

DESTAQUE

AEROPORTO DO MONTIJO

Um aeroporto entre o “erro” ambiental e a “oportunidade” económica

Consulta pública sobre impacte ambiental do novo aeroporto do Montijo chegou ao fim. Seixal avisa que país vai repetir o mesmo erro duas vezes. Autarquias comunistas olham para os impactes enquanto as socialistas vêem desenvolvimento

Francisco Alves Rito

O período de consulta pública ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) ao projecto do aeroporto do Montijo e respectivas acessibilidades terminou às 24 horas de ontem, com 1030 participações registadas no portal Participa.

Para além da construção do novo aeroporto na Base Aérea 6, no Montijo, num investimento global superior a 1,15 mil milhões de euros, o projecto que será agora submetido à comissão de Avaliação para emissão da Declaração de Avaliação Ambiental (DIA) inclui também a construção de um novo acesso rodoviário à A12 e a beneficiação do acesso rodoviário ao Terminal Fluvial do Cais do Seixalinho.

Uma das últimas participações, entregue ontem, é a do município do

Seixal, que deu parecer negativo apontando “várias omissões”, como falhas na avaliação do impacte sonoro e a falta de acessibilidades de ligação ao novo aeroporto através dos concelhos da Margem Sul.

O impacte do ruído nas zonas dos cones de aproximação e descolagem do aeroporto não é “adequadamente” avaliado, disse Joaquim Santos ao PÚBLICO, explicando que “na zona do Seixal o efeito do ruído não é devidamente estudado”. Nas acessibilidades, aponta a falta de duas novas pontes rodoviárias, uma entre o Seixal e o Barreiro e outra do Barreiro para o Montijo.

Para o autarca comunista, o que está a ser avaliado é “uma solução de curto prazo, sem futuro, para responder apenas a uma necessidade imediata”, e um “erro” também económico porque, “com o mesmo dinheiro, far-se-ia mais obra em Alcochete”.

Joaquim Santos avisa que o país vai cometer o mesmo erro duas vezes: “Já não bastam os problemas sonoros e ambientais em Lisboa, como vamos repetir agora a mesma situação sobre a Baixa da Banheira e o Barreiro?”

Câmaras com reservas

O sinal vermelho mostrado pelo Seixal tinha sido já exibido, também esta semana, pela Moita, o município, também de maioria comunista, que, de acordo com o EIA, vai ser o mais afectado pelo ruído dos aviões – especialmente as freguesias da Baixa da Banheira e Vale da Amoreira.

Na segunda-feira, numa conjugação pouco vulgar, a câmara municipal e a assembleia municipal reuniram em sessões públicas uma a seguir à outra, para debater e votar o parecer ao EIA. O estudo foi chumbado pelos dois órgãos municipais, com os votos de quase todos partidos



(CDU, PSD, BE, CDS-PP e PAN), tendo o PS sido o único a votar contra o parecer negativo. Aliás, numa acção inédita neste processo, o PS da Moita fez questão de enviar o seu próprio parecer à APA, à margem da posição institucional dos órgãos do município.

Para os socialistas moitenses, a localização no Montijo é “a única hipótese viável, porque é a única compatível com o Aeroporto Humberto Delgado” e também “a única que se apresenta como financeiramente comportável”.

Os restantes eleitos, que são a maioria, não concordam. No caso da CDU, que preside ao município, nem com a opção pelo Montijo nem com as medidas mitigadoras dos impactes ambientais. “Alguém acredita numa medida mitigadora segundo a qual as populações vão investir na insonorização das suas habitações e depois podem enviar facturas à Vin-

ci [multinacional francesa detentora da maioria do capital da ANA – Aeroportos], que restituirá 50% do valor gasto?”, pergunta Rui Garcia, presidente da Câmara da Moita.

