sentido de o afastar das habitações.

**Comentário:**

Estas questões encontram-se salvaguardadas na avaliação desenvolvida ao nível do fator socioeconomia.

Socioeconomia

Embora o projeto seja referenciado como projeto estruturante na região que, em termos de empregabilidade irá oferecer 10 000 postos de trabalho, logo em 2022, a convicção é de que a criação de mais e melhores empregos é uma falácia, uma vez que será um aeroporto para companhias *low cost*, pelo que a empregabilidade direta será, por inerência, muito reduzida. Também o emprego gerado na cadeia de fornecedores de bens e serviços às atividades no aeroporto ou na sua vizinhança serão reduzidos: o que as empresas *low cost* vendem a bordo não são bens adquiridos a fornecedores nacionais, não fornecem refeições, a limpeza entre voos é feita pela tripulação.

Acresce que o projeto irá ter um impacto negativo sobre as atividades económicas já desenvolvidas na área: turismo da natureza; *birdwatching*; navegação no Tejo, regular ou pontual; e, indústria naval.

**Comentário:**

Estas questões encontram-se salvaguardadas na avaliação desenvolvida ao nível do fator socioeconomia.

Recursos Hídricos

A preservação dos recursos hídricos é uma preocupação bastante abordada: a BA6 situa-se no sistema aquífero mais importante do país, sendo que a reserva de água doce se estende por toda a margem sul e desenvolve-se em dois níveis: um mais superficial que já está poluído (agricultura, suiniculturas, lamas industriais) e outro, a uma maior profundidade, que tem de ser protegido impedindo furos que interliguem os dois níveis do lençol e permitam que a contaminação já existente no aquífero superficial, se transmita ao aquífero confinado. O alongamento da Pista 01/19 de mais 300 m, para sul, com a invasão da ZPE e do Sapal da Moita com perfurações e estacaria, pode originar a contaminação dos aquíferos.

É, também, muito salientado, o efeito nas captações de rede de água pública do aquífero e captações para agricultura e pecuária, com a previsível desativação de 3 captações de abastecimento da rede Pública de água: 2 de Alcochete e 1 do Montijo com lesão do interesse público, a favor de interesse privado, não sendo referido onde nem quando vão ser essas captações de água pública repostas nem quais os impactes negativos para as populações decorrentes das desativações dessas captações da rede de água pública.

Existe também a afetação de furos e poços privados que são usados na agricultura e pecuária, assim como a redução da área de recarga do sistema hidrogeológico devido ao aumento de áreas impermeabilizadas, com lesão do interesse público a favor de interesse privado.

**Comentário:**

Estas questões encontram-se salvaguardadas na avaliação desenvolvida ao nível do fator recursos hídricos.

Riscos / Risco Sísmico

O projeto está previsto para a área de maior risco sísmico de Portugal continental, ao qual acresce o risco de *tsunami* e o EIA não desenvolve cenários de risco associados a fenómenos meteorológicos extremos e súbitos.

Também não foi considerado o Plano de Emergência Externo do Parque Industrial do Barreiro, onde se encontram estabelecimentos fabris de elevado risco, que trabalham com produtos altamente perigosos e voláteis. De igual modo, os riscos decorrentes da possibilidade de acidentes graves quer com a circulação de substâncias perigosas, quer com o sobrevoo das referidas instalações industriais onde existem, em permanência, centenas de toneladas de gases tais como o metano, não foram equacionados. É sinalizado o risco de ocorrer um acidente grave com indústrias perigosas no Parque Industrial do Barreiro que possa afetar os utilizadores do aeroporto ou mesmo as aeronaves que se encontrem a aterrar ou a descolar.

#### **Comentário:**

No quadro da avaliação de impacte ambiental, encontra-se prevista a avaliação dos riscos de acidentes graves aos quais o projeto possa ser vulnerável e dos riscos decorrentes do próprio projeto. Nesse sentido, foram avaliados no EIA os principais riscos decorrentes da implantação do projeto. Refira-se que um Plano de Emergência Externo consiste num instrumento de planeamento da resposta a emergência, não devendo ser confundido com a avaliação a desenvolver no quadro da AIA. Caberá à Câmara Municipal do Montijo aferir da necessidade da sua reavaliação em função de novas atividades que se venham a implantar na respetiva área geográfica. No que respeita à localização de estabelecimentos industriais que contêm substâncias perigosas na área de influência desse Plano, foi avaliada a situação, tendo em consideração quer a informação disponível no quadro do regime de prevenção de acidentes graves quer a constante do Estudo de Impacte Ambiental apresentado, concluindo-se que não é exetável que em caso de ocorrência de acidente grave, os efeitos se façam sentir até ao local onde se encontram os passageiros e mesmo até às pistas. Refira-se, ainda, que de acordo com a informação constante do EIA, as aeronaves, na aterragem e descolagem, não sobrevoam as referidas instalações industriais.

#### Canal do Montijo / Navegação e Tirante de Ar

No EIA o único tráfego estudado foi o “regular” associado à carreira da Transtejo para o Montijo.

O tráfego “não regular” que utiliza o Canal do Montijo não foi estudado. O “tirante de ar” (*airdraft*) tem um impacte negativo, muito significativo, permanente e irreversível para a navegação no canal do Montijo e para as indústrias navais servidas por este canal. Um “tirante de ar” (*airdraft*) de 18 metros, comparado com os 24 metros que caracterizam o tráfego não regular no canal, constitui uma severa limitação para a sua navegação. Na navegação “à vela”, dada a necessidade de efetuar bordos em face da direção do vento, o canal é utilizado em toda a sua largura, pelo que, a posição de “eixo do canal” para a navegação à vela, não tem qualquer significado. Também na navegação “a motor”, nem sempre o eixo do canal pode ser utilizado para rumo da embarcação, já que, em cruzamento com outras embarcações, ambas devem deslocar-se para estibordo para garantir as devidas distâncias de resguardo, aproximando-se dos bordos do canal navegável. A referência no estudo a um “tirante de ar” o “eixo do canal” não faz assim qualquer sentido, atentas as regras de navegação.

