

## **Parecer relativo ao Estudo de Impacte Ambiental do Aeroporto do Montijo e respetivas acessibilidades**

A ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável, com base na consulta dos documentos disponibilizados no Portal Participa, vem por este meio apresentar o seu parecer relativo ao EIA do Aeroporto do Montijo e respetivas acessibilidades.

Independentemente de não concordar com o procedimento, atualmente em curso, de realização de uma Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) previamente a um procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), entende a ZERO dever apresentar no âmbito desta consulta pública quer os vícios que subjazem a todo este processo, quer as principais e graves lacunas encontradas no EIA disponibilizado.

De salientar que, desde o seu início, todo o procedimento relativo ao projeto do Aeroporto do Montijo tem sido de uma lamentável opacidade, surgindo como um facto consumado, com decisões prévias aparentemente já tomadas, conforme declarações públicas de decisores políticos ao nível do Governo, subvertendo completamente os princípios que enquadram a figura de AIA como um instrumento de suporte à decisão e que, no limite, se constituem ainda como uma pressão inaceitável sobre a Administração.

### **Um projeto com uma fundamentação profundamente errada**

O projeto do Aeroporto do Montijo encontra-se fundamentado no EIA por uma suposta urgência devida ao esperado congestionamento do Aeroporto Humberto Delgado e a uma suposta perda de receita de cerca de 600 milhões de euros por ano (apenas afirmada no EIA e não referenciada em mais nenhum documento disponível publicamente).

No entanto, e de acordo com os dados disponíveis no próprio EIA (pág. 4 do Aditamento), no Cenário Otimista, a soma do nº anual de movimentos do Aeroporto Humberto Delgado (AHD) e do Aeroporto do Montijo (AM) situar-se-á, em 2032, em 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, torna-se necessário avaliar o quesito de urgência observando aeroportos europeus que, tal como o atual Aeroporto de Lisboa, tenham apenas uma pista e verificar qual o número de movimentos máximo que suportam. No Aeroporto de Gatwick, que opera como se tivesse apenas uma pista, tal como o AHD, pudemos verificar que em 2018 se observaram 283 900 movimentos aéreos/ano, o que significa que o quesito de urgência por incapacidade da atual infraestrutura para receber mais movimentos aéreos não pode ser comprovado, antes ficando claro que, tal como está preconizado na Estratégia Turismo 2027<sup>1</sup>, deve ser reduzida a sazonalidade do sector turístico através da diversificação e qualificação de destinos de elevado valor cultural e ambiental que permitam reduzir a dependência do turismo de massas.

<sup>1</sup> <https://www.turismodeportugal.pt/SiteCollectionDocuments/estrategia/estrategia-turismo-2027.pdf>

Ainda a este propósito, deve ser notado que o AHD desde 1970<sup>2</sup> viu o número de passageiros diminuir ou crescer abaixo de 1% nos anos de 1974, 1975, 1980, 1991, 1993, 2001, 2002 e 2009, o que coincide com as crises económicas internacionais ou com crises petrolíferas. De acordo com a maioria dos observadores qualificados, é bastante provável que ocorra nos próximos 4 anos uma crise económica internacional que conduza a uma quebra ou crescimento reduzido do número de passageiros, o que reduzirá a pressão sobre a operacionalidade do aeroporto de Lisboa.

Por fim, se observarmos a evolução dos maiores aeroportos da Europa nos últimos 10 anos, conforme Tabela em anexo<sup>3</sup>, podemos verificar que 37 deles ou diminuíram ou tiveram um aumento de movimentos aéreos inferior àquele que o EIA prevê no cenário otimista entre 2022 a 2032 (9,12%). Como se pode ainda verificar, só em 7 casos 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, é até possível que um menor número de visitantes gere um maior volume de receitas. De acordo com dados do INE, nos primeiros 9 meses do ano passado foi possível que os proveitos totais do sector turístico no Algarve aumentassem 4,6%, apesar de se ter observado uma quebra no número de dormidas (-2,3%) e de hóspedes (-0,3%).

Os dados atrás apresentados contrariam de forma clara a afirmação não demonstrada de que na ausência do projeto o país perderia cerca de 600 milhões de euros por ano, ficando assim por demonstrar a necessidade e a urgência absolutas do projeto do Aeroporto do Montijo.

