

## **PARECER DA LPN AO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO AEROPORTO DO MONTIJO E VIAS DE ACESSO**

Numa análise pormenorizada do presente Estudo de Impacte Ambiental (EIA) no que respeita a questões ambientais verifica-se que de facto houve um cuidado na caracterização da área de intervenção. Houve uma tentativa de colmatar, com dados pontuais, algumas lacunas de informação, assim como um esforço de integrar dados de componentes importantes presentes na área de intervenção. Com a informação que foi utilizada, o EIA, no que respeita à caracterização está aceitável, mas peca noutros aspectos, como a avaliação localizada/isolada do impacte ambiental, ou a não aplicação do princípio da precaução como obriga a presente legislação.

A LPN gostava de, no entanto, de realçar que Portugal está ao abrigo de Directivas Europeias e Tratados Internacionais que o obrigam à manutenção (e melhoria) da biodiversidade e qualidade das componentes ecossistémicas (meio terrestre, meio aquático e atmosférico). Gostaríamos também de lembrar que a simples abordagem dos impactos locais foi já abandonada há pelo menos duas décadas, estando hoje em vigor e transposta nas Directivas e tratados a abordagem que, não sendo inovadora, é a que hoje se aplica: a Abordagem Ecossistémica.

O estuário do Tejo não é um somatório de habitats. É sim, um ecossistema complexo, vital, já muito intervencionado e com um valor que vai muito para além daquilo que poderá ser um temporário crescimento do negócio dos Promotores. O projecto aqui em discussão pública apresenta uma sobreposição com áreas classificadas mas não vem suportado de uma justificação objectiva de como este sacrifício do património natural se apresenta como uma necessidade perante questões emergentes de salvaguarda das prioridades nacionais.

A implementação de um projecto aeroportuário na Base Aérea nº 6 no Montijo impacta áreas protegidas (Zona de Protecção Especial e Sítio de Importância Comunitária do Estuário do Tejo), o que significa que terá de inequivocamente demonstrar a invocação dos pontos 3 e 4 do Artigo 6º da Directiva Habitats (92/43/CEE). O projecto em causa apresenta também um impacto sobre a saúde dos cidadãos que habitam ou desenvolvem a sua actividade profissional nas zonas circundantes, degradando-a, sendo assim novamente imprescindível uma análise que permita sobrepor-se à Base 37 da Lei de Bases da Saúde (nº95-2019). Por estas razões, acreditamos que a implementação de um aeroporto no Montijo exige uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) (Decreto-Lei 232/2007, alterado pelo Decreto-lei 58/2011), que consiste num processo integrado no procedimento de tomada de decisão cujo objectivo é fazer uma avaliação prévia à definição do projecto, permitindo assim o desenvolvimento do projecto mais adequado às necessidades do país. Esta é na verdade a única ferramenta que poderá em última análise justificar a invocação pontos 3 e 4 do Artigo 6º da Directiva Habitats e responder à Base 37 da Lei de Bases da Saúde.

Não existindo Avaliação Ambiental Estratégica entendemos que o processo não está em conformidade com a legislação e, como tal, o próprio EIA falha também na apreciação do impacte pois carece do suporte de imprescindibilidade do projecto e dos efeitos de impactos cumulativos.

## APRECIÇÃO GERAL

O EIA do Aeroporto do Montijo e vias de acesso falha na demonstração de ausência de alternativas para a implementação do projecto (minimizando as a duas Bases Aéreas militares próximas de Lisboa), estando desta forma em violação dos pontos 3 e 4 do artigo 6º da Directiva Habitats (92/43/CEE). A avaliação das alternativas é feita de forma superficial, descartando-as com base em argumentos que poderiam ser facilmente utilizados para a própria Base Aérea nº 6 (BA6).