Nuno Cavaco, autarca comunista do mesmo concelho, presidente da União de Freguesias da Baixa da Banheira e Vale da Amoreira, uma das duas freguesias mais afectadas, deixa também uma pergunta: “Porque é que a ANA não realizou uma sessão de esclarecimento na Moita, sendo que os mais de 30 mil habitantes destas localidades serão os mais afectados pelos efeitos negativos deste projecto, uma vez que estão no cone de aterragem?” As duas sessões de esclarecimento, promovidas pela ANA já este mês, tiveram lugar em Alcochete (dia 5) e no Montijo (dia 9).

Palmela aprovou também parecer negativo, tal como as demais autarquias de maioria comunista, sempre

Ambientalistas lembram que área está “na região de maior risco sísmico e de tsunami do país”



DANIEL ROCHA

com base nos impactes económicos e na ideia de que o aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete, construído por fases, é melhor opção ambiental e até económica.

PS dá sinal positivo

Em sentido contrário, os municípios e freguesias de maioria PS deram parecer positivo, olhando para a construção do aeroporto como uma janela de oportunidade para o desenvolvimento económico e social da região, com aumento do investimento privado e também público, principalmente em infra-estruturas.

Pelo Barreiro, que só no início do mês tomou finalmente uma posição pública, a favor do projecto, Frederico Rosa, presidente da câmara, considera que o aeroporto do Montijo tem uma “capacidade única” para dinamizar a Margem Sul, significando investimento, por exemplo, nas acessibilidades. O autarca socia-



Por que é que a ANA não realizou uma sessão de esclarecimento na Moita, onde os mais de 30 mil habitantes serão os mais afectados?

Nuno Cavaco

Presidente da União de Freguesias da Baixa da Banheira e Vale da Amoreira

lista vê no EIA referência a “soluções de minimização do impacte rodoviário” que interpreta como uma oportunidade para a construção de duas pontes rodoviárias, entre o Barreiro e o Montijo e o Barreiro e Seixal. Infra-estruturas previstas no Plano Nacional de Investimentos 2030 e com um custo estimado de 200 milhões de euros.

O Montijo dá parecer positivo mas apresenta propostas de investimento, como um acesso da A12 ao aeroporto sem portagens, a expansão do terminal fluvial do Seixalinho, que faz a ligação a Lisboa, e uma ligação rodoviária ao Barreiro mas – diferentemente do que refere o Barreiro – em túnel e não em ponte.

O acesso de auto-estrada lateral às actuais portagens na zona do Montijo, com ligação directa ao aeroporto, é uma das reivindicações do caderno de encargos apresentado pelo presidente da câmara, Nuno Canta. “Quem vem de Lisboa não paga portagem, logo, quem vier do Sul também não deve pagar para não sobrecarregar de trânsito as vias municipais”, defende o autarca socialista.

Também Alcochete apresenta um conjunto de condições para aceitar a construção do novo aeroporto. O parecer, favorável mas condicionado, foi aprovado com os votos de PS, CDS e PSD, tendo a CDU sido a única força política a votar contra.

A reactivação do hospital do Montijo, que já foi uma unidade distrital mas que entretanto perdeu grande parte das valências, o reforço dos centros de saúde de Samouco e Alcochete e a construção de um novo parque escolar estão entre as principais exigências do município que pede também que seja retomado o transporte fluvial entre a vila e Lisboa.

“Considerando o crescimento da população e tendo em conta que a unidade hospitalar mais próxima se situa no Barreiro, entendemos que devem ser reforçadas, quer no capítulo técnico quer no de recursos humanos, as unidades de saúde do Samouco e de Alcochete e, pelo mesmo motivo, entendemos também ser necessário proceder à reactivação de todas as valências retiradas ao hospital do Montijo, com o respectivo reforço das equipas médicas e de enfermagem”, defende Fernando Pinto.

Zero chumba Montijo e fala de “emissões enormes” de CO2

Francisco Alves Rito

A associação ambientalista Zero entregou um parecer negativo, no âmbito da consulta pública ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) ao projecto do aeroporto do Montijo e respectivas acessibilidades, “enquadrado na queixa que foi feita à União Europeia”, explicou ao PÚBLICO o seu presidente, Francisco Ferreira. E nesse parecer chama especial atenção para o impacte que a infra-estrutura vai ter em termos de emissões de carbono.

