

DECISÃO SOBRE O PEDIDO DE PRORROGAÇÃO DA DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projeto	Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades		
Tipologia de Projeto	Anexo I, n.º 7, alíneas a) e b) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação	Fase em que se encontra o projeto	Estudo Prévio
Localização (freguesia e concelho)	Concelhos do Montijo (União de Freguesias de Montijo e Afonsoeiro) e de Alcochete (Freguesia de Samouco)		
Proponente	ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.		
Entidade licenciadora	Ministério das Infraestruturas e da Habitação		
Autoridade de AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.		
Data de emissão da DIA	21 de janeiro de 2020		
Prorrogação da DIA	Não concedida	Data: 13/03/2024	

**Antecedentes e resumo do procedimento de prorrogação,
incluindo identificação das entidades consultadas e pareceres apresentados**

O projeto em apreço envolve a construção de uma infraestrutura aeroportuária civil (Aeroporto do Montijo) dentro dos limites da Base Aérea n.º 6 (BA6) no Montijo, aproveitando e adaptando parte das infraestruturas existentes, designadamente a Pista 01/19 utilizada para tráfego militar.

O projeto tem como objetivo fundamental o desenvolvimento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa através de um modelo dual, em complementaridade de funcionamento com o atual aeroporto de Lisboa, Aeroporto Humberto Delgado (AHD), permitindo repartir o tráfego aéreo.

O projeto contempla ainda a acessibilidade rodoviária para ligação da A12 ao referido aeroporto complementar.

O projeto foi sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) em fase de estudo prévio, tendo a respetiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada sido emitida a 21 de janeiro de 2020.

A 19 de outubro de 2023, a ANA apresentou um primeiro pedido de prorrogação da validade da DIA consubstanciado em cinco parágrafos descritivos das circunstâncias verificadas desde a data de emissão da referida DIA, um parágrafo arguindo a manutenção da situação de referência da área afeta à implementação do projeto e a não verificação de alterações da zona envolvente e, finalmente, um parágrafo com a formulação do requerido.

Tendo presente o disposto no n.º 2 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, tal pedido foi rejeitado por esta Agência, e transmitido ao proponente a necessidade de o requerimento dirigido à Autoridade de AIA ter que apresentar uma análise das alterações na situação do ambiente potencialmente afetado que pudessem motivar a alteração dos pressupostos da DIA, incluindo das condicionantes, dos elementos a apresentar, das medidas de minimização e de



compensação nela fixadas. Esta informação teria que ser consubstanciada na apresentação de informação sobre a manutenção das condições essenciais que presidiram à emissão da decisão, bem como da análise das alterações que pudessem motivar a alteração dos pressupostos da DIA, prestando, nomeadamente, informação sobre eventuais alterações dos instrumentos de gestão territorial ou de servidões ou restrições de utilidade pública, a classificação ou alteração de limites de áreas protegidas, zonas de proteção especial, zonas especiais de conservação, sítios de importância comunitária e sítios da Rede Natura 2000, a classificação de elementos do património cultural, bem como a criação ou alteração das respetivas zonas de proteção, novos projetos, existentes ou já aprovados, que pudessem ter efeitos cumulativos ou sinérgicos, outras alterações relevantes no ambiente biofísico ou socioeconómico, alterações legislativas ou regulamentares relevantes para a aplicação de medidas de minimização ou compensatórias.

Foi, também, nessa data, transmitido ao proponente que somente após clarificação das questões acima referidas se estaria em condições de desencadear o procedimento de prorrogação da DIA, nos termos do artigo 24.º do referido diploma legal.

O início deste procedimento veio a ocorrer a 22 de dezembro de 2023, data em que o proponente remete um novo pedido de prorrogação da DIA, acompanhado do documento designado de "Fundamentação do Pedido de Prorrogação da DIA do Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades", elaborado pela empresa *PROFICO Ambiente e Ordenamento*, estando assim reunidos os elementos instrutórios necessários, previstos no ponto 2 do Artigo 24º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro.

Para efeitos de análise do pedido de prorrogação em causa, a autoridade de AIA solicitou parecer às entidades que, para além da própria APA, integraram a Comissão de Avaliação em sede do procedimento de AIA designadamente o Instituto de Conservação da Natureza e Florestas (ICNF), o Património Cultural, I.P. (PC), a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR LVT), o Laboratório Nacional de Energia e Geologia (LNEG), a Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo (ARS LVT) e o Instituto Superior de Agronomia/Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves (ISA/CEABN).

