

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA



Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3280

Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades

Setembro de 2019



Título: Relatório de Consulta Pública
Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades

Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente
Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental
Divisão de Cidadania Ambiental
Augusto Serrano / Clara Sintrão

Data: Setembro de 2019

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	3
2. O PROJETO	3
3. LOCALIZAÇÃO	3
4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA.....	4
5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA.....	5
6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO	5
7. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS.....	6
8. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS	6
9. SÍNTESE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS.....	7

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei 152-B/2017, de 11 de dezembro, procedeu-se à consulta pública do estudo de impacte ambiental do projeto “Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades”.

O proponente é a ANA, Aeroportos de Portugal SA e as entidades licenciadoras são: Aeroporto do Montijo: Ministério das Infraestruturas e Habitação; Novo Acesso Rodoviário: IP - Infraestruturas de Portugal.

2. O PROJETO

O projeto do Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades tem por objetivo aumentar a capacidade da atividade aeroportuária da região de Lisboa, aproveitando uma infraestrutura militar existente na proximidade, capaz de complementar o aeroporto internacional Humberto Delgado, em Lisboa (AHD – Lisboa), que se continuará a assumir como aeroporto principal de Lisboa.

Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

3. LOCALIZAÇÃO

O Aeroporto do Montijo será implantado dentro dos limites da Base Aérea 6 (BA6), que se localiza na margem esquerda do rio Tejo, a 25 quilómetros de Lisboa, na sua quase totalidade no concelho do Montijo, na União de Freguesias de Montijo e Afonsoeiro. Uma pequena área da BA6, a nordeste, fica integrada no concelho de Alcochete, na freguesia do Samouco, mas esta não será afetada pela construção do Aeroporto.

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 o acesso ao terminal fluvial do Cais do Seixalinho, a partir do qual é efetuada a travessia fluvial do Montijo para Lisboa (Cais do Sodré).

A nova ligação rodoviária à A12 desenvolve-se também nos concelhos do Montijo e de Alcochete; já a Estrada do Seixalinho localiza-se apenas no concelho do Montijo.

A área de implantação da BA6 localiza-se a cerca de 6 quilómetros a sul da Reserva Natural do Estuário do Tejo (RNET), sobrepondo-se em pequena extensão ao Sítio de Importância Comunitária (SIC) do Estuário do Tejo e à Zona de Proteção Especial

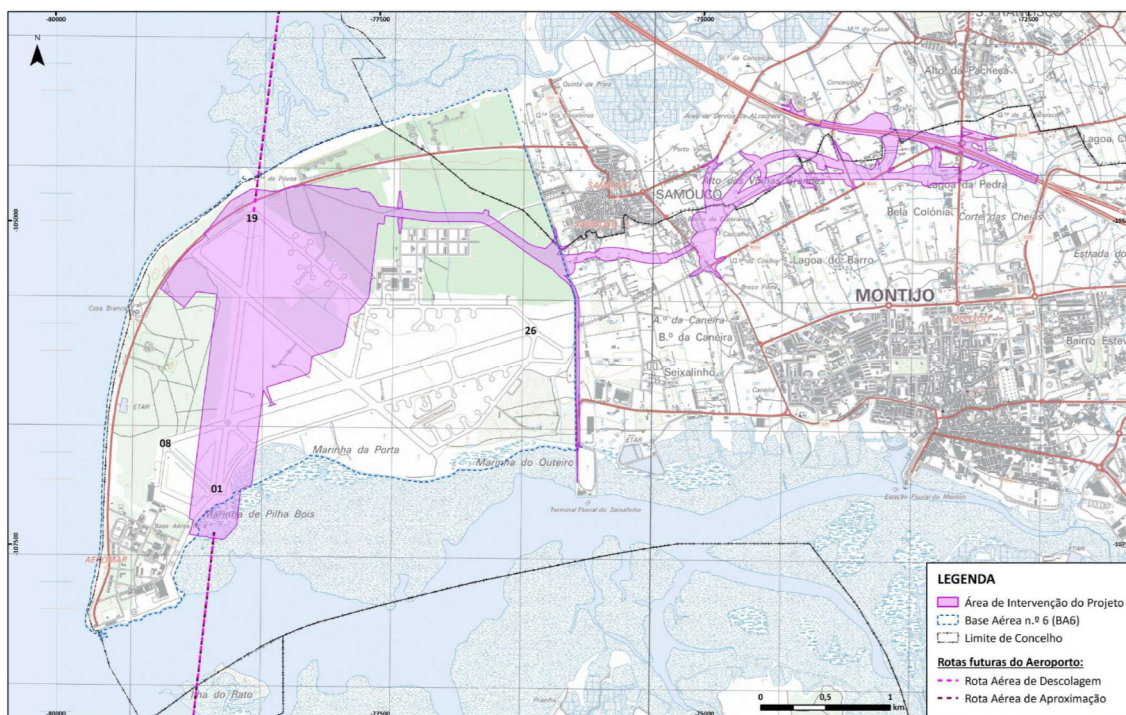
(ZPE) do Estuário do Tejo. De salientar que esta zona do Estuário do Tejo se encontra, ainda, classificada como IBA (Important Bird Area) - Área Importante para as Aves - do Estuário do Tejo, de acordo com a BirdLife International.

A nascente, a BA6 confina ainda com as salinas do Samouco, que fazem parte integrante da ZPE do Estuário do Tejo. Este espaço resultou de uma medida de compensação ambiental associada à construção e à exploração da Ponte Vasco da Gama.

Na zona sul, a BA6 confina com o esteiro do Montijo, uma área com extensões significativas de salinas e de sapais.

Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

Figura 2 – Localização do projeto



Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

A Consulta Pública decorreu durante 37 dias úteis, de 28 de Julho a 19 de Setembro de 2019.

