

Estudo ambiental viabiliza novo aeroporto do Montijo

Ameaças para a avifauna e o ruído, com efeitos na saúde humana, são os principais impactes negativos. Os maiores riscos para a segurança são o perigo de colisão de aves com aviões e os tanques de combustível

Aviação
Francisco Alves Rito

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do futuro aeroporto do Montijo, que será posto hoje a consulta pública pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), viabiliza a construção da nova infra-estrutura nos terrenos da actual Base Aérea n.º 6 (BA6), assim como a posterior exploração, embora reconheça que, “como qualquer outro projecto desta dimensão, tem impactes significativos no ambiente”. Segundo o EIA, a que o PÚBLICO teve acesso, os “impactes mais importantes” ocorrem na fase de exploração, e estão relacionados com as aves e o ruído, tendo este último factor consequências na saúde humana.

O relatório-síntese indica, nas conclusões, que os impactes negativos mais significativos são “em especial para os factores ambientais Sistemas Ecológicos – Avifauna, Ambiente Sonoro e Saúde Humana – Ruído” e que esses impactes, “apesar de serem alvo de redução, prevalecem” mesmo após as medidas mitigadoras apontadas.

No domínio dos sistemas ecológicos, é sobre as aves que se farão sentir os “maiores impactes”, em consequência “do aumento de pessoas, veículos e aeronaves” na zona e da “perturbação devida ao sobrevoado das aeronaves” sobre os habitats de alimentação e refúgio das aves. Algumas das aves em causa têm estatuto de protecção, como o flamingo, maçarico-galego ou o perna-vermelha-escuro. O EIA conclui, no entanto, “que nenhuma das espécies estudadas terá as suas populações afectadas de forma importante pela mortalidade imposta por *bird strike* [choque de aves com aeronaves]”.

Os impactes negativos no ambiente sonoro, ligados ao ruído da descolagem e aterragem das aeronaves, vão fazer-se sentir “especialmente” nas zonas da Baixa da Banheira e Vale da Amoreira e de uma forma geral no resto dos concelhos da Moita e Barreiro. Este aumento do ruído terá impactes na saúde humana, “sendo previsível que, associados ao aumento dos níveis sonoros, se registre um



Maqueta do projecto do futuro aeroporto na actual base aérea do Montijo, que o Governo quer ver a funcionar já em 2022

aumento da população afectada por Elevadas Perturbações do Sono e Elevada Incomodidade (parâmetros da saúde)”.

Três cenários

O resumo não-técnico acrescenta que as perturbações do sono poderão afectar 6555 pessoas adultas logo no primeiro ano de funcionamento do aeroporto, em 2022, e até 7774 adultos em 2041. A este número acrescem entre 1200 e 1400 pessoas que poderão sofrer também de problemas de sono provocados pelo acréscimo da circulação rodoviária gerada pelo novo aeroporto.

Já a “Elevada Incomodidade” provocada pelos aviões deverá atingir 12.455 adultos em 2062, começando por 13.723 em 2022, sendo os concelhos mais afectados a Moita e o Barreiro, enquanto a provocada pelo funcionamento dos acessos incomodar-se-á cerca de 3300 (2022) e 4200 (2042) adultos, num “impacte nega-

tivo pouco significativo a significativo” nos concelhos do Montijo e Alcochete.

O EIA estuda três alternativas para a obra de prolongamento da pista e aponta a “Solução Alternativa 1” como a que “possui impactes mais significativos”, sendo que as diferenças para as restantes não são “muito significativas”. Apesar disso, o estudo mostra preferência pela “Solução Alternativa 1”, dizendo que “oferece vantagens em termos operacionais, construtivos e em especial para as economias de custo que representa” e que, “atendendo a que a solução é ambientalmente viável, esta alternativa reúne as necessárias condições para ser implementada”.

Os riscos de segurança do projecto identificados pelo EIA são essencialmente dois: o de colisão com as aves e o de armazenamento de matérias perigosas, nomeadamente os combustíveis para abastecimento dos aviões.

O risco de colisão de aves foi estudado na zona da BA6, onde o perigo são as aves aquáticas como as gaivotas, e outras de grandes dimensões como os corvos-marinhos, flamingos, garças, colhereiros e patos, e no local da Ponta da Erva, que será sobrevoado pelas aeronaves e onde as aves com “maior risco potencial” são a cegonha-branca, o flamingo, o íbis-preto, o colhereiro e a gaivota-de-asa-escuro. Riscos que, segundo o estudo, podem ser minimizados com um conjunto de medidas apresentadas “e que deverão ser discutidas pelas entidades competentes em matéria de segurança aeroportuária”.

Já os riscos relacionados com substâncias perigosas decorrem de estar prevista uma área de armazenamento de combustíveis para o abastecimento de aeronaves, designada por Grupo Operacional de Combustíveis (GOC), constituída por três tanques de Jet-A1, de 2750 metros cúbicos cada um, e cinco

reservatórios de AvGas e Defuelling, de 30 metros cúbicos cada um. A partir de 2042, para fazer face ao previsto aumento do tráfego aéreo, e para manter as reservas de combustível para um mínimo de três dias, será construído um quarto tanque de Jet-A1, com a mesma capacidade dos três primeiros.

O EIA, elaborado pela empresa Profico Ambiente e Ordenamento, Lda, entre o fim de 2016 e Abril de 2019, tem em conta que o aeroporto entre em funcionamento em 2022, sendo o seu horizonte de projecto o ano de 2062. Depois do período de consulta pública, que terminará a 19 de Setembro, a APA terá um mês para se pronunciar e decidir, face à análise feita, pela aprovação ou pelo “chumbo” daquela que é a única peça do puzzle em falta para que o processo de construção na base militar possa avançar em definitivo.