Mesmo no caso da OSL de aproximação à RWY01, menos restritiva, para a qual resulta um ‘tirante de ar’ de 18,69 metros, o impacto para a navegabilidade no Canal do Montijo, continua a ser severo, dado que, conforme referido anteriormente, as embarcações de maior porte da Marinha do Tejo possuem mastros que vão até aos 24 metros. No entanto, e dado que o “tirante de ar” (*airdraft*) a estabelecer pela Servidão Aeronáutica terá de ser único, o seu valor para a situação em apreço terá de, naturalmente, ser o que está associado ao caso mais limitativo, ou seja, de 13,5 metros. Este valor não é de modo nenhum aceitável para a operação das embarcações da Marinha do Tejo no Canal do Montijo e, nesse sentido, o projeto deverá ser alterado para garantir um “tirante de ar” (*airdraft*) de 24 metros.



As embarcações de maior porte da Marinha do Tejo possuem mastros que vão desde os 17 metros do Varino “Liberdade”, passando pelos 18 metros dos Botes-Fragata “Sejas Feliz” e “Bote Leão”, pelos 19 metros do Varino “Sou do Tejo”, pelos 22 metros do Varino “O Boa Viagem” até aos 24 metros do Varino “Amoroso”.

Para além das Embarcações Típicas do Tejo e que fazem parte da Associação Marinha do Tejo, existem também os veleiros em fibra de vidro representados pela ANC – Associação Nacional de Cruzeiros, com mais de 1200 associados a nível nacional, 600 dos quais com porto de abrigo na região de Lisboa e que utilizam o Estuário do Tejo e o Canal do Montijo nas suas navegações.

A grande maioria dos cerca de 600 veleiros da Frota da ANC da Região de Lisboa possuem mastros com alturas entre 14 e 24 metros.

Por outro lado, deverá ser também estudado o eventual impacto do sopro dos reatores sobre embarcações à vela que cruzem zona do Canal do Montijo, no enfiamento da Pista 01.

Não será solução o corte dos mastros das embarcações da Marinha do Tejo para conformidade com ‘tirantes de ar’ inferiores a 24 metros, pelo que tem que ser garantido um mínimo de 24 metros (para a Associação Nacional de Cruzeiros um mínimo de 25m) no canal do Montijo imediatamente a sul da cabeceira da Pista 01.

Importa salientar a importância das empresas localizadas no Estuário e que dependem do Canal do Montijo: Estaleiro Naval de Sarilhos Pequenos é o único a trabalhar no grande Estuário do Tejo, na recuperação de embarcações típicas em madeira e onde ainda é possível construir uma embarcação de raiz, utilizando as técnicas ancestrais. Por outro lado, também tem vindo a assegurar a manutenção das embarcações típicas do Estuário do Sado – Galeões do Sal –, hoje utilizados nas atividades marítimo-turísticas naquele estuário. O estaleiro está a ser ampliado para poder funcionar como estacionamento de embarcações de fibra, em particular catamarãs, os quais arvoram mastros que poderão ir até aos 24 metros. É fundamental na manutenção e desenvolvimento da frota da Associação da Marinha do Tejo e, em geral, na preservação do valioso património usado no transporte fluvial.

A Empresa “Trimarine Compósitos, Lda”, também localizada em Sarilhos Pequenos, e que se dedica à construção de veleiros modernos para competição a partir de fibras especiais. Embora alguns projetos desta empresa sejam possíveis concretizar com logística rodoviária, o transporte por via fluvial é essencial. Salientar que já foram reparados nestas instalações um catamaran com mastro de 20,5 metros e outro com mastro de 28 metros, onde o acesso por via fluvial foi essencial.

A Empresa “Batistas Reciclagem de Sucatas, SA” tem um estaleiro de desmantelamento naval em Alhos Vedros com acesso pelo Canal do Montijo. Esta foi a empresa responsável pela descontaminação dos navios militares afundados ao largo de Portimão para a criação do parque subaquático *Ocean Revival* (concluído em 2013), e é uma empresa de referência no desmantelamento “verde” de navios.

#### **Comentário:**

Questionado sobre esta matéria o proponente refere que, de acordo com o Decreto-Lei n.º 45 987, de 22 de outubro de 1964, as zonas limítrofes dos aeródromos estão sujeitas a condicionamentos designados de servidões aeronáuticas. É aplicável às servidões aeronáuticas, o regime estabelecido para as servidões militares, enquadradas pelo Decreto-Lei n.º 45 986, de 22 de outubro de 1964. Assim, é referido pelo referido Decreto que os decretos constitutivos de servidões militares definem os limites de espaço aéreo no caso de servidões de aeródromos. Em relação ao Montijo, o Decreto n.º 42 090, de 7 de janeiro de 1959, prevê as seguintes áreas de desobstrução:

Art. 5º É estabelecida para o aeródromo do Montijo uma superfície de desobstrução, que abrangerá a área delimitada por um círculo com o raio de 5km e o centro no ponto de referência do aeródromo, a qual se prolongará, segundo os eixos das pistas, por corredores com 2,5km de largura e 10km de comprimento, contados para um e outro lado, a partir do limite exterior do referido círculo.