Nesse seguimento foi preparada uma proposta de decisão, a qual foi comunicada ao proponente para efeitos de audiência prévia, ao abrigo do artigo 121.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo. Nessa sede, o proponente apresentou a pronúncia, a qual devidamente analisada e considerada, tendo, sempre que pertinente, sido refletido na presente decisão o resultado dessa análise.

Face às pronúncias emitidas, verifica-se que não se mantêm válidos os pressupostos subjacentes à avaliação efetuada, no que se refere aos fatores Sistemas Ecológicos e Ordenamento do Território.

Justificação do pedido de prorrogação da DIA

O proponente fundamenta a necessidade de ultrapassar o prazo de validade da DIA em causa no facto do Estado Português ter decidido, em 2021, promover um processo de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) para estudo e avaliação comparativa de diversas opções estratégicas de desenvolvimento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.

Por Resolução do Conselho de Ministros de 14 de outubro de 2022 (RCM n.º 89/2022), a AAE e a avaliação comparativa das alternativas fixadas, em que se incluiu a construção do Aeroporto do Montijo como aeroporto complementar ao Aeroporto Humberto Delgado, foram atribuídos a uma Comissão Técnica Independente (CTI).



Alega o proponente que, estando os trabalhos envolvidos neste processo de AAE ainda em curso e sendo a construção do Aeroporto do Montijo, como aeroporto complementar ao Aeroporto Humberto Delgado, uma das soluções alternativas suscetíveis de contribuir para o aumento da capacidade aeroportuária na região, identificadas na RCM n.º 89/2022 e integradas no processo de AAE, é necessário salvaguardar a validade da DIA emitida para o projeto.

Considera o proponente que a situação de referência da área afeta à implementação do projeto não sofreu alterações desde a data de emissão da DIA, uma vez que o local de implantação do Aeroporto do Montijo se situa integralmente no interior da BA6, área que se manteve até ao presente com a mesma utilização militar, sob gestão da Força Aérea Portuguesa. Do mesmo modo, na zona envolvente, na área de influência direta e indireta, tratando-se da Reserva Natural do Estuário do Tejo, considera também a ANA não se verificarem alterações ao nível dos usos, das ocupações e das proteções, nem ao nível dos aspetos ambientais e sociais.

Assim, considera a ANA manterem-se válidos os pressupostos subjacentes à decisão tomada a 21 de janeiro de 2020.

Avaliação de potenciais alterações à situação de referência

Segundo a Recomendação n.º 1/2008/CCAIA do Conselho Consultivo de AIA, para efeitos de prorrogação da DIA deve ser apresentada pelo proponente informação que certifique a ausência de alterações na situação do ambiente potencialmente afetado, nomeadamente no que se refere a:

- i. Instrumentos de Gestão Territorial (IGT);
- ii. Classificação ou alteração de limites de áreas protegidas, zonas de proteção especial, zonas especiais de conservação, sítios de importância comunitária e sítios da Rede Natura 2000;
- iii. Classificação de elementos do património cultural e, ou a criação ou alteração das respetivas zonas de proteção;
- iv. Novos projetos, existentes ou já aprovados, que possam ter efeitos cumulativos ou sinérgicos;
- v. Informação sobre outras alterações relevantes no ambiente biofísico ou socioeconómico;
- vi. Informação sobre alterações legislativas ou regulamentares relevantes para a aplicação de medidas de minimização ou compensatórias.

Ao nível do Ordenamento do Território, a documentação apresentada refere que o Plano Diretor Municipal (PDM) de Alcochete foi objeto de alteração através do Aviso n.º 14820/2020, de 28 de setembro, mas que a mesma não tem qualquer implicação ao nível do projeto objeto do presente pedido. Refere também que o PDM do Montijo não foi objeto de qualquer alteração.

A documentação aponta também o facto de ambos os municípios não terem carta da Reserva Ecológica Nacional (REN) publicada, mantendo-se a aplicação do artigo 42.º do respetivo regime legal.

No que toca aos planos municipais de ordenamento do território, nomeadamente do concelho do Montijo e Alcochete, é referido na documentação apresentada pelo proponente que se mantém válida a análise efetuada aquando do procedimento de AIA.