“As emissões de gases com efeito de estufa não são adequadamente avaliadas. Não é avaliado o impacte dos voos associados. Isso é muito significativo tendo em conta que temos um objectivo de neutralidade carbónica, estamos a descer as outras emissões, e aqui vamos ter um conjunto de emissões enormes”, sublinhou, acrescentando que “a aposta na duplicação de tráfego de passageiros nos aeroportos de Lisboa nos próximos 40 anos – dos 30 milhões para 60 milhões – é uma visão completamente contra a sustentabilidade do planeta”.

“Não há nenhuma infra-estrutura destas encostada a uma zona tão relevante de conservação da natureza como esta junto ao estuário do Tejo. Esta área tem dois estatutos – Sítio de Interesse Comunitário (ao abrigo da directiva Habitats) e Zona de Protecção Especial (directiva Aves) – que incluem a Rede Natura”, exemplifica.

Sobre o impacto sonoro nas populações, Francisco Ferreira conclui que “os receptores sensíveis nas zonas de sobrevoos são 66, entre Barreiro (48) e Moita (18)”. “É uma quantidade impressionante. Os efeitos do sobrevoos dos aviões, na saúde humana, vão sendo crescentes com o passar do tempo.”

Para além disso, Francisco Ferreira partilha aquela que diz ser a “principal razão” para estar “contra o Montijo”: “Montijo vai ser decidido, por-

que é opção política que está tomada e este processo de Avaliação de Impacte Ambiental é ingrato porque vão ser ignorados muitos argumentos válidos. Quando Montijo for aprovado, as duas infra-estruturas estão interligadas, pelo que Lisboa irá prevalecer pelo menos mais 40 anos. Um outro aeroporto deixa de estar em cima da mesa. Essa discussão devia ser agora. Ponderar todas as opções.”

Cinco outras organizações não-governamentais na área do ambiente fizeram saber em comunicado conjunto que deram igualmente parecer negativo. GEOTA, Liga para a Protecção da Natureza, Fundo para a Protecção dos Animais Selvagens, SPEA – Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves e A Rocha consideram que o estudo “falha em todas as vertentes relacionadas com a avaliação de impactes, a mitigação e as medidas compensatórias”. E que está em desconformidade com



“As emissões de gases com efeito de estufa não são adequadamente avaliadas”, diz a organização ambientalista

“directivas europeias, legislação nacional e compromissos assumidos pelo Estado português perante tratados internacionais”, no que diz respeito à conservação do património natural e ao desenvolvimento sustentável.

Consideram também que o EIA não demonstra que esta seja a única solução, além de que “não avalia os impactos na qualidade de vida e na saúde pública das populações”, nem “pondera suficientemente” os riscos de colisão com aves. “Este EIA vem no seguimento de uma falha com origens mais profundas: considerar projectos desta natureza sem uma Avaliação Ambiental Estratégica é de uma irresponsabilidade que nos dias de hoje não se pode aceitar”, salientam no comunicado.

AEROPORTO DO MONTIJO

Cientista arrasa a parte do estudo sobre impacto no habitat das aves

Investigador entregou, por iniciativa própria, parecer que denuncia um “ataque gritante” à conservação da avifauna em áreas protegidas e que terá consequências que vão muito além do estuário do Tejo

Andrea Cunha Freitas

Deficiente, desactualizado e, pior do que isso, minado de erros graves – esta é a conclusão de um cientista da Universidade de Aveiro sobre o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do novo aeroporto do Montijo. José Alves, investigador especializado no estudo das aves que já publicou vários artigos científicos em revistas prestigiadas como a *Nature* ou a *Science*, entregou no passado dia 18, quase no final do prazo de consulta pública, um detalhado e demolidor parecer sobre o projecto que acredita que deve ser inviabilizado. Segundo conclui, o EIA não faz uma avaliação actual nem correcta dos possíveis efeitos deste projecto nas aves que vivem (ou apenas passam) nas áreas protegidas (Reserva Natural do Estuário do Tejo e Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo).