Ainda de referir 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.

Acresce também que a expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa, de que o Aeroporto do Montijo é uma das componentes, contraria de forma ostensiva e desnecessária objetivos gerais que devem ser observados por qualquer projeto desta dimensão e que se encontram consagrados em diversos documentos legislativos de primeira ordem como sejam a promoção da saúde pública, a proteção dos ecossistemas e a redução de GEE.

A ZERO entende pois não estar demonstrada a urgência da realização do projeto, nem a sua compatibilidade com os objetivos de neutralidade carbónica que necessitamos de atingir a nível global, e considera que os promotores não poderão alegar que a alternativa apresentada é a

---

<sup>2</sup> PORDATA

<sup>3</sup> Tabela construída com base em dados fornecidos pelas companhias e reguladores aeronáuticos

única que responde às necessidades aeroportuárias da região de Lisboa sem apresentar dados de projetos que possam ser desenvolvidos durante a próxima década.

### **Antecedentes e a necessidade de uma Avaliação Ambiental Estratégica**

Conforme referido anteriormente, 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, considera-se que o mesmo se encontra ainda em vigor (conforme o respetivo contrato de concessão).

Para além disso, 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.

O EIA refere que o projeto do Aeroporto do Montijo se encontra enquadrado na “expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa”. Com efeito, a instalação de uma infraestrutura aeroportuária na Base Aérea nº 6 no Montijo é apenas uma componente de um projeto mais vasto e que engloba a expansão do aeroporto Humberto Delgado, naquilo que é referido como “o sistema aeroportuário da Região de Lisboa”, conforme referido no “Acordo entre o Estado Português e a ANA sobre os princípios financeiros e económicos para a extensão da capacidade aeroportuária na Região de Lisboa”, assinado no dia 8 de janeiro do corrente ano.

Estamos assim inequivocamente perante um plano sectorial na área do transporte aéreo para a Região de Lisboa, entendendo a ZERO que o mesmo deve ser submetido a uma AAE, estudando de forma integrada e cumulativa os impactes da operação conjunta do Aeroporto Humberto Delgado e o Aeroporto do Montijo, tendo em conta um conjunto de fatores críticos para a decisão, onde devem ser estudados de forma abrangente descritores como o ambiente, saúde humana, ruído, ordenamento do território e a acessibilidades e impacte sobre as atividades económicas na região.

Mas mesmo considerado apenas o presente projeto do Aeroporto do Montijo, a legislação relativa à AAE é bastante clara no que refere à necessidade de sujeição do presente projeto a um procedimento de AAE, tendo em conta nomeadamente que:

- 1) um aeroporto com a dimensão em causa é considerado um grande empreendimento público com incidência territorial, sendo assim considerado inequivocamente como um programa setorial de acordo com a classificação da legislação nacional portuguesa, passando assim a estar abrangido por uma avaliação ambiental estratégica. A decisão de localização de grandes empreendimentos públicos com incidência territorial é integrada na tipologia dos programas sectoriais, conforme a legislação relativa ao Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial. Tal decorre do estabelecido na alínea c) do nº 2 do Artigo 39º do Decreto-Lei nº 80/2015, de 14 de maio, que vem proceder à Revisão do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) na sequência da publicação da Lei de Bases da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e do Urbanismo (Lei nº 31/2014, de 30 de maio).
- 2) a localização do aeroporto complementar do Montijo é confinante a norte com a Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo criada pelo Decreto-Lei nº 280/94, de 5 de novembro, alterado pelos Decreto-Lei nº 140/2002, de 20 de maio, e Decreto-Lei nº 190/2002, de 5 de setembro. A Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo foi designada como o Sítio "Estuário do Tejo" na Resolução do Conselho de Ministros nº 142/97, de 28 de agosto que aprova a lista nacional de sítios (1.ª fase) prevista no artigo 3.º do Decreto-Lei nº 226/97, de 27 de agosto (transpõe para o direito interno a Diretiva 92/43/CEE, do Conselho, de 21 de maio, relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens). Neste contexto, quer a alínea b) do nº 2 do Artigo 3º da Diretiva 2001/42/CE, de 27 de junho, relativa à Avaliação Ambiental Estratégica, quer a alínea b) do nº 2 do Artigo 3º do Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2011, de 4 de maio correspondente à sua transposição, face aos efeitos inevitáveis para as aves de uma infraestrutura como um aeroporto contígua a uma zona de proteção especial, tornam inequívoca a necessidade de uma avaliação ambiental estratégica.
- 3) para além dos dois argumentos anteriores, e ainda de acordo, quer com a alínea c) do nº 2 do Artigo 3º da Diretiva 2001/42/CE, de 27 de junho, relativa à Avaliação Ambiental Estratégica, quer a alínea c) do nº 2 do Artigo 3º do Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2011, de 4 de maio correspondente à sua transposição, estão também sujeitos a avaliação ambiental estratégica todos os "planos e programas que, não sendo abrangidos pelas alíneas anteriores, constituam enquadramento para a futura aprovação de projetos que sejam qualificados como suscetíveis de ter efeitos significativos no ambiente", o que reforça o entendimento da obrigatoriedade de sujeição da decisão de localização de uma infraestrutura aeroportuária na Base Aérea nº 6 no Montijo a um procedimento de avaliação ambiental estratégica.