*Obstáculos dentro da área de desobstrução*

Art. 6º A área de desobstrução definida no artigo 5º é, para efeito de controle da altura dos obstáculos fixos ou móveis nela existentes, dividida em zonas, (...).

a) Corredores de acesso às pistas (...)

Art. 7º Dentro das zonas referidas no artigo 6º não é permitida a existência de quaisquer plantações, estruturas, fios ou cabos aéreos e outros obstáculos, fixos ou móveis, cujas alturas excedam as cotas nele indicadas (...).

Nas peças desenhadas respeitantes às superfícies de desobstrução em vigor, publicadas no Decreto-Lei n.º 42 090, verifica-se que a soleira da Pista 01 tem a localização atual, mas com uma cota de +3,16m.

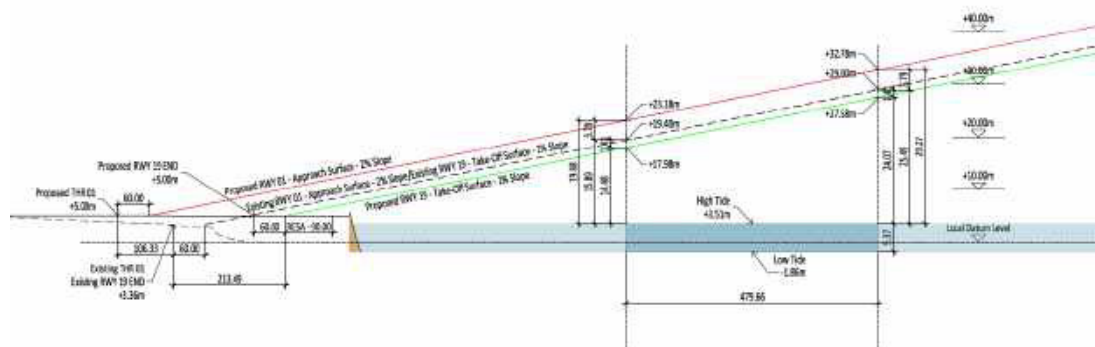
Atendendo às atuais condições da pista, designadamente no que concerne o posicionamento das soleiras e a cota atual da soleira 01 (+3,36m), as superfícies de desobstrução têm uma ligeira diferença face às publicadas. As superfícies de desobstrução publicadas materializam-se num condicionalismo, em termos de tirante de ar, de 19,22m, referidas ao *local datum level* no bordo norte do canal.

Quando considerado o valor de preia-mar (+3,51m sobre o *local datum level*), este valor é de 15,71 m no bordo norte do canal.

Atentas as regras de navegação referidas no parecer da Associação Marinha do Tejo, os valores supracitados dizem respeito à posição mais restritiva – o bordo norte do canal.

Faz-se notar que as embarcações particularizadas no parecer da Associação Marinha do Tejo, designadamente os Varinos “Amoroso”, “O Boa Viagem”, “Sou do Tejo” e “Liberdade” e os Bote-Fragata “Sejas Feliz” e “Bote Leão”, com mastros compreendidos entre 17 e 24 metros, já perfuram as superfícies de desobstrução para a pista nas atuais condições (*Approach 01* e *Take off 19*).

Tendo em consideração as alterações previstas para a Pista 01/19 no âmbito do Aeroporto do Montijo em termos de distâncias declaradas, desenvolvimento das superfícies de desobstrução e cotas da pista, as novas superfícies de desobstrução são as que se representam seguidamente na figura seguinte:



Como se pode verificar, as superfícies de desobstrução para a aproximação à Pista 01 (a vermelho) são mais favoráveis para a circulação no canal do que a superfície publicada (+ 3,96 m de tirante de ar), uma vez que é alterada a posição da soleira mais para Norte (soleira deslocada).

As superfícies de desobstrução para a descolagem na Pista 19 (a verde) são mais penalizantes em 1,24 m para a circulação no canal, face à situação publicada, uma vez que o final da Pista 19 é alterado para sul (prolongamento da pista). No entanto, existe uma certa “medida de compensação” pelo facto da futura cota da pista (+5,00 m) ser mais elevada face à publicada (+3,16 m).

Tendo em vista a situação mais condicionante, ou seja a descolagem na Pista 19, as superfícies de desobstrução supramencionadas materializam-se num condicionalismo, em termos de tirante de ar, de 17,98m, referidas ao *local datum level*.

Quando considerado o valor de preia-mar (+3,51m sobre o *local datum level*), este valor é de 14,48m. Os valores mencionados para o caso publicado e proposto encontram-se sumarizados na tabela seguinte.

Referência	Superfície	Situação Publicada	Situação Proposta	Diferença com a situação publicada
<i>Local Datum Level</i>	Aproximação RWY01	19,22 m	23,18 m	+3,96m
	Descolagem RWY19		17,98 m	-1,24m
<i>High Tide Level (Preia-mar)</i>	Aproximação RWY01	15,71 m	19,68 m	+3,96m
	Descolagem/RWY 19		14,48 m	-1,24m

Analisando as condições publicadas e as futuras, verifica-se que existe uma penalização de 1,24 m para o tirante de ar, face às superfícies publicadas. Esta limitação, não se afigura restritiva para as embarcações que atualmente não perfurem as superfícies de desobstrução que constam no Decreto n.º 42090, designadamente as embarcações da Transtejo da classe Carnide, com 13,50 m de tirante de ar.

Acrescenta-se que, tendo em conta o regime de ventos da região de Lisboa, à semelhança do que acontece com a Pista 03/21 do Aeroporto Humberto Delgado, prevê-se que a pista em uso em mais de 70% dos casos seja a 01. Neste caso, as superfícies de desobstrução propostas são menos restritivas do que as publicadas, permitindo embarcações com um tirante de ar até 23,18m, referidas ao *local datum level*, e 19,68 m, quando considerado o valor de preia-mar no bordo norte do canal e de 32,78 m, referidas ao *local datum level*, e 29,27m, quando considerado o valor de preia-mar no bordo sul do canal.