A avifauna é apenas uma das frentes avaliadas pelo EIA do Montijo. É o “anexo 6”, nota José Alves, que assina o parecer que espera que sirva para que a Agência Portuguesa do Ambiente emita uma declaração desfavorável ao projecto. Os dados e conclusões do EIA sobre as aves baseiam-se numa mera “recolha de informação bibliográfica, muito dela desactualizada e não disponível para a vasta maioria das espécies”, denuncia o investigador da Universidade de Aveiro. Um exemplo: os dados de distribuição e abundância das aves nestes locais foram recolhidos há dez ou 15 anos e não foram sequer validados. As fontes de informação (e respectivas datas de recolha de dados) são expressamente assumidas no EIA, bem como ali se admite a falta de informação para muitas espécies ou sobre eventuais factores de perturbação.

Depois, prossegue o cientista, há



Estuário do Tejo pode deixar de cumprir a função de “porto de abrigo” para as aves

ainda erros na aplicação do modelo de perturbação das aves (por ruído) à situação prevista para o aeroporto do Montijo. No EIA, a estimativa apoiou-se num estudo que analisou os efeitos de um ruído emitido durante três segundos, o que claramente não vai corresponder à realidade. Falta também prever os efeitos mais abrangentes das rotas dos aviões a descolar e a aterrar nas zonas de alimentação e refúgio. O resultado são estimativas “muito duvidosas e até erradas”. No que se refere a medidas de compensação, o EIA refere apenas a possibilidade da “beneficiação de habitat em zonas de refúgio”. É preciso muito mas do que isso, diz José Alves, sublinhando que o documento se limita a considerar (e com erros e

falhas) duas ameaças à avifauna: a perturbação pelo ruído e a mortalidade por colisão com aeronaves.

A responsabilidade do rigor

Temendo o pior, o cientista pede pelo menos que, “caso, ainda assim, o projecto avance”, seja elaborado um estudo mais detalhado e rigoroso para a adopção de medidas de mitigação ou compensação que possam responder, de facto, aos estragos causados. “Uma avaliação inadequada resultará em medidas de mitigação ou compensação que ficam aquém do impacte real causado pelo projecto”, avisa.

O parecer de José Alves, investigador no Centro de Estudos do Ambiente e do Mar da Universidade de Avei-

ro, não foi encomendado por ninguém. “Este parecer nasce da minha própria iniciativa como membro da sociedade civil preocupado com o sexto evento de extinção em massa que actualmente vivemos e que tem origem na acção humana. Mas também pela minha responsabilidade profissional como investigador sobre o rigor técnico-científico na área da ecologia e os efeitos de um projecto desta natureza para a conservação da biodiversidade”, justifica.

O cientista estuda as aves migradoras há 15 anos no estuário do Tejo, mas também no Ártico e na África Ocidental. “Um ataque tão gritante à sua conservação (consagrada na lei) não pode ser assente apenas em decisões políticas que se prendem com a

ideia de que o crescimento económico justifica tudo. É possível e desejável fazer diferente neste caso, acredita José Alves. “É possível estimar de forma mais rigorosa os impactos”, sublinha, apresentando no seu parecer vários dados actuais.

E as consequências, diz, prometem um longo alcance. “Mais do que a perda de biodiversidade local, como se trata de um estuário com grandes concentrações de aves migradoras, os impactes terão repercussão muito para além do estuário do Tejo e serão sentidos ao longo da rota migratória do Atlântico Leste, da qual este estuário é uma peça fundamental”, diz o cientista. É que, explica, há muitas aves migradoras que se reproduzem no Norte do continente europeu e americano, incluindo no Ártico, que usam o estuário do Tejo como local de “invernada”. E há outras ainda que migram até África Ocidental e que fazem do estuário do Tejo um ponto de abastecimento nas suas migrações. “Se esta peça do puzzle deixa de cumprir a sua função de ‘porto de abrigo’, estas aves correm o risco de não conseguir completar as suas migrações anuais, com potenciais implicações na dinâmica global destas espécies.”