A este propósito refere-se que o PDM do Montijo está em fase de revisão não estando ainda concluída a respetiva AAE. No que toca ao PDM de Alcochete, e contrariamente ao referido no documento, o mesmo encontra-se em revisão, tendo sido apresentado para emissão de parecer setorial o respetivo relatório



ambiental no âmbito do procedimento de AAE.

Sobre os regimes legais com implicações em matéria de ordenamento do território, como seja a Lei de Bases (Lei n.º 74/2017 de 16 de agosto) e o regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial (RJIGT), estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 80/2015 de 14 de maio e sequentes dinâmicas, importa ter presente que:

- As únicas alterações à Lei de Bases entretanto publicadas respeitam ao prazo para integração das regras dos planos especiais do Ordenamento do Território nos planos municipais, o que não se oferece relevante para a pretensão em causa.
- Relativamente ao RJIGT, foram estabelecidas novas regras/requisitos para a classificação e qualificação do solo e previstos prazos para a devida adequação dos planos municipais, as quais podem ter implicações para a pretensão.

No que se refere ao regime legal da REN, o mesmo foi alterado com a publicação do Decreto-Lei n.º 11/2023, de 10 de fevereiro que altera o Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto. Mantém-se em vigor a Portaria n.º 336/2019 de 26 de setembro, alterada pela Portaria n.º 264/2020 de 13 de novembro. Esta veio a aprovar a revisão das Orientações Estratégicas Nacionais e Regionais previstas no Regime Jurídico da REN.

Assim, os PDM de Alcochete e de Montijo estão em processo de revisão (que compreende o procedimento de adequação aos regimes de classificação/qualificação do uso do solo) e está em delimitação a REN dos dois municípios que obedecem a novos requisitos/orientações técnicas e legais.

Esses regimes legais implicam diretamente com os pressupostos/princípios de ordenamento do território, urbanismo e ambientais e com os impedimentos/condicionantes associados às funções da REN a observar e a ponderar para efeitos de eventual localização/implantação de qualquer projeto, nomeadamente deste projeto, nestes territórios.

Face ao exposto, o que se conclui relevante é, por um lado a manutenção da ausência de enquadramento nos PDM abrangidos e, por outro lado, a alteração do quadro legal aplicável que determina a adequação dos PDM e da delimitação das REN municipais a ocorrerem necessariamente durante a vigência de eventual prorrogação da DIA, fatores que determinarão um contexto distinto do existente no momento da avaliação e da emissão da DIA.

Sendo estes fatores geradores de alteração de contexto nas estratégias municipais, em termos globais e de transportes-mobilidade/acessibilidade, e na disciplina de classificação/qualificação do uso do solo e na restrição da REN, a efetivar-se no curto e médio prazo, o projeto, a manter-se pertinente pelo proponente, deve ser objeto de um novo procedimento de AIA.

No que respeita aos Sistemas Ecológicos, verifica-se que a documentação apresentada se cinge ao elenco das principais áreas temáticas abordadas no procedimento de AIA, evitando a referência a pontos essenciais, como os estudos e resultados de trabalhos sobre a avifauna desta zona, e que foram profusamente divulgados pela comunicação social, a que não era alheio o interesse e o relevo dado ao assunto.

Com particular destaque para os elementos noticiados ao longo dos últimos anos, com referências claras para um melhor conhecimento da realidade das comunidades da avifauna, e da conclusão de que o potencial impacto que uma estrutura aeroportuária da dimensão da projetada pode ter sobre os valores protegidos terá sido demonstradamente subavaliada.

A documentação deveria por isso ter incluído inequivocamente estes elementos, com destaque para as

referências a artigos e publicações científicas de reconhecimento nacional e internacional, entre os quais se resumem seguidamente seis (sublinhado nosso):

1. Hany Alonso, Ricardo A. Correia, Ana Teresa Marques, Jorge M. Palmeirim, Francisco Moreira, João Paulo Silva, (2020). *Male post-breeding movements and stopover habitat Ibis*, 162, 279-292. ISSN 0019-1019, 1474-919X. eISSN. <http://dx.doi.org/10.1111/ibi.12706>