O Aeroporto do Montijo tem na sua zona de implantação um habitat prioritário (2130). No estudo apresentado, a área que este habitat ocupa é considerada negligenciável, acontece porém, que a mancha descrita é **única no estuário do Tejo** segundo informação disponível e publicada pelo Instituto da Conservação da Natureza. No presente estudo não são apresentadas quaisquer medidas de mitigação, gestão, monitorização e compensação para este Habitat, desconsideração que acontece para inúmeras espécies dos anexos B-II, B-IV e das previstas na alínea a) do nº1 do artigo 2º dos Decretos-Lei 140/1999 e 49/2005 que transpõem para a jurisdição nacional as Directivas Aves (2009/147/CE) e Habitats. Desta forma o EIA não está em conformidade com as exigências legais determinadas pelos pontos 3 e 4 do artigo 6º da Directiva Habitats e pelos Decretos-Lei 140/1999 e 49/2005.

O Aeroporto do Montijo está projectado dentro da zona de maior risco sísmico de Portugal Continental, à qual acresce o risco de tsunamis. No entanto, não existe nenhum estudo sobre os efeitos e os impactos ambientais de um evento dessa natureza, bem como de qualquer outra possível catástrofe natural. Não estão também avaliados os impactos ambientais de um eventual acidente com origem nas estruturas aeroportuárias ou de uma aeronave, não estando assim em conformidade com o Decreto-Lei 152-B/2017 (artigo 5º, a), v)).

A degradação da qualidade de vida e de saúde das populações que vivem nas áreas que passarão a ser sobrevoadas por aeronaves é referida no EIA, mas é ignorada a Lei de Bases da Saúde (nº95-2019). A Base 37 especifica no número 1 que os projectos que possam afectar a saúde pública têm de ser sujeitos a avaliação de impacto, com vista a assegurarem que o seu contributo para o aumento do nível de saúde da população, acrescentando no número 2 que a avaliação a que se refere o número 1 visa a integração dos impactos na saúde, o nível de saúde já alcançado, a ponderação de alternativas e os efeitos cumulativos de outros programas em execução. Desta forma o EIA não responde às exigências legais presentes na Lei de Bases da Saúde.

Tal como mencionado no EIA, o Aeroporto do Montijo deverá forçar o desenvolvimento de outros projectos, como a 3ª ponte sobre o Tejo, o novo terminal de contentores do Barreiro e o alargamento do terminal fluvial do Montijo. De acordo com o Decreto-Lei 232/2007 tal exigiria uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), por forma a integrar os impactos cumulativos de todos os projectos e avaliar a capacidade de carga do Estuário do Tejo. Além disso só uma AAE poderia justificar a invocação dos pontos 3 e 4 do Artigo 6º da Directiva Habitats, algo que é imprescindível à análise de viabilidade deste projecto.

Por todas as razões acima descritas a conclusão é a de que o EIA não está em conformidade com as exigências legais.