5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado para consulta nos seguintes portais:

- Agência Portuguesa do Ambiente (apambiente.pt)
- Participa.pt

Foram remetidos anúncios de consulta pública para as seguintes entidades:

- Câmara Municipal do Montijo
- Câmara Municipal de Alcochete
- Câmara Municipal da Moita
- Junta de Freguesia do Samouco
- Junta de Freguesia de São Francisco
- União das Freguesias de Montijo e Afonseiro

6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

A publicitação do Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico, foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncios nas seguintes entidades:
 - Agência Portuguesa do Ambiente;
 - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo;
 - Câmara Municipal do Montijo
 - Câmara Municipal de Alcochete
 - Câmara Municipal da Moita
 - Junta de Freguesia do Samouco
 - Junta de Freguesia de São Francisco
 - União das Freguesias de Montijo e Afonseiro
- Envio de nota de imprensa para os órgãos de comunicação social de âmbito nacional;
- Divulgação na Internet no site da Agência Portuguesa do Ambiente e no portal PARTICIPA.PT;
- Envio de comunicação às ONGA de âmbito nacional e da área de influência do projeto;
- Envio de comunicação a entidades.

7. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS

No âmbito da Consulta Pública, a APA, tendo por objetivo promover um maior envolvimento das autarquias e entidades diretamente interessadas e prestar esclarecimento relativamente ao processo de AIA, do projeto e respetivos impactes ambientais realizou as seguintes Sessões de Esclarecimento:

Local da Sessão: Fórum Cultural de Alcochete

Dia: 5 de Setembro de 2019

Hora: 17h30 às 22h

Local da Sessão: Cinema Teatro Joaquim d'Almeida (Montijo)

Dia: 9 de Setembro de 2019

Hora: 17h30 às 22h30

8. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Durante o período de Consulta Pública foram recebidas cerca de **1180** exposições 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.

(Nota: os pareceres das Câmaras Municipais encontram-se analisados enquanto entidades externas no parecer da Comissão de Avaliação)

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; Coordenadores 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.

9. SÍNTESE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

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 ínfimo de exposições que são favoráveis à construção (cerca de 10) do Novo Aeroporto do Montijo, a esmagadora maioria é contrária à sua execução.

Esta posição que considera a solução de projeto apresentada como 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, 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 (ZPE) e Sítio de Importância Comunitária (SIC).

É, por isso, consentâneo entre os demais contributos recebidos, que a solução do Montijo terá um impacte ambiental brutal na fauna e na flora da ZPE da Reserva Natural do Estuário do Tejo e no Sítio de Importância Comunitária (SIC), sendo

convicção que em consequência da construção deste aeroporto, que vai destruir uma das maiores zonas húmidas de nidificação de aves da península Ibérica, milhares de aves irão desaparecer.

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

Depois, como amiúde referido, o aeroporto terá impactes muito significativos na qualidade de vida das populações que vivem em áreas que passarão a ser sobrevoadas por aeronaves quer no que refere ao ambiente sonoro, quer no que 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 impactes, como também muito realçado, serão dificilmente minimizáveis pois quer as habitações, quer os demais equipamentos, não foram construídos com quaisquer técnicas de isolamento, que permitissem a sua mitigação.

O Projeto, como também é dito, 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, outros aspetos que indiciam grande preocupação.

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 efetuada.

Releva, em síntese, esta análise, 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. Portugal precisa, como citado, de um verdadeiro aeroporto internacional que seja competitivo, tirando partido da sua posição privilegiada para rotas intercontinentais e 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 EIA deveria ter sido precedido de uma Avaliação Ambiental Estratégica a fim de determinar todos os impactos 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.

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 (AHD), a par de um impacto 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 (AHD) e do aeroporto do Montijo (AM) 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 tiveram 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.

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 com 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 para a 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.

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 na Lei 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

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 decolagem ou aterragem dos aviões, na sua aproximação ou afastamento à pista 01/19, o que intensifica o perigo de birdstrike, 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 decolagem 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 invernagem 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 birdstrike, 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.

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): SO₂ – Dióxido de Enxofre; O₃ – Ozono; COV – Compostos Orgânicos Voláteis, incluindo hidrocarbonetos (HC); PM – Partículas em suspensão (PM_{2.5} e PM₁₀); NO_x – Óxidos de Azoto, incluindo o dióxido de Azoto (NO₂) e o óxido de Azoto (NO); CO – Monóxido de Carbono; CO₂ – 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.

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 impactes 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.

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 impacte 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 impacte.

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 CO₂ 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 CO₂ 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.

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 omissivo, 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.

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; indústria naval.

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 300m, 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.

Riscos / Risco Sísmico

O projeto está pensado para a área de maior risco sísmico de Portugal continental, ao qual acresce o risco de tsunamí 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.

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 impacto 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.

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.

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.

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 o mesmo 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 impactos 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 impacto sobre as atividades económicas na região.

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 gigantesca como em Alcochete. O acrescento de reduzida envergadura sobre a degradada ilha (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 impactos negativos ao nível do ruído e será mais segura do ponto de vista de colisão com aves.

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.

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.

Projetos associados

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.

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.

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.

Questões particulares / Afetação de Propriedade

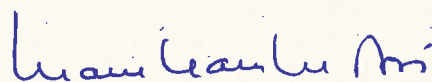
- Moradia situada junto ao viaduto V1 (Samouco, concelho de Alcochete) com afetação do logradouro e construção um muro de contenção a poucos metros de distância da casa. A propriedade ficará muito desvalorizada, e com afetação da habitabilidade e de qualidade de vida. O proprietário aceitará receber 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 14000m2 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 10840m2 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 impactes 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

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades



Augusto Serrano



Clara Sintrão