De maneira a estudar os casos específicos dos barcos que já perfuram as superfícies de desobstrução publicadas (e que vão continuar a perfurar) propõe-se a ANA a realização de reuniões com estas associações.

No que diz respeito a questão colocada pela empresa Trimarine é de referir que, a navegação dos barcos provenientes dos estaleiros poderá ser efetuada no canal do Montijo sem restrições

no período em que o Aeroporto do Montijo não se encontra em operação, ou seja, entre as 00h00 e 6h00 da manhã.

#### Património Arqueológico

O prolongamento da pista em cerca de 90 m a norte e consequente alteração da principal acessibilidade rodoviária no interior da BA6, afeta o sítio do paleolítico inferior, junto ao Tejo, a oeste do Samouco e dentro da Base. Face à existência de vestígios arqueológicos, a construção do aeroporto irá afetar possíveis prolongamentos dos núcleos com indústrias paleolíticas e eventuais sítios com vestígios arqueológicos.

#### **Comentário:**

No âmbito geral, os trabalhos arqueológicos desenvolvidos para a componente terrestre (pesquisa bibliográfica e prospeção), levaram à identificação 79 ocorrências com um variado interesse e valor cultural.

Na área de implantação do Aeroporto do Montijo e dos acessos não há interferências em bens imóveis classificados ou em vias de classificação.

As ocorrências identificadas na área de incidência do projeto pelos trabalhos arqueológicos desenvolvidos para a elaboração do EIA apresentam na generalidade valor cultural baixo e são em número reduzido: 7 ocorrências na infraestrutura aeroportuária, em que 6 são de natureza arqueológica e uma construção; 10 ocorrências no acesso, 3 de natureza arqueológica e 7 construções. Relativamente ao Património Subaquático, na zona de variação da maré sujeita a trabalho de campo (localizada na área sul da Pista 01/19, foram identificadas salinas na área de incidência que será utilizada para realizar da extensão para sul da pista.

O EIA salienta que a “*pesquisa documental permitiu apurar a existência de um importante sítio arqueológico denominado Base Aérea do Montijo (Oc. 11A), considerando alguns autores representar um dos principais locais Acheulenses (Paleolítico Inferior; 2,4 Ma – 100 mil anos) do Baixo Tejo*”. Este sítio encontra-se repartido na extensão da ocupação na faixa litoral, em oito núcleos visíveis de concentração de materiais líticos (Oc. 5, 6, 9, 10, 11A, 14, 15 e 16) e não serão afetados pela construção do projeto.

Foram apresentadas medidas de minimização com aplicação na fase de elaboração do Projeto de Execução (fase de RECAPE), visando a minimização de potenciais impactos negativos resultantes da movimentação de terras e escavação na fase de construção.

Uma dessas medidas reporta-se à execução de sondagens arqueológicas de diagnóstico, tendo como área prioritária de execução os locais das ocorrências 12, 23 e 24 (achados isolados de materiais líticos pré-históricos), aos quais foram acrescentados os locais das ocorrências 20, 22, e 28, situadas igualmente na parte norte da plataforma aeroportuária, incluindo o trecho onde está prevista a ripagem do atual acesso ao Comando Aéreo.

Acresce que o RECAPE deverá apresentar um Plano de Salvaguarda do Património Cultural (PSPC) que contemple o programa de minimização de impactos a desenvolver de acordo com a DIA e a futura DCAPE, bem como prever a eventual criação de um espaço expositivo que permita albergar os principais achados (integrado no Projeto de Execução ou em espaço próprio), bem como um cronograma para a publicação monográfica dos trabalhos desenvolvidos.

#### Impactes Cumulativos

A AIA deve incluir a avaliação de impactes cumulativos, e nomeadamente dos considerados projetos conexos. Ora, tendo em conta o enquadramento dado ao projeto pelo próprio EIA (parte integrante da expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa), não apenas todos projetos na área dos transportes nas imediações do Aeroporto do Montijo devem ser objeto de uma avaliação de impactes cumulativos, como mesmo a própria expansão do Aeroporto Humberto Delgado deve ser avaliada à luz dos impactes cumulativos com a entrada em funcionamento do Aeroporto do Montijo, uma vez que cada uma das infraestruturas será influenciada pela outra.

#### **Comentário:**

*De acordo com o EIA “Considerou o proponente que a avaliação da expansão prevista do AHD para dar resposta à evolução do tráfego não faria parte do EIA em avaliação, uma vez que não existiam intenções corporizadas num projeto com o mesmo nível de desenvolvimento que o do projeto do Aeroporto do Montijo. Refere o proponente que as alterações ao AHD podem, se for caso disso, ser sujeitas ao procedimento de AIA, de acordo com as condições estabelecidas no RJAIA, conforme o calendário/faseamento dos estudos assim o exijam. Refere também, que alguns dos investimentos previstos para o AHD não dependem do Projeto do Aeroporto do Montijo, mas procuram dar resposta, no curto prazo, aos constrangimentos de operação existentes, garantindo assim a manutenção do tráfego atual e a acomodação de algum crescimento da procura, como é o caso da construção de duas novas RET (Rapid Exit Taxiways), investimento este inclusivamente previsto no Anexo IX do Contrato de Concessão entre o Estado Português e a ANA, relativo ao Serviço Público Aeroportuário.”*

No entanto e questionado sobre este aspeto considera a ANA que:

*“Embora tratando-se de infraestruturas de comunicação localizadas na mesma região, as duas infraestruturas possuem áreas de implantação distintas (AML sul e AML norte) e já sem influência “cumulativa” no que respeita a fatores determinantes como o Ambiente Sonoro, Qualidade do Ar e Saúde Humana. Também o tráfego rodoviário gerado por cada uma das infraestruturas é específico. Efetivamente, dada a área de influência associada às rotas de descolagem e aterragem de cada uma das infraestruturas aeroportuárias referidas: AHD – Lisboa e Aeroporto do Montijo, os potenciais impactes cumulativos estariam associados essencialmente aos fatores ambientais Ambiente Sonoro, Qualidade do Ar e Saúde Humana.*

*Verifica-se, no entanto, que os recetores sensíveis das duas infraestruturas aeroportuárias, dada a distância física a que estas se encontram, determinam impactes negativos diferenciados a nível dos fatores ambientais anteriormente referidos, ou seja, os recetores sensíveis impactados pelo AHD – Lisboa são distintos dos recetores sensíveis impactados pelo Aeroporto do Montijo.*

*Por outro lado, quando o Aeroporto do Montijo entrar em funcionamento as rotas do AHD – Lisboa que atualmente sobrevoam o Estuário do Tejo e que se “cruzam” com as futuras rotas do Aeroporto do Montijo funcionarão a altitudes superiores às que atualmente se verificam, de modo a que seja garantida a distância de segurança necessária. Essa distância de segurança será no mínimo de 1 000 pés, o que corresponde na prática a afirmar que as rotas do AHD – Lisboa irão, no futuro, sobrevoar o Estuário do Tejo a altitudes sempre superiores a 4 000 pés, altitudes para as quais não se verificam efeitos ao nível do solo.*

*Tendo em conta o acima referido considera-se que não ocorrerão impactes cumulativos entre as duas infraestruturas a nível do Ambiente Sonoro, Qualidade do Ar e Saúde Humana, ou seja, os recetores*



*sensíveis atualmente impactados no AHD – Lisboa são específicos e independentes dos recetores impactados pelo Aeroporto do Montijo.”*

Outras questões:

#### Conteúdo do EIA

O EIA apresenta um suposto estudo de alternativas possíveis, em diferentes bases aéreas, que são no entanto imediatamente descartadas como não sendo tecnicamente viáveis. Da forma como é apresentado, este não pode ser considerado um verdadeiro estudo de alternativas, uma vez que a análise efetuada tem como único objetivo fundamentar uma opção sem qualquer outra alternativa possível.

Sabe-se no entanto que existem outras possíveis alternativas, nomeadamente uma localização previamente objeto de AIA e com uma DIA favorável condicionada.

Não se entende como o presente EIA não apresenta quaisquer alternativas credíveis de localização, e muito menos efetua um estudo comparativo sério sobre as mesmas. Cabe ao promotor apresentar alternativas de localização credíveis e fundamentar a decisão sobre a opção pela localização pretendida.

As únicas alternativas colocadas em discussão prendem-se com a forma como será prolongada a pista para sul e sobre o desenho do novo nó rodoviário de acesso à A12, o que é extraordinariamente limitante e condicionador para um projeto desta dimensão e com os impactes esperados.

#### Enquadramento, Antecedentes e Avaliação Ambiental Estratégica

Não existem quaisquer antecedentes relativos ao Aeroporto do Montijo nem este se encontra enquadrado em qualquer plano de ordenamento do território e de políticas sectoriais.

O último Plano Sectorial na área dos Transportes – o PETI3+ 2014-2020, nada refere especificamente sobre um aeroporto no Montijo (ou em qualquer outra localização) e remete o desenvolvimento dos estudos relacionados para o Plano de Expansão da ANA. Ora, o Plano de Expansão da ANA ainda em vigor (2013-2017) nada refere sobre qualquer projeto de expansão do aeroporto de Lisboa e, na ausência de um novo Plano 2018-2022, considerando-se que o mesmo se encontra ainda em vigor (conforme o respetivo contrato de concessão).

O Aeroporto do Montijo também não se encontra referido no PNPOT (Plano Nacional de Política de Ordenamento do Território), que aliás é completamente omissa em relação a qualquer nova infraestrutura aeroportuária, remetendo quaisquer novas infraestruturas para o Programa Nacional de Investimentos – PNI 2030, ainda não publicado ou sequer colocado em consulta pública, mas cuja informação previamente disponibilizada não inclui qualquer referência a uma nova infraestrutura aeroportuária na região de Lisboa.

Mesmo o PROTAML ainda legalmente em vigor (e que remonta a 2002) nada prevê sobre um aeroporto no Montijo, referindo uma outra localização entretanto abandonada.

É, por fim, realçado que o projeto deveria ter sido objeto de uma AAE, analisando de forma integrada e cumulativa os impactes da operação conjunta do aeroporto Humberto Delgado e do aeroporto do Montijo, tendo em conta um conjunto de fatores críticos para a decisão, estudando, de forma abrangente, descritores como ecologia, saúde humana, ruído, qualidade do ar, ordenamento do território, acessibilidades e impacte sobre as atividades económicas na região.

#### **Comentário:**

Reconhece-se que a localização de um novo Aeroporto no município do Montijo não foi considerada no âmbito do PROT-AML e, nesse sentido, trata-se de uma infraestrutura que à data não esteve na base da estratégia de desenvolvimento regional da AML. No entanto da apreciação realizada, não se identificaram aspetos ao nível da localização que possam colocar em causa as diretrizes regionais específicas emanadas para a área do projeto pelo PROT AML.