## APRECIACÃO TÉCNICA

### 1. Aves (ecologia e segurança)

- a. As medidas para afastar a biodiversidade, em particular as aves, da zona do aeroporto são no fundo as que constam nos protocolos internacionais. É referida a necessidade de eliminar campos agrícolas e pontos de resíduos até 13km do aeroporto, no entanto não está especificado como tal gestão, que envolve um elevado número de propriedades e proprietários privados, será executada. O Programa de Gestão de Habitats (pág. 837, vol. II c) sugere a articulação com os agricultores, num raio de 13km do aeroporto, para que se implementem medidas que minimizem a atractividade para a avifauna. Mas não são mencionadas medidas nem que impacto estas podem ter no ambiente e nas populações de aves.
- b. O mesmo programa refere a actividade de pesca e apanha de marisco na zona da BA6 e a necessidade de articular com os pescadores para que estes não deixem resíduos resultantes da referida actividade, de forma a reduzir a atractividade para as aves. No entanto o programa ignora o facto de a própria actividade em si ser um chamariz para as aves devido ao revolver do sedimento e à maior exposição que daí resulta de espécies de invertebrados bentónicos à predação por aves. Desta forma a melhor solução seria proibir a actividade junto ao aeroporto do Montijo o que levantaria seguramente implicações de enquadramento legal.
- c. A gestão do espaço envolvente ao aeroporto para eliminar fontes de alimentação e refúgio para aves esbarra num condicionamento físico de suma significância pelo facto de os lados norte, oeste e sul do aeroporto corresponderem a ambiente aquático e intertidal. De facto, a região sul da pista 01/19 termina numa zona de sapal, um habitat de enorme valor ecológico e funcional, sendo um local de excelência para inúmeras aves estuarinas. É assumido que a perturbação pelo movimento de aeronaves é suficiente para garantir a ausência de aves no sapal circundante. Essa assunção contraria o que se verifica em aeroportos de contexto ambiental e geográfico semelhantes, como o Aeroporto Internacional de Oakland (EUA) onde é efectuado o abate a tiro de mais de 1.000 aves por ano que, apesar de todas as medidas de controlo, não abandonam os sapais limítrofes à pista. Levanta-se assim a questão sobre qual o protocolo de controlo de avifauna que será de facto implementado bem como qual a sua real eficiência.
- d. Na página 107 do anexo 13.1 do volume 3 pode ler-se “aumento da inclinação das margens” como medida de redução do número de aves junto à zona sul da pista 01/19. Visto que o EIA explicitamente afirma que não se preveem dragagens, levanta-se a questão sobre como será feito o aumento da inclinação das margens e qual o impacte ambiental de tal medida.
- e. A rota de descolagem/aterragem à Pista 01 passa precisamente pela zona onde foram detectados maior número de movimentos de aves associados ao projecto do aeroporto. Tendo esse facto em vista foi pedido à NAV Portugal que fornecesse rotas alternativas. São apresentadas duas rotas alternativas cujo trajecto é próximo da rota original, no entanto não existe um estudo de movimentos de aves afecto às rotas alternativas, não permitindo assim assegurar que estas incrementam a segurança de voo ou que minimizam o impacte para as aves.
- f. A análise de risco que é feita para o embate de aves com aviões (*bird strike*) faz um apanhado dos eventos ocorridos no Aeroporto Humberto Delgado (AHD) e na Base Aérea nº6 (BA6). No entanto, negligencia aspectos de suma importância, como o tipo de aeronaves e o número de movimentos. No AHD não especifica os modelos dos aviões

nem que parte dos aviões é atingida no *bird strike*, aspectos importantes dado que no AHD operam diversos modelos de aeronaves enquanto que no aeroporto do Montijo só irão operar aeronaves código C, cujos motores não têm certificação para embate com aves de médio porte. Na BA6 as aeronaves têm sido maioritariamente de menores dimensões, excepção feita ao C130, e com motores turboélice em vez de motores jacto turbofan. Qual a legitimidade da extrapolação dos dados de *bird strike* na BA6 nas condições actuais para a realidade de um aeroporto internacional de aviação civil, sofrendo não só uma radical mudança no tipo de aviões mas também um astronómico aumento no número de voos (de 889 para 3.833 movimentos mensais)?