José Alves nunca viu nada assim. “Desconheço que exista um projecto desta envergadura no limite de uma área protegida e com impactes tão assinaláveis dentro de áreas protegidas a nível nacional e internacional.” No entanto, admite que a tentativa não é inédita. “Conheço tentativas noutros países para a elaboração de projectos de grande dimensão com impactes previstos em espécies e/ou habitats com estatuto legal de protecção e que foram chumbados, prevalecendo a aplicação da lei.”

acfreitas@publico.pt

DESTAQUE

AEROPORTO
DO MONTIJO

Ao longo deste processo foram estudadas 17 opções. Todas foram sendo abandonadas. Portugal é um 'case-study' das hesitações decisórias

Em busca do aeroporto perfeito



Opinião
Alberto Souto de Miranda

1. A semana passada foi divulgado um manifesto intitulado *Por um Aeroporto Sustentável para Lisboa – Poupem o Montijo*, subscrito por 60

personalidades de referência na sociedade portuguesa, verberando a construção do novo aeroporto do Montijo. É uma velha sina desta saga: somos sempre tão exigentes e tão preciosistas com projectos estruturantes que, não raro, ficamos tolhidos no processo decisório e nada se faz. Nas calendas gregas decide-se sempre mais comodamente.

Há 50 anos que o país discute a localização do novo aeroporto. Mas há um tempo para estudar e sopesar prós e contras, um tempo para rever opções e um tempo para decidir. A decisão foi tomada, depois de análises e opções revistas. Este é o tempo de fazer. Assim o permita a Declaração de Impacte Ambiental positiva. Porque, na verdade, tenho uma má notícia para dar: não há localizações perfeitas. E, não querendo de todo menosprezar a generosidade cívica de quem protesta as suas opiniões, ou desconsiderar a qualidade técnica que deve informar a decisão política, insistir na busca da perfeição é um exercício estéril.

2. Ao longo deste processo foram estudadas 17 opções. Todas foram sendo abandonadas. Portugal é um “case-study” das hesitações decisórias. A última – a de Alcochete – tinha o ligeiro pormenor de ser longínqua e de, sem novas acessibilidades, colocar os passageiros a mais de uma hora de Lisboa em transporte público. Lisboa perderia competitividade e a

facilidade de acesso que o Montijo e o Humberto Delgado facultam. Fica praticamente ao dobro da distância do Montijo, implicava vultuosos e demorados investimentos complementares nas acessibilidades e, como qualquer solução, tinha também impactos ambientais relevantes.

O aeroporto do Montijo é a solução quase perfeita: a pré-existência de duas pistas militares, a localização a cerca de 20 minutos de Lisboa, a acessibilidade rodoviária muito fácil, a ausência de custos de construção directos para o Orçamento do Estado, um prazo de construção rápido de três anos. E, por ser de mais rápida implementação, é a única solução capaz de minimizar uma substancial perda de procura por falta de capacidade e de evitar um prejuízo de milhares de milhões de euros para o país. Naturalmente, tem alguns custos ambientais. Mas o Governo respeitará e fará respeitar escrupulosamente as medidas mitigadoras que vierem a ser impostas.

3. Os promotores do manifesto alertam para o ónus do ruído. Trata-se de um tema a que o Governo atribui especial importância. Apesar dos estudos ambientais desenvolvidos demonstrarem que os impactes do aeroporto do Montijo não têm paralelo com a situação do aeroporto de Lisboa, o ruído será minorado através de um programa de insonorização das habitações e serviços públicos, nas zonas sujeitas aos cones de aproximação, como os habitantes de Lisboa nunca beneficiaram e o Governo entende que deverão igualmente beneficiar. Alertam, igualmente, para o risco de colisão com as aves. Mas há muitos aeroportos com contingência similar e têm sido desenvolvidas medidas mitigadoras dessa eventualidade. Importa relativizar os riscos e minimizá-los. O Montijo não é uma solução



perfeita, mas é a menos imperfeita que se conhece.