No entanto, e por tudo o exposto acima, a ZERO considera que o projeto do Aeroporto do Montijo deverá ser considerado uma componente do projeto de expansão da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e que este último deverá ser objeto de uma AAE, integrando de forma clara a operação conjunta das duas infraestruturas, mas apresentando também um estudo comparativo de alternativas de localização, tendo em conta os objetivos pretendidos.

## **Um estudo não conforme - sem alternativas, sem ligação a projetos conexos e respetivos impactes cumulativos**

O EIA apresenta um suposto estudo de alternativas possíveis, em diferentes bases aéreas, que são no entanto imediatamente descartadas como não sendo tecnicamente viáveis. Ora, 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 estudo e mesmo de uma AAE, e com uma DIA favorável condicionada, entre possivelmente outras, pelo que 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. Cabe ao promotor fundamentar que a alternativa selecionada é a melhor possível,

Com efeito, a legislação de AIA obriga à consideração e ao estudo de alternativas, conforme Artigo 5º e o nº2 do Anexo V do Decreto-Lei 151-B/2003, de 31 de outubro. Também a Diretiva Habitats (Diretiva 92/43/CEE do Conselho, de 21 de maio de 1992) prevê no seu Artigo 6.4 o estudo de alternativas, questão clarificada posteriormente no “Documento de orientação sobre o nº 4 do artigo 6º da Diretiva Habitats (92/43/CEE)”<sup>4</sup>.

Por outro lado, uma AIA deve incluir também 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.

Por estes motivos, a ZERO considera que o presente EIA é desconforme, dado não conter avaliação crucial que permita compreender os reais impactes do projeto.

## **EIA apresenta lacunas graves em áreas críticas**

O EIA disponibilizado apresenta um conjunto de lacunas que a ZERO considera bastante graves,

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/guidance\\_art6\\_4\\_pt.pdf](https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/guidance_art6_4_pt.pdf)

principalmente em alguns descritores, considerados dos mais críticos.

Com efeito, nos descritores considerados como tendo impactes significativos a muito significativos, estes são inexplicavelmente minimizados de forma arbitrária por medidas e minimização e mitigação, na sua grande parte de eficácia duvidosa e da responsabilidade de entidades terceiras (nomeadamente Estado e autarquias), sem qualquer garantia de execução real no âmbito do referido projeto.

#### **a) Conservação da natureza - uma localização praticamente incompatível**

O Aeroporto do Montijo, na sua fase de exploração, tem assumidamente impactes significativos numa área que se encontra protegida por legislação nacional e internacional (contíguo à Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo e Sítio de Interesse Comunitário “Estuário do Tejo”, ambos pertencentes à Rede Natura consignada em legislação nacional e europeia, afetação indireta da zona próxima correspondente à Reserva Natural do Estuário do Tejo, também ela salvaguardada no âmbito da Convenção sobre Zonas Húmidas (Convenção de Ramsar), estando também a área classificada como área importante para as aves (*Important Bird Area - IBA*), classificação esta efetuada pela organização BirdLife.