- g. Nas págs. 162 e 163 do volume II c enumeram-se os objectivos de uma ZPE, considerando-se que o projecto não coloca em causa os objectivos de conservação, nomeadamente de manutenção/aumento de população, de assegurar/manter habitats de suporte e de garantir a continuidade de rotas migratórias. Na avaliação do impacte da mortalidade por *bird strike* sobre as populações de avifauna (págs. 91 a 107 do Anexo 6.3) são analisadas 15 espécies e os resultados mostram decréscimo populacional em 11 (73,3%), das quais duas têm estatuto de conservação precário. É demonstrado, pelo próprio EIA, que o projecto coloca em causa os objectivos de uma ZPE, existindo aqui uma profunda contradição entre o que é afirmado no volume II c e os resultados apresentados no Anexo 6.3.
- h. Como formas de controlo da avifauna no aeroporto estão descritas a falcoaria, os métodos sonoros e o controlo químico, entre outros. A proposta de falcoaria deveria apresentar uma avaliação da sua eficácia, pois nem todas as espécies são susceptíveis a este método (especialmente as de médio e grande porte), sendo que o próprio método é descrito como pouco eficaz na aviação civil num relatório conjunto da *Direction générale de L'Aviation civile* e do *Ministère De l'Ecologie, De l'Energie Du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire*<sup>1</sup> apresentado em 2008 no *International Bird Strike Committee*. Os métodos sonoros, são geralmente eficazes e apresentam menor impacto nas aves, mas não é especificado se podem ter impacto em zonas que não interferem com o aeroporto, nem qual o impacto que tal poderia ter no contexto da dinâmica de populações de aves do estuário. O uso de químicos, inqualificável em ZPE, seria agravado pelo forte carácter aquático do ambiente, não estando avaliado o impacto ambiental desta medida nem a especificidade da mesma. Desta forma o EIA não faz a avaliação do impacto do protocolo de controlo de vida selvagem
- i. O EIA identifica que para uma análise de risco de *bird strike* é necessária “uma investigação detalhada da avifauna do local ao longo de, pelo menos, um ciclo anual” (pág. 794, vol. II c). Na página 803 do mesmo volume é indicado que a monitorização consistiu no uso de sistema de radar, cobrindo mensalmente Outono/Inverno e duas campanhas sazonais, uma de Primavera e outra de Verão, estando os períodos detalhados na Tabela 10.4 (pág. 804 do mesmo volume). O total de horas amostradas corresponde a 20% de um ciclo anual. Essa amostragem é significativa, sendo representativa para uma análise que exige um mínimo de um ciclo anual completo?
- j. De acordo com a análise da ICAO de 2017<sup>2</sup> os meses com maior número de embates com aves são de Maio a Outubro, com os picos em Julho, Agosto e Setembro. Já o relatório relativo ao choque com espécies selvagens da *Ente Nazionale per l'Aviazione Civile* de Itália em 2017<sup>3</sup> indica Abril a Setembro, com os picos em Julho e Agosto. Em Lourenço *et al.* (2018)<sup>4</sup>, que especifica as migrações no estuário do Tejo, são indicados os meses de Julho a Setembro para esternídeos, Agosto a Fevereiro para limícolas, Outubro a Fevereiro para anatídeos e dois picos para flamingos e garças, Agosto a Outubro e Janeiro-Fevereiro. Os estudos com radar fazem uma cobertura mais intensa nos meses de Julho, Setembro, Outubro e Novembro, não cobrem os meses de Março, Junho e Agosto, e apresentam as menores coberturas para Dezembro, Janeiro, Fevereiro, Abril e Maio. Têm apenas 5 dias em Dezembro (com o menor número de horas coberto), 6 em Janeiro, 5 dias em Fevereiro, 3 dias em Abril e 2 dias em Maio (Tabela 10.4, pág. 804, vol. II c). Em que medida os dados obtidos são representativos para a realização de uma análise de risco por *bird strike*?