Relativamente ao PNI este foi publicado através da Resolução da Assembleia da República n.º 154/2019, de 23 de agosto.

Relativamente à necessidade de sujeição a Avaliação Ambiental Estratégica, refira-se nos termos previstos no artigo 3º, do Decreto-lei nº 232/2007, de 15 de junho, na sua redação atual, estão sujeitos a avaliação ambiental, entre outros, os planos e programas para os sectores da agricultura, floresta, pescas, energia, indústria, transportes, gestão de resíduos, gestão das águas, telecomunicações, turismo, ordenamento urbano e rural ou utilização dos solos e que constituam enquadramento para a futura aprovação de projetos mencionados no regime jurídico de AIA.

Face ao exposto, resulta que a existir um plano ou programa específico para a expansão aeroportuária nacional (plano ou programa para o setor dos transportes), o mesmo estaria obrigatoriamente sujeito a AAE, dado que enquadra projetos sujeitos a avaliação de impacte ambiental. Desconhece-se que tal Plano ou Programa tenha sido elaborado e aprovado, não havendo assim aplicabilidade do regime de AAE.

#### Alternativas de Localização

Alverca: nesta solução a pista resolve o problema do ruído e, também, resolve o problema da falta de capacidade aérea de Lisboa. A Base Aérea não é operacional (só depósito), o que possibilita o imediato início dos trabalhos, não sendo necessária qualquer desflorestação problemática, como no Montijo ou como em Alcochete. O acrescento de reduzida envergadura sobre a degradada ilhota (recuperação dos diques por parte do Estado está em estudo) será ambientalmente compatibilizado. Alverca tem estação ferroviária (com quadruplicação de linhas até Lisboa), com suburbano ligando diretamente a Stª Apolónia, Alcântara, Setúbal, Sintra e Azambuja. Tem também estação de camionagem e beneficia de várias AE (A1 sem portagem para Lisboa) + CRIL e CREL. O conjunto Base Aérea/OGMA possui ainda: oleoduto (jet fuel) Aveiras ↔ Portela; ETAR “à porta” com capacidade disponível; Plataforma Logística Carregado com 100 ha disponíveis (ligada por ferrovia). Esta opção implicará menores impactes negativos ao nível do ruído e será mais segura do ponto de vista de colisão com aves.

**Comentário:**

De acordo com o EIA, a utilização simultânea das pistas de Alverca e do AHD é interdependente, pela proximidade e convergência das pistas, devendo ser considerada como operação com pista única. Em concreto, a utilização simultânea das duas pistas viola os requisitos obrigatórios impostos pelo Documento 4444 ATM/501 “*Air Traffic Management*”, Edição 15-2007, da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO). Isso mesmo foi confirmado, tanto pela NAV como pela ANAC.

A correção desta desconformidade só seria possível com a construção de uma nova pista em pleno rio Tejo, o que manifestamente não é equacionável.

Por estes motivos, a solução de AHD+Alverca não permite aumentar a capacidade do conjunto aeroportuário da região de Lisboa, fator que por si é suficiente para que não seja considerada como opção.

Acresce que a área disponível em Alverca é muito limitada (115 ha, contra 930 ha do Montijo), conduzindo a uma diminuta capacidade de estacionamento de aeronaves (1 a 2 Boeing 737).

Com cotas de implantação baixas (2 a 4 m, com a pista à cota 3,3 m), nível freático elevado e efeito das marés, a Base Aérea de Alverca localiza-se dentro da área inundada com alguma frequência pelo estuário do Tejo.

Refira-se ainda que a orografia acidentada a poente da Base Aérea perfura as superfícies de desobstrução de obstáculos, condicionando a operacionalidade da infraestrutura e a implementação de procedimentos de aproximação por instrumentos.

Finalmente, o *layout* de pista é inadequado face às regras aplicáveis à aviação civil (*taxiway* paralelo com uma distância à pista não regulamentar face às especificações da ICAO), sendo que a sua correção teria implicações diretas com as instalações das OGMA.

Alcochete: foi sujeito a procedimento de AIA e possui uma Declaração de Impacte Ambiental emitida com parecer favorável condicionado. Construir uma pista de raiz e um caminho de acesso nos terrenos do Campo de Tiro de Alcochete, acompanhados da construção do edifício de passageiros é mais rápido que construir as mesmas infraestruturas na Base Aérea do Montijo (BA n.º 6). Em Alcochete não existem restrições à atividade aeroportuária da BA6 durante a construção, nem existe necessidade de se procederem a demolições de instalações existentes. Por outro lado, para se construir a pista no Montijo, será necessário proceder a sondagens para se verificar a constituição do pavimento e avaliar a necessidade de se proceder ao reforço da sua composição estrutural. No pior cenário, poderá chegar-se à conclusão que será melhor demolir a pista existente e construir uma nova. Ou seja, o argumento de que a pista já existe cai imediatamente por terra e pode fazer derrapar o investimento. Em Alcochete, este cenário não se coloca. Note-se ainda que a pista na BA6 tem ainda de ser aumentada para o rio, numa zona aluvionar em que é necessário fazer o devido tratamento dos solos. Em termos de segurança, a pista encontra-se muito próxima da Ponte Vasco da Gama o que representa um risco acrescido em caso de necessidade de se efetuar uma amarração junto ao aeroporto. Quanto às restantes infraestruturas: edifício de passageiros, caminhos de acesso posições de contacto e posições remotas, *piers*, parques de estacionamento automóvel do lado terra e acessos rodoviários são rigorosamente iguais tanto na BA6 como no CTA.

