

# SOCIEDADE

## Só 6% das decisões de impacto ambiental são desfavoráveis

Em 2300 estudos dos últimos 25 anos, só 144 tiveram decisão desfavorável. Com aeroporto do Montijo três milhões de aves estarão anualmente no caminho dos aviões

**Montijo**  
Rita Marques Costa  
e Ana Fernandes

Nas últimas décadas, foram submetidas mais de três mil avaliações de impacto ambiental (AIA) à Agência Portuguesa do Ambiente (APA). Dos cerca de 2300 estudos para os quais existe informação sobre as decisões tomadas no Sistema de Informação sobre Avaliação de Impacte Ambiental, só em 6% os pareceres da APA – ou de outra entidade responsável pela AIA, que podem ser comissões de coordenação e desenvolvimento regional ou outras organizações de âmbito regional, no caso das ilhas – foram desfavoráveis ao avanço dos projectos.

Na maioria das avaliações (1787), a decisão é “favorável condicionada”, o que indica que os projectos podem prosseguir se forem tidas em conta medidas de compensação ou mitigação dos impactos negativos no ambiente. Para isso, durante a execução do projecto deve haver um “relatório de conformidade ambiental”, que serve para a sua fiscalização. O que acaba por acontecer é que “muitas vezes a fiscalização das entidades competentes não acontece”, critica Carla Graça, membro da Zero.

No caso da AIA relativa ao aeroporto do Montijo, colocada antealemente em consulta pública, Francisco Ferreira, presidente da associação ambientalista Zero, diz não acreditar que a decisão da APA venha a ser desfavorável à construção desta infra-estrutura. “A decisão é sempre política.” Mas uma vez que “a última palavra cabe ao Governo”, se o parecer da APA for contra o projecto “parece inevitável que o Governo não avance”, avisa o ambientalista.

Quanto ao conteúdo desta avaliação ambiental, Carla Graça diz nunca ter visto um estudo deste género que diga que o projecto não tem viabilidade para seguir em frente. Porquê? “É encomendado pelo promotor do projecto [neste caso a ANA].” A decisão da APA é que tem de pesar o que está vinculado no documento, a sua validade técnica e a participação

pública da sociedade civil. “Se se considerar que os benefícios são suficientes e relevantes, pode ser necessário ter de suportar os impactos negativos”, refere a ambientalista – mas “obviamente que isso também é discutível”.

Entre resumos, anexos e relatórios síntese, há 44 documentos sobre o aeroporto do Montijo disponíveis para consulta pública até 19 de Setembro. Contactadas pelo PÚBLICO, a Zero, a Quercus e a Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves (SPEA) afirmam ainda não ter tido oportunidade para analisar a fundo o relatório. Joaquim Teodósio, coordenador do Departamento de Conservação Terrestre da SPEA, critica a “falta de seriedade” demonstrada ao colocar o documento em consulta pública nesta data “quando muitas entidades, nomeadamente a SPEA, têm elementos que estão de férias”.

A Zero tem insistido que a AIA não é suficiente e até interpôs uma acção judicial “com carácter de urgência” no Tribunal Administrativo de Lisboa para “obrigar à realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica [AAE] relativa à decisão de instalar um aeroporto complementar no Montijo”, escrevia o PÚBLICO em Março deste ano.

Agora, a associação volta a insistir na questão. “Do ponto de vista técnico e legal achamos que há esta nuance grave de não ser uma avaliação ambiental estratégica, porque esta também é uma discussão sobre o aeroporto da Portela”, defende Francisco Ferreira, da Zero.

Carla Graça complementa esta ideia: “A AAE foi uma figura jurídica criada posteriormente à AIA para avaliar coisas mais complexas e mais abrangentes do que um projecto.” A técnica da Zero, que avisa que ainda não teve oportunidade para analisar a fundo todos os documentos submetidos, refere ainda que “o que este estudo está a fazer na prática é a avaliação da própria infra-estrutura”, e não tem em conta o “eventual congestionamento dos acessos à Ponte Vasco da Gama, o aumento do tráfego” e até outras implicações como o impacto do turismo ou a transferência dos habitantes da cidade para a

periferia por causa da pressão no mercado imobiliário.