## 2. Habitats & Biodiversidade

- a. Os impactes para os anfíbios são considerados como pouco significativos apesar de ser descrita uma provável quebra no seu sucesso reprodutor e alterações dos seus ritmos biológicos devido à iluminação nocturna. Sendo os anfíbios um grupo reconhecidamente em declínio no quadro global e nacional não é compreensível a justificação de pouco significativo ou de reversível na qualificação e quantificação do impacte sobre o grupo, tanto mais que uma das espécies presentes, *Discoglossus galganoi*, tem um estatuto de conservação de quase ameaçada e encontra-se nos anexos B-II e B-IV da Directiva Habitats.
- b. O exemplo anterior pode ser aplicado a várias outras espécies, como a *Vipera latastei* ou o *Microtus cabreræ* onde o impacto é novamente tido como pouco significativo e reversível, mesmo tratando-se de espécies com estatuto de conservação precário. A perturbação sobre as aves é também ela tida como reversível e temporária, sendo avaliada no cômputo geral como pouco significativa. Não é de todo compreensível como a construção de um aeroporto e sua subsequente utilização pode gerar impactos temporários e reversíveis (págs. 138 a 142 volume II c).
- c. Existe um habitat prioritário na área de estudo próxima do projecto, habitat 2130. Esta mancha é ainda para mais mancha única no estuário de acordo com a cartografia do ICNF. No entanto, não são apresentadas quais as medidas de gestão para o mesmo no EIA, nem tão pouco de que forma se garantirá a não destruição/perturbação deste habitat durante o período de obra, funcionamento ou desmantelamento. Desta forma o EIA não está em conformidade com a Directiva Habitats e com os Decretos-Lei 140/1999 e 49/2005.
- d. Na pág. 164 vol. II c é afirmado: “atendendo a que a Linha de Aproximação (linha de luzes) se encontra implantada sobre a plataforma de ampliação de extensão de Pista (qualquer que seja a solução construtiva), não é expectável que haja um efeito de poluição luminosa no meio aquático, pelo que não são expectáveis impactes nos organismos aquáticos”. Não se percebe como a colocação de luzes 400m para lá da cabeceira de pista possa não ter qualquer efeito luminoso sobre o meio aquático, pelo que existe aqui uma falha do EIA em avaliar este provável impacto.

## 3. Medidas Compensatórias, de Gestão e de Monitorização

- a. MM.ECO.07 (pág. 709, vol. II c) indica os períodos nos quais se deve evitar o abate de árvores devido à nidificação de aves, hibernação e maternidade dos quirópteros. No entanto o EIA não analisa o impacto nem como proceder caso não seja possível realizar o abate fora desses períodos.
- b. MC.ECO.09 (pág. 710, vol. II c) visa recuperar o habitat 2260 destruído na fase de construção, em rácio 1,5:1, preferencialmente em área SIC do Estuário do Tejo. Esta não é uma medida compensatória na medida em que é já responsabilidade e dever do Estado garantir a preservação e a boa qualidade dos habitats numa área classificada como SIC.
- c. MC.ECO.12 (pág. 718-721, vol. II c) refere a recuperação de salinas e zonas de sapal afastadas do aeroporto. A recuperação de salinas dentro da ZPE não corresponde a uma medida compensatória na medida em que é já responsabilidade e dever do Estado garantir a preservação e a boa qualidade dos habitats numa área classificada como ZPE. Aliás o EIA não indica medidas compensatórias minimamente proporcionais à extensão espacial e gravidade dos impactos que o projeto teria na ZPE.

- d. MC.ECO.12 (pág. 718-721, vol. II c) refere a mimetização de 4,83ha de sedimentos intertidais. Mimetizar ou recuperar ambiental intertidal levanta inúmeros desafios, como questões associadas à geodinâmica costeira. A medida não poderá ser realizada em ZPE pelas mesmas razões dos pontos b e c e requer, um estudo de impacte ambiental para garantir que não afecta processos costeiros ou outros habitats e espécies. Esta medida de compensação apresenta assim elevada fragilidade e não se pode considerar como tal.
- e. MM.QA.06 (pág. 714, vol. II b) considera como mitigação para os efeitos na qualidade do ar e das emissões de gases de efeito de estufa reduzir o abate de árvores ao mínimo pois estas são um importante sumidouro de CO<sub>2</sub>. Não estando em causa a importância das árvores como sumidouros de CO<sub>2</sub>, o CO<sub>2</sub> emitido durante a construção não será significativamente mitigado pela permanência de algumas árvores na envolvência...
- f. MM.SH.01 (pág. 729, vol. II b) é a única medida de mitigação apresentada para a saúde humana. Consiste no desenvolvimento de um programa de monitorização dos efeitos na saúde humana durante a fase de exploração pela DGS, ACSS ou ARS LVT. De facto, não existem medidas de mitigação ou compensatórias possíveis para os habitantes que passarão a estar afectados pela actividade aeroportuária, e não se pode considerar uma medida de monitorização como mitigação, nem muito menos aceitar que a posterior monitorização dos efeitos na saúde é suficiente como medida mitigadora ou de gestão. Tal viola os pressupostos da Lei de Bases da Saúde e até da própria Constituição Portuguesa (especificamente alínea d) do Artigo 9º).