**Comentário:**

Sobre este tema refere o EIA que:

A construção do NAL no CTA representaria um investimento global, de acordo com o MIH de 4,4B Euros para a infraestrutura aeroportuária, não sendo possível suportá-lo com financiamento público, não sendo elegível para fundos comunitários. A sua concretização, sem encargos para o Estado, implicaria um elevado aumento das taxas aeroportuárias, prejudicando fortemente a sua competitividade. Também tinha como pressuposto a concretização de um conjunto de acessibilidades que atualmente não se encontra a ser equacionada, designadamente a autoestrada de ligação entre A12 e A13, Rede Ferroviária de Alta Velocidade, Terceira Travessia do Tejo e ligação ferroviária ao NAL com instalação de um serviço *shuttle*, as quais representariam, segundo o MIH, um investimento adicional de 2,7B de euros, não existindo atualmente condições para a sua criação. Este é o principal motivo pelo qual a solução do NAL no CTA não seja uma solução viável, conjuntamente com a perda de procura devido ao tempo necessário à implementação desta opção.

No contexto da construção de um eventual aeroporto complementar no CTA, vocacionado em particular para segmentos ponto-a-ponto, a possibilidade de criação daquele conjunto de acessibilidades é ainda mais remota, o que dificulta ou inviabiliza mesmo o acesso rápido a um aeroporto no CTA.

O longo período de implementação, dada a necessidade de deslocalização do Campo de Tiro da Força Aérea e da construção da primeira pista, não permitiria evitar o esgotamento do AHD - Lisboa e a perda significativa de procura. Como esta solução complementar teria associada a ampliação do AHD - Lisboa, em moldes idênticos aos que ocorrerão com a solução AHD - Lisboa + Montijo, a perda de procura seria mais contida, mas, segundo o MIH, não evitaria a perda acumulada de 58 milhões de passageiros, de 11 milhões de turistas estrangeiros, de 4,1B de Euros de receitas locais do turismo e de 11,7B de Euros de exportações do sector das viagens e turismo.

Os efeitos combinados, designadamente aumento de taxas e piores acessibilidades a Lisboa, conduziriam à perda de atratividade para as companhias aéreas, em particular para as companhias *low cost*. Esta solução sempre foi encarada como uma primeira fase da solução do NAL no CTA, e consequente encerramento do AHD - Lisboa. Assim e de acordo com o EIA esta é uma solução que não permite evitar os custos integrais da construção do NAL, na versão completa, e do conjunto das acessibilidades que lhe está associada.

Acresce a estes aspetos o facto de a pista existente no CTA com cerca de 1 km de comprimento, não reunir as condições e os requisitos mínimos exigidos para a operação aeronáutica civil, não sendo possível o seu aproveitamento nas condições atuais, bem como a ausência de serviços de apoio à operação aeronáutica.

Beja: Aeroporto já construído, que com a garantia de uma ligação ferroviária a Lisboa e ao Algarve, iria promover, seguramente, o desenvolvimento sustentado e equilibrado de todo o país.

#### **Comentário:**

As situações: Beja, Monte Real e Tancos, pela sua localização geográfica, não se inserem nem servem a região de Lisboa. Com efeito, a nível mundial os aeroportos mais afastados dos centros urbanos estão tipicamente a distâncias ao centro das cidades abaixo dos 66 km, consideravelmente inferiores a Beja, Monte Real ou Tancos.

Numa análise comparativa, observa-se que um conjunto representativo de aeroportos secundários europeus apresenta tempos de transporte aos centros das cidades entre 21 e 75 min (média de 52

min), sendo que os mais distantes registam piores evoluções de procura (ex. Barcelona/Girona, Barcelona/Reus e Frankfurt/Hahn).

Qualquer das soluções em causa (Beja, Monte Real e Tancos), com distâncias por estrada a Lisboa de 175, 155 e 130 km, com tempos de transporte a Lisboa entre 90 e 120 min, apresentam desempenho bastante abaixo dos piores casos, razão pela qual não podem ser consideradas como possibilidade para servir a região de Lisboa.

#### Projetos associados

##### **Comentário:**

Importa referir que não consta desta AIA nenhum dos projetos propostos, nomeadamente a ferrovia de ligação ao Pinhal Novo, extensão do Metro, oleoduto ou Terceira Travessia do Tejo.

#### Ferrovia de ligação ao Pinhal Novo

A ferrovia, na condição de transporte público, deve ser integrada no âmbito do Aeroporto do Montijo, desde logo, na modalidade de comboio automático com interceção da linha no Pinhal Novo. Do mesmo modo deve ter lugar a extensão do Metro de Lisboa até ao Aeroporto do Montijo.

##### **Comentário:**

Foi analisada pela Infraestruturas de Portugal a criação de uma ligação ferroviária entre o Aeroporto do Montijo e o Pinhal Novo, abrangendo o aproveitamento parcial do antigo Ramal do Montijo. Essa opção não foi considerada prioritária, já que implicaria um investimento de 100 M€ com utilidade limitada, pelo menos nos primeiros anos de funcionamento do aeroporto. Com efeito, os tempos de percurso na ligação a Lisboa possibilitados por tal ligação ferroviária não seriam minimamente atrativos (ex. mais de 1h entre o aeroporto e Lisboa-Oriente). De notar que as previsões de procura apontam para que mais de 80% da procura do Aeroporto do Montijo tenha origem/destino a norte do Tejo. Ora, qualquer uma das soluções de transporte coletivo que estão a ser consideradas, seja fluvial ou autocarro, apresentam melhor desempenho.