Assim, dada a especial importância do Estuário do Tejo no contexto internacional em termos de conservação da natureza, cabia ao EIA demonstrar que os impactes previsíveis não punham em causa os objetivos de preservação que justificaram a classificação dos ecossistemas afetados pelo projeto, o que não é conseguido ou devidamente efetuado. No anexo relativo aos sistemas ecológicos, o estudo sublinha na página 7 que “são poucos os trabalhos com quantificação rigorosa da intensidade da perturbação e seu efeito na avifauna, com base num desenho experimental bem sistematizado ou com dados robustos. São muito menos aqueles direcionados especificamente para aeroportos e espécies de aves limícolas. Nalguns documentos, são utilizados critérios difíceis de replicar para o caso do Aeroporto do Montijo, quer seja pelo tamanho das aeronaves consideradas, quer seja pelas distâncias pouco definidas entre as aves e o elemento de perturbação.”

Partindo da constatação atrás referida, e tendo em conta que desde a definição e aprovação da Rede Natura à escala europeia, nenhum projeto de construção de um aeroporto civil destas dimensões contíguo a uma área desta natureza e nas imediações de um grande estuário europeu foi declarado viável do ponto de vista ambiental, exige-se a aplicação do princípio da precaução. Para determinar a perturbação nas áreas de alimentação gerada pelo ruído das aeronaves, o estudo baseia-se em dados claramente insuficientes, já que, como reconhecem os autores ‘os dados de abundância de Santos (2009) foram baseados em apenas duas amostragens, e que refletem um instantâneo de cada local, relativo ao período de inverno. A influência, na distribuição das espécies, de comportamentos de alimentação distintos (como por exemplo o de acompanhamento da linha de maré), dos vários períodos de maré e períodos do dia (por limitações inerentes de observação), poderão ficar diluídos nos resultados finais. Contudo, esta é a melhor informação disponível, e considera-se a melhor aproximação à realidade.’ Tendo em



conta que outros autores<sup>5</sup> mencionam que ‘aproximadamente 40% das aves contadas durante o ano de 2009 encontravam-se em refúgios localizados fora dos limites da ZPE’ e que nenhum aeroporto europeu destas dimensões possui corredores de aterragem e descolagem tão próximos e perpendiculares a áreas de alimentação de grande dimensão, justificava-se que a determinação da perturbação nas áreas de alimentação se socorresse de dados muito mais robustos.

Como o estudo reconhece na página 35 do anexo atrás referido, ‘importa reter que as áreas de alimentação adjacentes a estes refúgios importantes têm percentagens relevantes de área útil afetada por perturbação.’ Ao procurar compensar a perda destas áreas, de acordo com o documento de orientações da Diretiva Habitats (92/43/EEC) (ICNB, 2010), referido anteriormente, são infelizmente indicadas pelo EIA áreas que já pertencem à Zona de Proteção Especial e portanto já beneficiam do estatuto de proteção, não existindo uma efetiva compensação das áreas de alimentação perdidas.

Por último, a conclusão do estudo para a zona sul do Estuário, que não tem estatuto de proteção, é aquela que deve ser tirada para toda a área afetada pelo projeto ‘Dada a natureza das áreas de alimentação que se encontram sob potencial afetação pelo Projeto, que correspondem a zonas intertidais extensas, não é exequível a implementação de medidas de gestão diretas nas áreas de alimentação, com o objetivo de uma melhor gestão ecológica das áreas de intertidal ou criação de novas áreas de alimentação alternativas.’ Assim, medidas propostas para compatibilizar o projeto com os objetivos de conservação de uma das mais importantes zonas húmidas da Europa revelam-se falíveis, não existindo garantias razoáveis de que sejam bem-sucedidas.