#### 4. Questões sobre viabilidade

- a. A colocação das luzes de iluminação da pista até 400m para lá da cabeceira viola as normas de aviação e segurança de voo, sendo necessário que estas estejam até aos 600m para lá da cabeceira da pista (já explicitado no parecer da APPLA). Não se percebe como não é analisado no EIA o impacto da iluminação e do movimento dos aviões na navegabilidade do canal do Montijo.
- b. Existem também dúvidas quanto à compatibilidade entre a passagem dos barcos de travessia do Tejo e os movimentos de aeronaves da aviação comercial civil, tanto dada a possível interferência entre os sistemas electrónicos de ambos os meios de transporte, como devido à distância entre o sobrevoo das aeronaves e os barcos de travessia, não sendo apresentado no EIA qualquer avaliação sobre esta possível incompatibilidade.
- c. Não é avaliada de que forma a maior probabilidade de incidência de *bird strike* poderá pesar na decisão das companhias aéreas em mudarem a sua operação para o Montijo. Mais quando os custos estimados pela EASA<sup>5</sup> associados ao *bird strike* para a aviação civil, num valor conservador, ascendem aos 1,3 mil milhões de euros anuais para as companhias aéreas.
- d. O interesse das diferentes companhias aéreas é descrito no anexo 4 como: “a maioria dos utilizadores menciona preferir manter parte ou a totalidade da sua operação no AHD-Lisboa, embora alguns dos Utilizadores mais representativos do tráfego na região de Lisboa [...] admitam vir a estudar esse cenário”. Esta descrição leva a crer que o cenário optimista, já de si pouco satisfatório, de reduzir em 25% o tráfego aéreo do AHD será muito provavelmente não concretizável. Além disso não existe qualquer análise sobre que impacto terá uma fraca aderência das companhias aéreas ao aeroporto do Montijo, essencial para justificar a implementação de um projecto que impacta com a Rede Natura 2000.

#### 5. Geologia e Geodinâmica

- a. O aeroporto do Montijo está projectado para uma zona que se encontra na região de maior risco sísmico de Portugal continental (tal como referido no EIA), tratando-se para mais de um local de sedimentos não consolidados. Acresce ainda o facto de ser uma zona de elevada sensibilidade em caso de tsunami. No entanto o EIA não faz uma

- avaliação do risco sísmico nem do impacte ambiental que um sismo/tsunami poderá ter com um aeroporto ali instalado, violando assim o Decreto-Lei 152-B/2017 (artigo 5º, a), v)).
- b. Não está avaliado o impacto do prolongamento da Pista 01/19 para sul, sobre o sapal, avançando para lá da linha de costa e sobre o intertidal, no que respeita ao transporte de sedimentos, ao impacto nos processos erosivos e ao efeito na navegabilidade do canal do Montijo.
  - c. A margem norte do aeroporto perdeu, por erosão, 30 a 50 metros nas últimas 5 décadas, como é apontado no EIA. No entanto não é descrito de que forma esta acentuada erosão será contida ou que efeito poderá ter na operacionalidade do aeroporto.
  - d. As previsões actuais da evolução do nível médio do mar são abordadas de forma leve no EIA. No entanto ficam por descrever os efeitos desta variação no funcionamento do aeroporto e o impacto que terão na actual estrutura da Base Aérea nº 6, que se prevê estar em cenário de submersão em 2050. Acresce o facto de o aeroporto se situar numa zona de vulnerabilidade física costeira alta para 2025 e alta a extrema para 2050.