Em qualquer caso, a articulação com a rede ferroviária nacional a sul do Tejo afigura-se importante. Mas julga-se adequada a solução preconizada no EIA de criação pela ANA de serviços rápidos de autocarros (tipo *shuttle*) entre o Aeroporto do Montijo e a estação ferroviária do Pinhal Novo, com uma oferta de 4 a 5 circulações/hora/sentido nas horas de ponta e 2 a 3 circulações/hora/sentido no corpo do dia.

Como atrás já foi referido, o acesso rodoviário à A12 e à Ponte Vasco da Gama e o transporte fluvial completam o conjunto das acessibilidades identificadas como essenciais para garantir o funcionamento adequado ao Aeroporto do Montijo, sendo por isso as únicas que devem ser assumidas como imperativas no âmbito da avaliação ambiental do projeto.

Existirão, certamente, outras acessibilidades que se poderão vir a articular com o Aeroporto do Montijo, contribuindo para a melhoria da sua acessibilidade ou potenciando os seus efeitos positivos no território envolvente. Mas a sua realização deve ser considerada eventual e autónoma, sendo certo que o projeto do Aeroporto do Montijo não depende da sua concretização.

Em concreto, poderá ser referido o designado projeto do Arco Ribeirinho Sul, o qual está preconizado no Programa Nacional de Investimento 2030 e poderá vir a desempenhar um papel importante no que diz respeito à distribuição da procura na margem sul do Tejo, não só de passageiros como de trabalhadores. A possível de articulação com o Aeroporto do Montijo está também em ponderação no



âmbito da análise da expansão da rede do Metro Sul do Tejo. Qualquer um destes projetos será certamente avaliado e eventualmente configurado em função do Aeroporto do Montijo, mas não o inverso.

#### Oleoduto

É imprescindível a construção de um oleoduto de ligação ao Aeroporto. Este projeto não pode estar assente no abastecimento de combustíveis com base no transporte rodoviário, pelo que não é aceitável omitir esta infraestrutura num projeto estruturante como é o caso de um aeroporto.

#### **Comentário:**

A possibilidade de utilização/construção de um oleoduto de ligação ao Aeroporto é uma questão relevante que vai ao encontro das preocupações da CA e de alguns dos pareceres de entidades externas, designadamente da ENSE e de algumas autarquias.

#### Terceira Travessia do Tejo e Ligação Seixal / Barreiro / Montijo

Será essencial garantir a ligação entre a península onde hoje se localiza a BA6 e a península do Barreiro, estendendo-se a ligação ao Seixal, onde o PDM já prevê a ligação rodoviária com “amarração” no território da Baía do Tejo.

#### **Comentário:**

No que respeita à Ligação Barreiro – Montijo, ainda que não se encontre em avaliação neste procedimento de AIA, é uma proposta a considerar.

#### Questões particulares / Afetação de Propriedade

- Moradia situada junto ao viaduto V1 (Samouco, concelho de Alcochete) com afetação do logradouro e construção de um muro de contenção a poucos metros de distância da casa. A propriedade ficará desvalorizada, e com afetação da habitabilidade e de qualidade de vida. O proprietário aceitará receber o justo valor pela moradia e refazer a sua vida noutro local ou em alternativa o afastamento do traçado da via de acesso por forma a permitir o respeito pela qualidade de vida.
- Afetação de terreno com 14 000 m<sup>2</sup> situado no Sítio da Conceição dos Matos, Freguesia do samouco (km 2+300 da Solução Alternativa), com produção de cavalos de raça lusitana e cruzados portugueses.
- Afetação de terreno com habitação própria com 10840m<sup>2</sup> situado no Sítio da Conceição dos Matos, Freguesia do samouco (km 2+300 da Solução Alternativa; km 2+200 da Solução Base). As duas soluções são lesivas da qualidade de vida e da propriedade. A Solução Base poderá ser suscetível de manter a habitação, mas com perda de qualidade de vida e eventual necessidade de medidas de minimização de ruído. Na Solução Alternativa será totalmente inviabilizada a manutenção da propriedade e habitação.
- Afetação do prédio denominado “Quinta do Pena”, sito em Montijo, que é composto por uma parte rústica e por várias partes urbanas, incluindo habitação, e que confina com a autoestrada A12, no troço entre a atual praça de portagem e o nó de ligação à A33 / IC3. A construção de um novo parque de estacionamento para servir o edifício das portagens da concessão da A12 e respetivos acessos/vias de serviço do parque de estacionamento, ocupa terrenos privados – incluindo terrenos que integram a referida Quinta do Pena - o que constitui uma mera benfeitoria de instalações da Lusoponte já existentes e sem qualquer relação justificável com o projeto do novo aeroporto do Montijo. Para além de manifestamente desadequado e desproporcionado face aos impactos advenientes e alternativas equacionáveis esta solução de parque de estacionamento deve ser excluída ou reformulada, de forma

a evitar os impactes nos terrenos vizinhos e populações. Relativamente aos impactes acústicos inerentes ao acréscimo de trânsito automóvel com destino / origem no novo aeroporto do Montijo, no troço da A12 entre a Praça de Portagem e a ligação ao IA33 / IC3, deve ser garantida a instalação de barreiras acústicas, em função da existência de habitações e propriedades vizinhas que serão muito afetados pelo incremento de ruído

**Comentário:**

Salienta-se que o projeto da Ligação rodoviárias à A12 se encontra em fase de estudo prévio.

As questões particulares de afetação de propriedade serão objeto de uma análise mais pormenorizada em função da opção da solução a desenvolver em projeto de execução.

Não obstante, considera-se pertinente a articulação com os proprietários, por forma a minimizar a afetação preconizada. Também se considerou que a Solução de traçado a desenvolver em projeto de execução deve minimizar afetação de propriedades e habitações, evitando a criação de parcelas sobrantes, bem como de efeito barreira.