Segundo João Joanaz de Melo, professor de Engenharia do Ambiente e especialista em avaliações de impacto ambiental, “uma grande infra-estrutura como o aeroporto, que altera profundamente as necessidades de ordenamento na envolvente, tem de ser sujeita a avaliação ambiental estratégica”. E garante: “Não é opcional.” As regras até ditam que a AAE devia preceder a AIA.

“Primeiro devia discutir-se quais são as várias soluções e depois discutir em detalhe qual a mais adequada. Esta solução foi nomeada como a que o Governo quer, não por ser a mais adequada, mas porque é a que o Governo quer. É errado em termos políticos e é completamente ilegal”, declara o professor. Francisco Ferreira diz ainda que, ao contrário de outros estudos de impacto ambiental, que habitualmente têm a consideração de alternativas “este não tem”. Acaba por “tentar disfarçar as alternativas falando das diferentes formas de expandir a pista para Sul”.

### Três milhões de aves

Durante um ano, há três milhões de potenciais alvos com que os aviões podem colidir. Como se esperava, a quantidade de aves que o Estuário do Tejo acolhe ou vê passar é, a par com o ruído para as populações, o maior problema da construção de um aeroporto no Montijo. É possível fazê-lo? É, diz o estudo de impacto



**A decisão é sempre política. [Mas se o parecer da APA for contra o projecto] parece inevitável que o Governo não avance**

**Francisco Ferreira**  
Presidente da Zero

ambiental. Com medidas de compensação e minimização dos riscos hercúleos, constantes e algumas de custo elevado, outras proibidas pelas leis europeias dado se tratar de uma área protegida à escala da União.

Sendo a maior zona húmida de Portugal e uma das mais importantes da Europa, o estuário do Tejo atrai milhares de aves, algumas delas protegidas. O aeroporto do Montijo ficará seis quilómetros a sul e as rotas de aproximação e descolagem atravessarão, inevitavelmente, zonas com grandes concentrações de animais que têm portes suficientemente grandes para causarem danos graves: gaivotas, cegonhas ou flamingos.

Por isso, estudar este risco era obrigatório num estudo de impacto ambiental. Não que a colisão com aves seja uma das principais causas de acidentes que envolvem aviões, mas já foram responsáveis pela queda de algumas centenas de aeronaves em todo o mundo. Além de causarem danos importantes aos aparelhos.

Durante um ano, foram monitorizados os movimentos das aves na zona da base aérea e, a pedido do Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas, fizeram-se depois por três meses estudos na Ponte da Erva, importante zona de alimentação e que seria sobrevoada pelos aviões que utilizarem o futuro aeroporto.

A equipa detectou riscos pois são três milhões de aves que por ali circulam anualmente e que são potenciais alvos. Há espécies que oferecem mais riscos como o corvo-marinho-de-faces-brancas e as gaivotas grandes não identificadas. “O que todas estas aves têm em comum é serem espécies de dimensões elevadas ou de dimensão média-alta e serem aves muito comuns no estuário do Tejo e com apetência por zonas húmidas, cuja presença na área, em princípio, não se prevê que diminua significativamente após a construção do aeroporto”, acrescentam.