#### **b) Ruído - É inadmissível o incumprimento das recomendações da Organização Mundial de Saúde**

A ZERO considera que a salvaguarda da saúde pública é um elemento fundamental para as populações e que a localização do Aeroporto do Montijo não consegue assegurar, mesmo com as medidas de mitigação, a qualidade de vida suficiente de milhares de habitantes dos concelhos da Moita e Barreiro afetados pelo sobrevoo de aeronaves. Apesar do esforço louvável de avaliação da situação de referência e da modelação até ao ano de 2042, e tendo em conta precisamente a incerteza associada ao melhor esforço de cálculo utilizado, os efeitos acrescidos pela infraestrutura são suficientemente negativos. Aliás, o estudo reconhece que o grau de afetação atinge o nível significativo. Para a ZERO, 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), são para ser respeitados no caso de um aeroporto cuja construção se vai iniciar agora. Ao contrário do argumento do estudo que menciona a enorme exigência dos limites da OMS para o exterior de edifícios com as circunstâncias de alguns países por causa de um valor relativamente baixo de isolamento sonoro de fachada, associado à possibilidade de as janelas dos edifícios (quartos, em particular) estarem abertas/entreabertas, consideramos que essa liberdade de não se ter de viver em edifícios hermeticamente fechados é precisamente fundamental ser garantida. Mais ainda, como o próprio

<sup>5</sup>[https://www.researchgate.net/publication/264895373\\_Monitorizacao\\_das\\_populacoes\\_de\\_aves\\_aquaticas\\_dos\\_Estuarios\\_do\\_Tejo\\_e\\_do\\_Guadiana\\_Relatorio\\_do\\_ano\\_de\\_2009](https://www.researchgate.net/publication/264895373_Monitorizacao_das_populacoes_de_aves_aquaticas_dos_Estuarios_do_Tejo_e_do_Guadiana_Relatorio_do_ano_de_2009)

estudo indica, em muitas das zonas a idade das habitações é elevada, com percentagens que atingem nalgumas zonas 97% com ano de construção anterior a 1990 e portanto precisamente com um muito fraco isolamento sonoro.

Efetivamente, o relatório da OMS 2018 conclui que as políticas governamentais sobre o ruído são inadequadas e desatualizadas, e recomenda enfaticamente que novos valores limites (inferiores aos atuais) sejam estabelecidos e incorporadas às políticas nacionais. O relatório da OMS também enfatiza que as comunidades potencialmente afetadas por qualquer alteração na exposição ao ruído da aviação devem ser informadas e envolvidas nos planos. Essas recomendações apresentam um desafio significativo para o sector de aviação. Embora as aeronaves atuais tenham reduzido suas emissões de ruído em comparação com as gerações anteriores, essa melhoria está a tornar-se muito menos acentuada em termos da redução real da intensidade do ruído. A menos que sejam tomadas medidas urgentes usando as novas recomendações da OMS para limites mais baixos, a saúde das comunidades que residem nas proximidades dos aeroportos continuará a mostrar deterioração acentuada. As conclusões das diretrizes de 2018 da OMS contêm dados científicos que são claros.

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.” - tal como referido no Relatório de Avaliação Ambiental do PETI3+ que não prevê este projeto.

A perturbação induzida pelo ruído é inadmissível quando o próprio estudo identifica um total de 66 recetores sensíveis afetados pelo sobrevoo (onde estão presentes crianças e/ou idosos e em escolas, jardins, centros de terceira idade), 48 no Barreiro e 18 na Moita. Muitos destes locais não cumprem atualmente os valores-limite de ruído relativos às zonas mistas e não se compreende também como ao longo do horizonte do projeto e mesmo desde já até à situação de abertura da infraestrutura à exploração em 2022, haja uma redução do número de pessoas afetadas.

Na fase de exploração, por causa do aumento dos níveis sonoros nas aterragens e descolagens, prevê-se “um aumento da população afetada no que diz respeito ao parâmetro Elevadas Perturbações do Sono, em que se prevê a potencial afetação de 6.555 (2022) a 7.744 (2042) adultos, e ao parâmetro Elevada Incomodidade”, com “uma potencial afetação de 12.455 (2062) a 13.723 (2022) adultos”.

Embora o modelo de propagação implementado no *software*, utilizado AEDT (*Aviation Environmental Design Tool*), versão 2d de setembro de 2017, de origem americana, verifique os requisitos da base de dados para as aeronaves indicadas na Diretiva UE 2015/996 da Comissão, de 19 de maio de 2015, o relatório é omissivo, relativamente ao cumprimento na íntegra da Diretiva indicada, para os outros parâmetros também utilizados na modelação da propagação sonora, designadamente consideração nas reflexões do solo (e nos edifícios), condições atmosféricas, topografia do terreno, alturas de obstáculos, assim como o método para afetação do número de habitantes expostos ao ruído.