As decisões migratórias, como a seleção de locais de paragem, são críticas para o sucesso dos movimentos pós-reprodutores, afetando também a sobrevivência subsequente e o sucesso reprodutivo. Avanços recentes na biologia revelam as estratégias de parada de muitos viajantes de longa distância, mas muito menor atenção tem sido dada a 30 migrantes de curta distância. Este artigo aborda a ecologia de paragem de uma ave estepária ameaçada, o Sisão *Tetrax tetrax*, um migrador de curta distância na Península Ibérica. A ocupação do solo e a topografia influenciaram a seleção dos locais de paragem, com as aves a utilizarem sobretudo terrenos agrícolas e a evitarem outras utilizações do solo e terrenos acidentados. Verificou-se uma relação negativa entre as paragens e a proximidade de estradas, mas não de linhas elétricas. A elevada frequência de paragens durante os movimentos pós-reprodutores, a elevada frequência de paragens durante os movimentos pós-nupciais, apesar das curtas distâncias percorridas, juntamente com o comportamento migratório noturno dos sisões, pode impor riscos adicionais a uma ave ameaçada principalmente pela colisão com linhas elétricas em áreas não reprodutoras. Conclui também que, mesmo quando se trata de migrantes de curta distância, a conectividade do habitat entre as áreas de reprodução e pós-reprodução é provavelmente uma preocupação de conservação fundamental.

2. Alves_e_Dias (2020). *Portugal's airport plans threaten wetlands* (Downloaded from <http://science.sciencemaq.org> / November 17, 2020)

A localização proposta para o novo aeroporto é uma península no coração do estuário do Tejo, uma vasta zona húmida costeira de importância fundamental para as aves migratórias, suportando zonas vitais de reprodução, invernada e passagem de aves migratórias na rota migratória do Atlântico Este. Esta zona húmida é um nó ou plataforma virtual importante que liga as zonas de reprodução do Paleártico e do Neártico com as zonas de invernada afro-tropicais para cerca de 300 000 aves aquáticas e muitas outras espécies de aves migratórias. A região está protegida por legislação nacional, diretivas da UE e convenções internacionais. No entanto, o aeroporto proposto, financiado pelo sector privado, recebeu uma licença ambiental no início de 2020 (...). Ao alargar a sua capacidade aeroportuária, este Estado-Membro da UE dará uma contribuição negativa para os objetivos climáticos ao não retirar nem suspender novas infraestruturas, além de ameaçar a biodiversidade através de efeitos negativos, permanentes e irreversíveis sobre as espécies de aves numa zona protegida designada pela UE. Estas espécies já estão a sofrer um declínio maciço a nível mundial.

3. Alves J.A. 2020. *Perhaps the most prominent threat to waders in the East Atlantic Flyway. Wader Study*, 127: 89-91. DOI: 10.18194/ws.00195

Neste artigo o autor releva a importância do estuário do Tejo na proteção de um conjunto elevado de espécies limícolas no contexto internacional que as áreas protegidas da zona têm. Destaca o papel crítico que a perda de importância da área classificada em múltiplas convenções pode ter na estratégia internacional de conservação das espécies migradoras. Neste contexto critica o Estudo de Impacto Ambiental realizado no âmbito da avaliação ambiental terminado em 2019, pela sua abordagem muito conservadora respeitante à área afetada em função dos níveis de intensidade acústica do ruído resultante da operação do futuro aeroporto. Dado o contexto de proteção e objetivos das áreas



classificadas da zona, recomenda fortemente uma abordagem mais precaucionaria através da não aceitação dos níveis de perturbação previstos logo para a categoria de nível de ruído contabilizado (55dB), nível a que corresponde uma perturbação dos habitats de alimentação e repouso próxima dos 50% da área disponível para as aves, situação não compensável na restante área, que nunca poderá ficar totalmente isenta de perturbações de vária ordem.

4. Catry, Teresa; Ventura, Francesco; Dias, Maria P.; Santos, Carlos D.; Martins, Ricardo C.; Palmeirim, Jorge M.; Granadeiro, José P.. "Estimating the conservation cost of the projected new international Lisbon airport for migratory shorebirds of the Tagus estuary, Portugal". *Bird Conservation International* (2021): 1-14. <http://dx.doi.org/10.1017/s0959270921000125>

A crescente pressão do desenvolvimento antropogénico em áreas com elevado valor natural constitui um enorme desafio para a conservação da vida selvagem em todo o mundo. O estuário do Tejo, no sul de Portugal, é uma das zonas húmidas mais importantes para as aves limícolas migratórias na rota migratória do Atlântico Este (EAF).