Ou seja, mesmo que haja colisões, não é provável que haja extinções de espécie. Já as alterações aos habitats são importantes, o que pode vir a ser compensado com medidas de mitigação. O grande problema está

### Infra-estrutura aeroportuária

■ Área de intervenção

Vedação do Lado Terra (militar/civil)

Pista e caminhos de circulação existentes

Vedação do Lado Ar (militar/civil)

Pista e caminhos de circulação novos



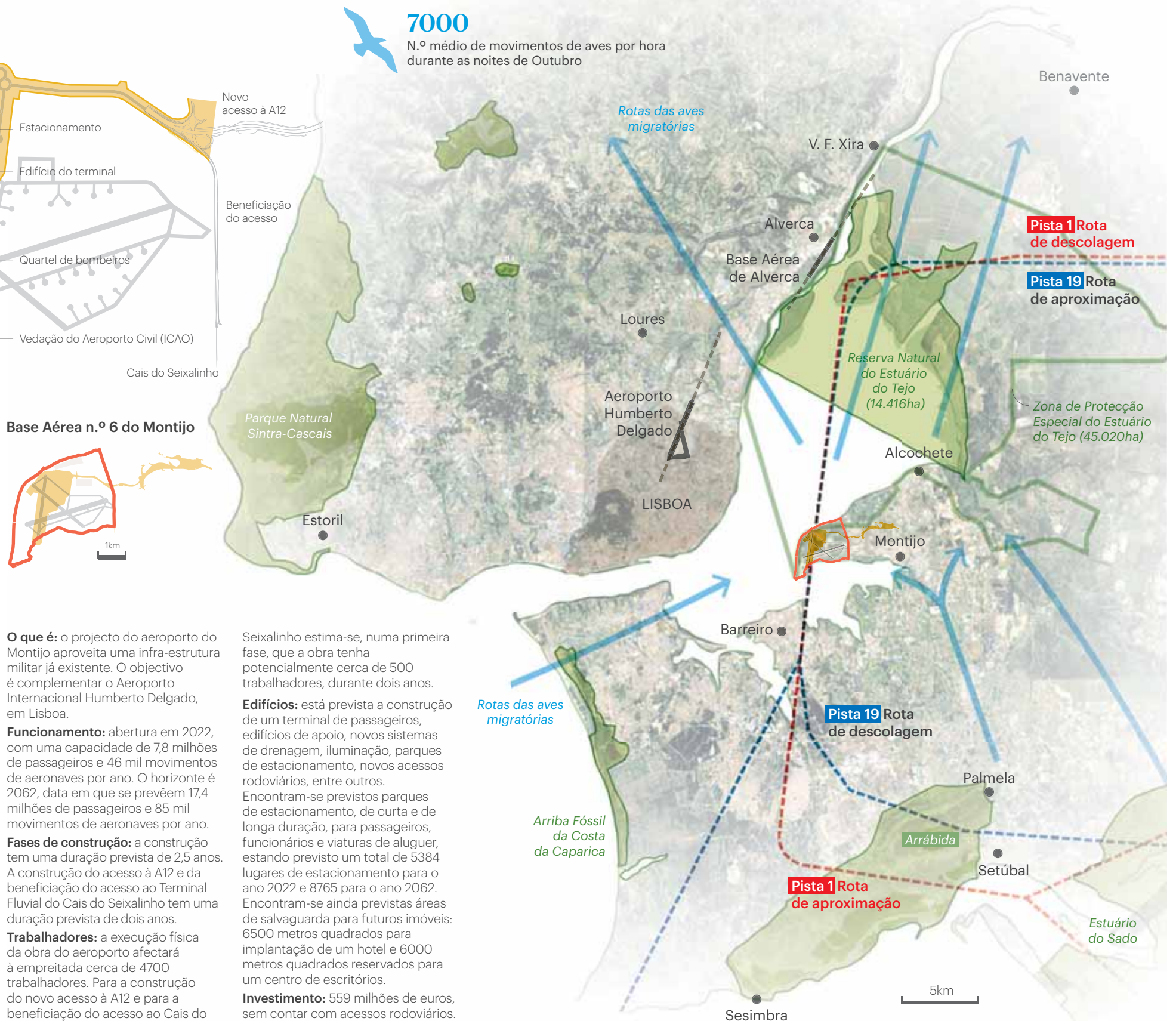
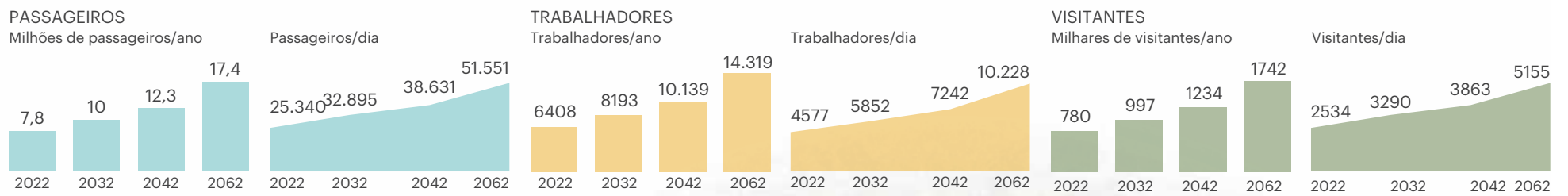
noutro ponto, como diz Joaquim Teodósio, da Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves: A questão da mortalidade por colisão entre as aves e as aeronaves “nunca foi, do ponto de vista da SPEA, o problema porque se houver uma colisão é uma ave que morre”, pelo que não representará um risco para a espécie. “Para os aviões é que haverá certamente”, conclui.