Na avaliação realizada, para efeitos da avaliação de impactos, não se considera adequada a despenalização dos níveis sonoros, tendo em conta a evolução tecnológica das aeronaves,



designadamente uma emissão sonora -1,5 dB inferior à atual, e em 2062 uma emissão sonora -3dB inferior à atual cujos resultados, face a eventuais limitações de custos no sector da aviação, poder-se-ão não verificar. 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.

O estudo deveria ter ponderado o facto do ruído de tráfego aéreo apresentar uma forte componente na região da baixa frequência. A norma NP ISO 1996-1 (2019) refere que “Diversos estudos mostram que a ponderação em frequência A, não é, por si só, suficiente para avaliar os sons tonais, impulsivos ou com um significativo conteúdo de baixa frequência. Para avaliar a resposta da comunidade à incomodidade de longo prazo, devida a sons com algumas daquelas características especiais, é adicionada uma correção, em decibel, ao nível de exposição sonora ponderado A ou ao nível de pressão sonora contínuo equivalente ponderado A. Os estudos também mostram que, para o mesmo nível de pressão sonora contínuo equivalente, ponderado A, sons provenientes de diferentes modos de transporte ou sons industriais, provocam respostas diferenciadas da comunidade à incomodidade...”. O Anexo E da mesma norma, relativamente à incomodidade ao ruído, apresenta valores de 5 a 7 para a penalização do ruído de tráfego aéreo comparativamente ao ruído de tráfego rodoviário.

A consideração no nível sonoro no interior de 35 dB(A) para as salas de aula e de 30 dB(A), para os quartos é completamente desadequada face aos critérios legais em Portugal. De acordo com o preconizado no Regulamento Geral do Ruído (Decreto-Lei nº 9/2007, de 17 de janeiro), considera-se aceitável que não haja realização de avaliações de incomodidade devida ao ruído, para cada período de referência, nas situações em que o nível sonoro contínuo equivalente, LAeq, seja menor ou igual a 27 dB(A). Esta consideração é feita por analogia tendo em conta o conforto no interior de compartimentos de estar ou dormir, na medida que, de acordo com a legislação referida, a avaliação de incomodidade não é aplicável ao ruído proveniente de meios de transporte. Tendo em conta a possibilidade de penalização associada ao ruído de tráfego aéreo, publicada na norma portuguesa, então os valores para os níveis sonoros no interior das habitações, não deveriam ultrapassar 22 dB(A), considerando uma penalização de 5 dB. Este facto inviabiliza todo o programa de monitorização estabelecido.

A ausência de classificação de zonas sensíveis e zonas mistas é um aspeto relevante na medida em que, se essa classificação for feita apropriadamente pelas autarquias da Moita e do Barreiro, várias das zonas afetadas pelo sobrevoo deverão ficar classificadas como zonas sensíveis. Mesmo que de acordo com a legislação portuguesa os valores-limite sejam infelizmente idênticos no caso da existência ou previsão de um aeroporto, há legítimas expectativas futuras de assegurar níveis dos indicadores de ruído compatíveis com tal classificação.

De referir ainda que as medidas de mitigação propostas remetem para situações que consideramos inaceitáveis, como a deslocalização do parque urbano Zeca Afonso na Baixa da Banheira ou mesmo coartando o que poderá ser o desenvolvimento de equipamentos sociais na zona afetada. Mesmo as medidas previstas ao nível do isolamento de edifícios são remetidas para fundos de financiamento pouco explicitados e sem garantias de efetiva e cabal execução.

A ZERO gostaria ainda de referir que o promotor da obra tem tido todas as oportunidades para implementar medidas de maior transparência de informação, mitigação séria de impactes e compensação nos aeroportos que gere em Portugal e nada foi até agora efetuado, pelo que é muito previsível que um conjunto de conflitos relativos a medidas prometidas venham a ter lugar, devido ao incumprimento da impossibilidade de voos entre a meia-noite e as seis da manhã ou pela não realocização de infraestruturas de lazer ou estruturas com recetores sensíveis.

### **Qualidade do ar - poluentes críticos associados à aviação não são citados**

Relativamente à influência do aeroporto na qualidade do ar da zona envolvente, considera-se que o estudo tem algumas deficiências pertinentes, 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 de fundo que se menciona estarem na área envolvente da Base Aérea mas que estão efetivamente 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.