No entanto, em 2020, o Governo português aprovou a construção do novo aeroporto internacional de Lisboa no coração do estuário do Tejo. O tráfego intenso de aeronaves, que voam a baixas altitudes durante a aproximação e a descolagem, deverá atravessar o estuário, sobrepondo-se em grande medida a importantes áreas de alimentação intertidal. O objetivo deste estudo é quantificar a potencial perda de valor de conservação das zonas intertidais do estuário do Tejo para as aves limícolas resultante da perturbação (ruído) causado pelo sobrevoo de aeronaves. Foram identificadas áreas prioritárias para conservação utilizando uma abordagem de priorização espacial, seguindo-se uma análise do custo de substituição, excluindo as áreas suscetíveis de se tornarem inadequadas ou severamente subutilizadas pelas aves devido ao ruído intenso do tráfego aéreo.

Os resultados sugerem que a implementação do novo aeroporto de Lisboa pode levar a uma perda de até 30% do valor de conservação do estuário do Tejo em termos de alimentação intertidal das aves invernantes. O impacto global será provavelmente maior se forem também considerados os efeitos sobre os dormitórios supratidais, bem como sobre as aves de passagem. O estuário do Tejo, que é internacionalmente importante para seis das 10 espécies incluídas na análise, é apenas um de uma rede de sítios já esgotados ao longo da EAF. Assim, os impactos negativos nas populações de aves do estuário do Tejo terão repercussões e prejudicarão os esforços de conservação noutros locais. A situação das aves limícolas no estuário do Tejo é, portanto, uma questão de repercussões e preocupação internacional em termos de conservação.

5. Catry T, Granadeiro JP, Gutierrez JS, Correia E (2022) *Stopover use of a large estuarine wetland by dunlins during spring and autumn migrations: Linking local refuelling conditions to migratory strategies.* *PLoS ONE* 17(1): e0263031. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0263031>

As estratégias migratórias ditam a ecologia das paragens, particularmente no que diz respeito às decisões de quando, onde, e durante quanto tempo parar, e o que fazer nos períodos de paragem. Nas aves, os indivíduos param principalmente para reabastecer as reservas de energia, embora as funções dos eventos de paragem variem entre e dentro das espécies, particularmente entre as épocas de pré e pós-reprodução.

Este estudo acrescenta substancialmente ao conhecimento anterior sobre a ecologia de paragens em aves limícolas migratórias da rota migratória do Atlântico Este. Marca de forma relevante que o estuário do Tejo é um local de paragem de alta qualidade para reforço alimentar intermédio. No entanto, é necessário compreender as funções de paragem para além do reforço alimentar para, em última análise,

informar o planeamento da conservação.

6. Nightingale, Josh & Gill, J. & Þórisson, Böðvar & Potts, Pete & Gunnarsson, Tómas & Alves, Jose. (2023). *Conservation beyond Boundaries: using animal movement networks in Protected Area assessment*. *Animal Conservation*. 26. 10.1111/acv.12868

Este artigo aborda também os impactes do projeto do aeroporto no Montijo sobre as comunidades avifaunísticas, e numa perspetiva que demonstra que estes efeitos incidem sobre áreas que ultrapassam os limites classificados.

Reconhece que as áreas protegidas (AP) são uma componente essencial da política e prática de conservação. No entanto, muitas espécies para as quais são designadas são altamente móveis e podem deslocar-se entre sítios dentro e fora dos limites das AP. Os impactes ambientais em sítios situados para além desses limites podem assim afetar as populações protegidas da AP, com o risco de afetar negativamente os seus objetivos de conservação.

Analisam-se os movimentos individuais entre locais e entre estações, encontrando impactes da perturbação em até 68,3% dos indivíduos de Maçarico-de-bico-direito (*Limosa limosa*) em geral, ultrapassando largamente as estimativas de 0,46-5,5% constantes das avaliações do EIA elaborado à data, e que derivam de dados de contagem.

Por conseguinte parece provável que o projeto proposto conduza a uma diminuição da dimensão da população de Maçarico-de-bico-direito na ZPE do estuário do Tejo, através da morte e/ou deslocação de indivíduos que dependem da área afetada (especialmente durante o início do inverno), bem como pelo aumento da perturbação e do *stress* fisiológico, e redução da disponibilidade de habitat, dos que permanecem.