## 6. Clima e Saúde Humana

- a. Na avaliação dos poluentes emitidos pelas aeronaves e do impacto destes no ambiente na região do aeroporto o EIA não menciona nem prevê as partículas em suspensão (PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub>), não estando assim em conformidade com a Directiva 2008/50/CE relativa à qualidade do ar ambiente. Este facto é agravado quando inúmeros estudos demonstram a importância da aviação como fonte deste tipo de partículas (ex: 6, 7, 8).
- b. A degradação da qualidade de vida e de saúde das populações que vivem nas zonas que passarão a ser sobrevoadas por aeronaves é um ponto referido no EIA, mas onde é ignorada a Lei de Bases da Saúde (nº95-2019). A Base 37 especifica nos seus dois números: 1) Os programas, planos ou projetos, públicos ou privados, que possam afetar a saúde pública devem estar sujeitos a avaliação de impacto, com vista a assegurar que contribuem para o aumento do nível de saúde da população; 2) A avaliação a que se refere o número anterior visa assegurar que o processo de tomada de decisão integra a ponderação dos impactos relevantes em termos de saúde, tendo em conta o nível de saúde já alcançado, a ponderação de alternativas, os efeitos cumulativos decorrentes de outros programas em execução e os contributos recebidos de participação pública. Desta forma a entrada em funcionamento de um novo aeroporto que impacte uma região já povoada entre em conflito com os pressupostos da Lei de Bases da Saúde.
- c. No que respeita ao ruído não são apresentadas quaisquer medidas de mitigação, ficando tal para fase posterior, isto é, para após a aprovação e autorização do projecto. Sejam os constrangimentos reais ou não, a ausência de medidas mitigatórias para o ruído nesta fase de estudo prévio constitui-se como uma não garantia do cumprimento da Lei de Bases da Saúde.
- d. A análise de ruído levanta também inúmeras questões. É feita uma análise do ruído ambiental nas zonas que serão sobrevoadas, que sendo já elevado justifica a despreocupação com o ruído de aeronaves. Como se o facto de as populações locais terem já de lidar com excesso de ruído fosse factor de aprovação, servindo para considerar o ruído de aeronaves como irrelevante.
- e. Tal como nos restantes impactes avaliados no EIA, também aqui não foi feito o estudo dos impactes cumulativos na saúde com actividades envolventes, como por exemplo a

Siderurgia Nacional, a mesma que está a ser sujeita a um estudo exaustivo sobre o seu impacto na saúde pública desenvolvido pela Escola Nacional de Saúde Pública, Universidade Nova de Lisboa.

- f. Portugal assumiu o compromisso de alcançar a neutralidade carbónica em 2050 (RNC2050; Resolução do Conselho de Ministros nº 107/2019). Qual o impacto que um segundo aeroporto para servir a região de Lisboa terá no atingir desta meta?

Parece existir uma fixação enorme com a margem sul para a localização de um novo aeroporto. Mas hoje, em vez de um aeroporto cujo objectivo é retirar o AHD do centro de Lisboa, eliminando assim os problemas de segurança associados ao sobrevoo da cidade pelas aeronaves, bem como melhorando a qualidade de vida dos cidadãos de Lisboa, eliminando o ruído dos aviões e as partículas poluentes que estes emitem, existe uma determinação hercúlea em manter o AHD vivo, concentrando nele os voos internacionais (os mais perigosos do ponto de vista de segurança) e construindo um aeroporto para *low cost*, fora de Lisboa, numa zona de enorme densidade populacional. São assim geradas não uma mas duas zonas sujeitas à degradação da qualidade de vida e a um incremento de insegurança, violando todas as boas práticas de construção de novos aeroportos, com a agravante de neste caso impactar com áreas, habitats e espécies protegidas. A isto acresce o facto de o aeroporto do Montijo não constituir uma solução de longo prazo já que este não é expansível e, no cenário mais optimista (que pelo anexo 4 do volume III já sabemos que não ocorrerá), retira penas 25% dos movimentos do AHD.