Ainda, a credibilidade dos cenários de emissões de várias fontes pode ser posta em causa quando as estimativas de evolução de determinadas fontes como os veículos estar longe da realidade. Por exemplo, e até de modo desfavorável para o projeto, considera-se apenas uma frota de 6% de veículos ligeiros elétricos no ano de 2042 quando os cenários do roteiro para a neutralidade carbónica 2050 apontam para uma percentagem da ordem dos 60%. É de notar ainda algumas falhas na explicitação de cenários (no capítulo 6.13.4.2.1. menciona-se o “fator F2” sem se explicitar no texto o que representa (apenas nas tabelas) e sem se justificar ao seu uso). Este fator admite um erro de 100%, o que desacredita uma real avaliação da incerteza do modelo. Considera-se igualmente desnecessária a informação relativa às avaliações dos limiares inferior e superior de avaliação, dado que tal é apenas necessário para inferir as necessidades de monitorização e estando a área afetada incluída em grande parte na Aglomeração da Área Metropolitana de Lisboa Sul, tal é dispensável.

Tal como em relação 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 implementação do projeto ao longo das próximas décadas, na área de transportes e também associadas aos consumos de eletricidade e de outros combustíveis por parte do funcionamento da infraestrutura física a construir. São construídos e simulados cenários cumulativos e separando algumas componentes, o que sem dúvida é pertinente e necessário, mas não se explicita e compara o acréscimo causado pelo projeto, mencionando um cenário total sem projeto e um cenário total (denominado no estudo por cumulativo) com projeto. Não tendo havido qualquer validação dos resultados para o cenário de referência atual e dadas as incertezas já referidas, os resultados devem ser interpretados de forma muito cautelosa.

O estudo conclui algo que é efetivamente expectável, isto é, apontar para a inexistência da ultrapassagem de valores-limite dos poluentes legislados, exceto para o dióxido de azoto em cenários do dobro do previsto - F2, dada a eventual compensação do aumento de tráfego dos diferentes modos de transporte pelo aumento de utilização e da maioria das emissões das

aeronaves serem feitas em altitude. No entanto, o estudo ignora totalmente o impacto na saúde das partículas ultrafinas (UFP), um poluente emergente particularmente associado à aviação e que ao contrário dos gases pode ter uma influência mais direta à superfície. Independentemente de haver diversas referências científicas a este problema, 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), conclui que pessoas que trabalham, vivem ou passam uma quantidade considerável 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. A entrada das UFP no corpo humano dá-se por três vias (respiratória, dérmica e ingestão). Devido à sua dimensão, 700 vezes menor que a de um fio de cabelo, rapidamente atingem a corrente sanguínea e alcançam todos os órgãos. A exposição prolongada às UFP pode induzir ou agravar a saúde pulmonar e cardiorrespiratória, estando associada ao aumento de taxas de hospitalização e mortalidade, particularmente devido ao cancro do pulmão. Mesmo a exposição de curta duração tem-se provado maléfica para a saúde. As UFP também têm sido associadas a doenças neurológicas e a problemas no desenvolvimento fetal e cognitivo das crianças. Os estudos epidemiológicos ainda não são conclusivos, por serem tão recentes, mas indicam uma séria necessidade de precaução e monitorização. O referido estudo, publicado em setembro de 2019 na revista científica *Atmospheric Pollution Research*, aponta que as concentrações de partículas ultrafinas são 18 a 26 vezes mais elevadas em áreas influenciadas pelos movimentos aéreos.

### **Alterações climáticas - Estudo não efetua uma avaliação adequada das emissões de gases com efeito de estufa do projeto que correspondem a mais de 1% das emissões de Portugal já em 2022**

As emissões de gases com efeito de estufa deveriam ser um dos capítulos mais fundamentais no âmbito do estudo de impacto 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.

Infelizmente, não apenas o capítulo 6.17.1 dedicado às emissões de gases com efeito de estufa é curto, como não se compreende como foi considerado conforme face aos erros, nomeadamente nas unidades, e nas limitações presentes. Mais ainda, a análise, que se considerava pertinente relativamente à consonância do projeto com objetivos de mitigação de Portugal, não é efetuada. Aliás, no estudo dá-se incorretamente mais relevância às emissões do transporte rodoviário e fluvial do que ao transporte aéreo, quando é o aumento das emissões do transporte aéreo na zona ou o total da zona e associadas às viagens que representa de longe a maior quantidade e impacto.