Outras espécies podem apresentar padrões diferentes de fidelidade ao local ou de deslocação (...). Embora esta espécie (*Limosa limosa*) tenda a utilizar áreas de áreas de forrageamento noturnas, os locais utilizados podem ser distintos das áreas diurnas, mas é impossível obter observações de anéis coloridos na escuridão. No entanto, o aeroporto continuaria a funcionar durante a escuridão, e qualquer redução da atividade de voo durante a noite não refletiria os ciclos de maré que determinam quando as áreas de alimentação intertidal estão disponíveis para as aves que procuram alimento. Por conseguinte, é pouco provável que haja de alimentação noturna compensatória nas zonas perturbadas.

Assim, refere o ICNF que, perante o pedido de prorrogação da DIA assente nos pressupostos assumidos *ab initio*, se verifica uma alteração objetiva de circunstâncias e uma inequívoca e claramente documentada evolução do quadro ambiental, de conhecimento e mesmo da informação técnico-científica, entretanto produzida.

As circunstâncias objetivas atrás referidas fundamentam a convicção de que uma decisão que incida sobre este projeto, na data presente, deverá integrar todos os planos de análise e as informações e conhecimento técnico e científico mais atualizados, não se mantendo os pressupostos da anterior avaliação e, conseqüentemente, da DIA emitida.

Ao nível do Ambiente Sonoro, em particular no que respeita a ruído de tráfego aéreo, destaca-se que, de acordo com a informação apresentada, não existem alterações aos PDM, aprovadas ou em vias de aprovação, nos concelhos da Moita, Barreiro e Seixal, abrangidas pela isófona Ln=45 (ano 2042 SET).

Já no que se refere a eventuais alterações ocorridas no uso e ocupação do solo sob abrangência da isófona Ln=45 (ano 2042 SET) nos concelhos da Moita, Barreiro e Seixal, é referido pelo proponente que, por comparação da fotografia área do *Google Earth* (abril 2023) com ortofotomapa utilizado no EIA



apa agência portuguesa
do ambiente

(2018/2019), foram detetadas 18 diferenças na ocupação do solo na área de sobrevoos, sem detalhar para todas o uso do solo correspondente, nem se há aumento do número de fogos de uso sensível ou aumento de recetores sensíveis, e sem que seja garantido que todas as diferenças tenham sido assinaladas. Uma consulta às respetivas câmaras municipais teria sido adequada.

Numa tentativa de se colmatar parcialmente os esclarecimentos prestados, concluiu-se que todas as referidas 18 diferenças recaem fora da área delimitada pela isófona $L_n=55$ dB(A) (ano 2042 SET) que constitui sempre uma área sob valores não regulamentares, independentemente da classificação de zonas mistas e sensíveis. A maioria das 18 diferenças (1, 3, 4, 6 a 13 e 18) localiza-se na área entre $45 < L_n \leq 50$ (ano 2042 SET) e as restantes na área $50 < L_n \leq 55$ dB(A). Acresce que, face à área terrestre diminuta delimitada por $L_n > 55$ dB(A) (ano 2042 SET), afigura-se que também aí não tenham ocorrido alterações que, no cômputo geral, possam ser consideradas significativas e não passíveis de minimização do impacte negativo.

Esta análise não exclui que outros valores limite, mais restritivos que $L_n=55$ dB(A), se venham a aplicar, nem que existam ou venham a existir, de facto, novos recetores sensíveis naquela área de influência sonora [$L_n > 45$ dB(A) (ano 2042 SET)].

Quanto à existência de eventual cartografia de classificação de zonas mistas e sensíveis nos concelhos abrangidos pela isófona $L_n=45$ (ano 2042 SET) que podem determinar a aplicação de valores limite de ruído ambiente mais exigentes, a documentação apresentada vem referir que nem o município da Moita nem o do Barreiro dispõem de cartografia de classificação de zonas, mantendo-se a situação descrita aquando do procedimento de AIA, ou seja, apenas o município do Seixal detém essa cartografia e não classificou nenhuma zona como sensível.

Relativamente aos novos dados populacionais censitários do INE o proponente esclarece que, nos concelhos da Moita e Barreiro, os novos dados apontam para o acréscimo de população de 6% face às previsões apresentadas no EIA.