## CONCLUSÃO

A LPN dá parecer negativo ao presente estudo de impacto ambiental, considerando-o em desconformidade com diversas Directivas Europeias, Legislação Nacional e compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português, no que respeita à conservação do Património Natural, e ao tão advogado “desenvolvimento sustentável”. O presente estudo falha em aspectos de extrema importância como:

- Falha na demonstração de ausência de alternativas para a implementação do projecto;
- Falha quando desconsidera habitats prioritários na área de intervenção;
- Falha quando não apresenta impactos ambientais de um evento possível de catástrofe natural, quando a zona a intervir é uma zona de risco;
- Falha quando não avalia impactos ambientais de uma catástrofe natural nas estruturas aeroportuárias ou de um acidente com aeronaves;
- Falha quando não avalia os impactos na qualidade de vida e na saúde pública das populações que vivem nas áreas que passarão a ser sobrevoadas por aeronaves ignorando, desta forma, a Lei de Bases da Saúde (nº95-2019), sem nunca referir os impactos cumulativos com actividades industriais ou outras já existentes.
- Falha na não avaliação de impactos ambientais cumulativos com projectos directamente ligados ao presente, sendo que a capacidade de carga do Estuário do Tejo à intervenção Humana a médio prazo não é considerada, nem nunca referida.
- Falha ao não identificar verdadeiras medidas compensatórias, proporcionais aos impactos do projeto, particularmente no que concerne a ZPE do Estuário do Tejo.
- Falha por não ponderar suficientemente os riscos de colisão de aeronaves com aves.

Finalmente, a LPN gostava de salientar que as lamentáveis fragilidades desta AIA vêm no seguimento de uma falha mais grave: considerar projectos desta natureza sem uma Avaliação Ambiental Estratégica é de uma irresponsabilidade que nos dias de hoje não se pode aceitar. O Governo tem a responsabilidade de proteger o Património Nacional, a População Nacional, e a



Sustentabilidade na utilização e exploração dos recursos naturais. Não há interesses económicos que se possam sobrepor a questões de interesse público, saúde pública, património natural e sustentabilidade a longo prazo. Está na mão da Tutela fazer uso das ferramentas que foram elaboradas para que o Governo garanta que todas as projecções para o futuro sejam feitas com base numa estratégia, neste caso a Avaliação Ambiental Estratégica.

#### **REFERÊNCIAS**

- 1 – <https://worldbirdstrike.com/IBSC/Brasil/IBSC28%20WP10.pdf>
- 2 – [https://www.icao.int/safety/IBIS/2008%20-%202015%20Wildlife%20Strike%20Analyses%20\(IBIS\)%20-%20EN.pdf](https://www.icao.int/safety/IBIS/2008%20-%202015%20Wildlife%20Strike%20Analyses%20(IBIS)%20-%20EN.pdf)
- 3 – [https://www.enac.gov.it/sites/default/files/allegati/2019-Mar/Relazione\\_WS\\_2017.pdf](https://www.enac.gov.it/sites/default/files/allegati/2019-Mar/Relazione_WS_2017.pdf)
- 4 – [https://docs.wixstatic.com/ugd/8fea7e\\_c6c7214ca86a4b78b3de59478780b554.pdf](https://docs.wixstatic.com/ugd/8fea7e_c6c7214ca86a4b78b3de59478780b554.pdf)
- 5 – <https://www.skybrary.aero/bookshelf/books/615.pdf>
- 6 – [https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/pdf/2016/05/e3sconf\\_seed2016\\_00030.pdf](https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/pdf/2016/05/e3sconf_seed2016_00030.pdf)
- 7 – [https://www.eurocontrol.int/eec/gallery/content/public/document/eec/report/2005/034\\_Aircraft\\_Part particulate\\_Matter\\_Emission\\_Estimation.pdf](https://www.eurocontrol.int/eec/gallery/content/public/document/eec/report/2005/034_Aircraft_Part particulate_Matter_Emission_Estimation.pdf)
- 8 – <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1352231005004838>