4. Recentemente, surgiu também na imprensa um alerta para o risco de inundação em caso de cheia de 100 anos, com a previsível subida do nível das águas do mar ou de *tsunami*. Alegadamente, a cota necessária para obviar a tais riscos e tornar o aeroporto imune mesmo a tais ocorrências seria de seis metros e não de cinco metros. Mas este alerta, a ser tecnicamente fundado, só reforça a ideia de que o aeroporto é viável ali: mesmo nos cinco metros, apenas parte da pista ficaria afectada e episodicamente... E nada impede que a cota se suba para os seis metros... Inviabilizar o aeroporto ali pelo facto de, nos próximos cem anos, ele poder ser encerrado por uns dias, não me parece motivo suficientemente forte.

5. Temos, ainda, a síndrome do “apeadeiro”: Montijo seria uma solução esgotada em dez anos... Ora, importa lembrar que o novo sistema aeroportuário de Lisboa, composto pela pista do Humberto Delgado e pela pista do Montijo, torna Lisboa servida por duas pistas a operar em simultâneo. Na verdade, os diversos estudos de procura, promovidos tanto pela ANA como pelo Estado, são

unânimes a apontar que o Montijo terá capacidade pelo menos até 2062. Não há falta de espaço no Montijo. Basta, aliás, notar que a área da base aérea do Montijo corresponde sensivelmente ao dobro de toda a área ocupada pelo Aeroporto Humberto Delgado. Mais impressionante ainda: a península do Montijo tem a dimensão da área ocupada pelo Aeroporto de Heathrow, que é “só” o aeroporto mais movimentado da Europa.

Acresce que, se as previsões de tráfego não se confirmassem e antes de 2062 viesse a ser necessária nova pista, o Montijo continuaria a ser suficiente. Na verdade, a península do Montijo (onde ainda ficará parte da Força Aérea) tem espaço e capacidade para acolher uma segunda pista com três quilómetros, apta, portanto, a receber todo o tipo de aviões. Nesse cenário, Lisboa ficará servida por três pistas, o que deve bastar para os próximos cem anos. Até lá, ninguém sabe o que a evolução do mundo nos reserva. Daqui a 50 anos, como será o sistema de descolagem dos aviões? Certo é que serão muito mais silenciosos e ambientalmente amigos... Não há, pois, soluções perfeitas, mas o Montijo é a solução quase perfeita para os próximos 50 anos. Não é “apeadeiro” porque pode tornar-se na estação principal. E não esgota rapidamente porque

tem capacidade para triplicar a oferta atual de Lisboa.

6. Enfim, sobra o tema das acessibilidades. Concordo com o PCP, que sempre defendeu que o novo aeroporto deve ser dotado de acessibilidade ferroviária. Realmente, quando se projeta a dez, a 20 ou a 50 anos, esse modo de mobilidade deve ser previsto. O planeamento a médio e longo prazo não pode ficar refém da conjuntura anual. A meu ver, o Montijo não deve, pois, excluí-lo. O espaço canal para a terceira ponte deverá continuar, por isso, a ser reservado para esse efeito. E, no imediato, deve estudar-se uma ligação ferroviária/metropolitano ao aeroporto do Montijo, para além das rodoviárias e marítimo-fluviais já previstas. Ela é possível e parece-me essencial. Em suma, a opção Montijo resiste bem ao teste do planeamento de longo prazo e ao teste da acessibilidade intermodal plena.

7. Um aeroporto sustentável articula as dimensões ambiental, social e económica. O aeroporto do Montijo, em si mesmo, deverá ser exemplar do ponto de vista das melhores práticas ambientais. Mas o ambiente é apenas uma das vertentes da sua sustentabilidade. Esta depende, também, dos impactes positivos que gere no emprego, na mobilidade, na conectividade internacional, na economia regional e nacional. Na ponderação de todos os interesses relevantes, fazer o Montijo defender melhor o interesse público do que não o fazer. Mas a localização perfeita do aeroporto de Lisboa é uma quimera. Não há mais opções em torno de Lisboa. O território não esticou. Aproveitar a existente base militar e reconvertê-la para fins civis é a solução menos imperfeita. E, sendo a menos imperfeita, é, seguramente, a melhor.

**Secretário de Estado Adjunto
das Comunicações**