Contudo, nada sendo referido sobre o concelho do Seixal, procurou-se colmatar a informação solicitada, tendo-se apurado um acréscimo de 5% da população residente no referido concelho entre 2011 e 2021 (Fonte: INE).

Face ao exposto, afigura-se não se terem materializado alterações significativas no território sob influência sonora prevista dos sobrevoos para o ano 2042 (Sem Evolução Tecnológica) em termos do indicador L_n .

Ressalva-se, contudo, que apesar da recomendação constante da DIA, não foram publicadas quaisquer medidas preventivas com o objetivo de controlar o crescimento urbano no território dos concelhos afetados.

Acresce ainda que, desde a data de emissão da DIA, o contexto estratégico de definição da opção de aumento da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa foi alterado, nomeadamente pela:

- RCM n.º 89/2022, em que o Governo veio determinar a realização de uma AAE, criando para esse feito uma Comissão Técnica Independente (CTI) que levou a cabo o processo de análise e avaliação estratégica que já dispõe de resultados de avaliação preliminares. Este relatório aponta, entre as várias opções analisadas, a opção AHD+MTJ como a mais gravosa em termos de número de habitantes expostos a ruído acima dos valores limites, já que tanto o AHD como o MTJ se situam em zonas densamente povoadas;
- RCM n.º 201/2023, que determina a adoção de um conjunto de medidas para mitigar os



**REPÚBLICA
PORTUGUESA**
AMBIENTE
E AÇÃO CLIMÁTICA

Rua da Murgueira, 9/9A – Zambujal

Ap. 7585 - 2610-124 Amadora

telefone: (351)21 472 82 00, fax: (351)21 471 90 74

email: geral@apambiente.pt - <http://www.apambiente.pt>

constrangimentos operacionais no AHD com vista à otimização da sua operação até à efetiva operacionalização de uma futura solução aeroportuária para a região de Lisboa.

O Relatório Ambiental Preliminar relativo à “Avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa”, datado de dezembro de 2023 foi invocado pelo proponente como mantendo este projeto no leque das opções estudadas, pelo que também se torna legítimo consultar as informações e conclusões do trabalho da referida CTI.

Verifica-se, entretanto, que a 11 de março de 2024 foi tornado público o Relatório final da CTI, o qual considerou já os resultados da consulta pública que decorreu entre 6 de dezembro e 26 de janeiro de 2024.

De acordo com o Relatório Final da CTI há a destacar o facto de a Comissão considerar que as opções OE1 (AHD+MTJ)¹ e OE2 (MTJ)² apresentam “*os maiores e mais significativos impactos ambientais negativos, o que as torna não viáveis desse ponto de vista*”, pelo que aquela Comissão “*não recomenda que sejam consideradas*”.

Acresce que o resultado do exercício desenvolvido pela CTI vem evidenciar a existências de outras soluções alternativas viáveis para aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa.

Decisão de prorrogação da DIA

Face ao exposto considera-se que não se mantêm válidos os pressupostos da avaliação anteriormente desenvolvida, os quais estiveram subjacentes às razões de facto e de direito que sustentaram a DIA favorável condicionada emitida a 21 de janeiro de 2020 para o projeto “Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades”.

Neste sentido, face aos fundamentos acima invocados e não se mantendo válidas as condições que presidiram à emissão da referida DIA, não se concede a prorrogação do prazo de validade da mesma, a qual se encontra assim caducada.

Assinatura:

A Vogal do Conselho Diretivo da APA



Ana Cristina Carrola

(No uso das competências delegadas pelas alíneas a), b), c), d), e), f), g) e h) do n.º 3 da Deliberação n.º 260/2024, publicada no Diário da República, 2.ª Série, n.º 40, de 26 de fevereiro)

¹ OE1 - Opção Estratégica 1 — uma solução dual, em que o Aeroporto Humberto Delgado terá o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto do Montijo o de complementar.

² OE2 - Opção estratégica 2 — uma solução dual alternativa, em que o Aeroporto do Montijo adquirirá, progressivamente, o estatuto de aeroporto principal e o Aeroporto Humberto Delgado o de complementar, incluindo a capacidade para o aeroporto principal substituir integralmente a operação do aeroporto secundário.