Existindo comprovadamente este risco, a equipa recomenda uma série de medidas. Uma delas é alterar as rotas de aproximação e descolagem à pista conforme a altura do ano e até mesmo do dia. Isto porque há alturas do ano – como é o caso de Outubro – assim como alguns períodos do dia – em certas zonas é à noite – em que há mais, muito mais, movimentações de aves. Mas, diz o próprio estudo, “estas alterações poderão ter diversas consequências negativas, nomeadamente um maior consumo energético, a diminuição da área de habitat disponível (efeito de exclusão) e o aumento de competição por recursos noutras áreas do estuário.” **com Filipa Almeida Mendes**

**rita.costa@publico.pt**  
**ana.fernandes@publico.pt**



Estimativa de passageiros, trabalhadores e visitantes do Aeroporto do Montijo



**O que é:** o projecto do aeroporto do Montijo aproveita uma infra-estrutura militar já existente. O objectivo é complementar o Aeroporto Internacional Humberto Delgado, em Lisboa.

**Funcionamento:** abertura em 2022, com uma capacidade de 7,8 milhões de passageiros e 46 mil movimentos de aeronaves por ano. O horizonte é 2062, data em que se prevêem 17,4 milhões de passageiros e 85 mil movimentos de aeronaves por ano.

**Fases de construção:** a construção tem uma duração prevista de 2,5 anos. A construção do acesso à A12 e da beneficiação do acesso ao Terminal Fluvial do Cais do Seixalinho tem uma duração prevista de dois anos.

**Trabalhadores:** a execução física da obra do aeroporto afectará à empreitada cerca de 4700 trabalhadores. Para a construção do novo acesso à A12 e para a beneficiação do acesso ao Cais do

Seixalinho estima-se, numa primeira fase, que a obra tenha potencialmente cerca de 500 trabalhadores, durante dois anos.

**Edifícios:** está prevista a construção de um terminal de passageiros, edifícios de apoio, novos sistemas de drenagem, iluminação, parques de estacionamento, novos acessos rodoviários, entre outros. Encontram-se previstos parques de estacionamento, de curta e de longa duração, para passageiros, funcionários e viaturas de aluguer, estando previsto um total de 5384 lugares de estacionamento para o ano 2022 e 8765 para o ano 2062. Encontram-se ainda previstas áreas de salvaguarda para futuros imóveis: 6500 metros quadrados para implantação de um hotel e 6000 metros quadrados reservados para um centro de escritórios.

**Investimento:** 559 milhões de euros, sem contar com acessos rodoviários.