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 implementação 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 estudo falha de forma inadmissível ao não efetuar um cálculo aproximado do impacto das viagens de avião no clima. A ZERO, recorrendo à calculadora proporcionada para o inventário de emissões da aviação (capítulo 1.A.3.a Anexo 5) pela Agência Europeia de Ambiente, estima que para o conjunto de 46 mil movimentos no ano de 2022, serão emitidas 667 mil toneladas/ano de dióxido de carbono (foi considerado o modelo Boeing 737-800, uma viagem de 800 km, incluindo LTO - *Landing and Take-Off*). Tal representa cerca de 1% das emissões do ano de 2017 de Portugal e terá certamente em 2022 uma maior expressão dada a redução total prevista de emissões num futuro próximo. Se se considerar apenas a componente de aterragem, circulação em pista e descolagem (LTO), os valores são da ordem das 115 mil toneladas/ano. Se extrapolar para o máximo de movimentos em 2062, estando previstos 85 mil movimentos, e admitindo um aumento de eficiência das emissões dos aviões em 10% (maior que o considerado no estudo), atinge-se 1,1 milhões de toneladas/ano para o total, sendo 190 mil toneladas/ano relativas à componente LTO. O EIA, como já referido, considera apenas as emissões de CO<sub>2</sub> associadas a estas últimas operações, atribuindo-lhes um valor de 31,4 mil toneladas no ano de 2022. Este valor é cerca de quatro vezes inferior ao que consideramos real. Estes dados do EIA foram retirados, como referido no estudo, do modelo de dispersão EDMS (*The Emissions and Dispersion Modeling System*) (tabela 6.259). Este modelo está já desatualizado (consultar [https://www.faa.gov/about/office\\_org/headquarters\\_offices/apl/research/models/edms\\_model/](https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/apl/research/models/edms_model/)) e não é o padrão para os cálculos de inventário usado na Europa, padrão esse usado pela ZERO nos cálculos aqui apresentados 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 (também referido na situação de referência do EIA como tendo sido consultado (capítulo 5.1.6)) e/ou recorrendo aos consumos de gasóleo as viagens atuais entre Montijo e Cais do Sodré, a ZERO estima as emissões deste transporte em 4 mil toneladas anualmente, oito vezes menos (37,63 kton/ano). A ZERO prevê uma eventual duplicação deste valor para 2022 face à necessidade de duplicação de carreiras fluviais no trajeto em causa, dado que esta informação, supostamente presente no anexo 9 do volume 3, não está disponível. Note-se que a tabela 6.260 tem erros que não permitem uma interpretação correta, nomeadamente no uso de unidades de kton/ano, mas com um reporte aparente de dois anos, bem como um cálculo de CO<sub>2</sub>-equivalente que não faz sentido. Mais ainda, não se percebe, tal como no tráfego aéreo e depois no tráfego rodoviário, quais as diferenças e respetiva justificação entre a situação atual e o previsto, facto que é essencial na avaliação de impacto do projeto.

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 (capítulo 6.13.4.1.3). Não é assim possível avaliar esta componente que é considerada como negativa (sem se perceber como, mesmo face à evolução tecnológica), mas que no entender da ZERO será efetivamente mais uma contribuição positiva.

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 CO<sub>2</sub> quando, e admitindo apenas o tempo de projeto até 2062, serão 42 anos à multiplicar pelas 3500 toneladas, o que resulta em 147 mil toneladas não sequestradas.

No que respeita ao consumo de eletricidade pela infraestrutura, os erros de unidades presentes são tais que não permitem uma verificação dos cálculos e uma análise do peso da infraestrutura em termos de emissões indiretas de gases com efeito de estufa. A tabela 6.263 tem a indicação de valores em kW (que é uma unidade de potência) e com os fatores de emissão em causa não se consegue replicar a tradução de consumos em emissões mesmo recorrendo ao fator de emissão que se diz ter sido utilizado. Manifestamente, como é reconhecido, a instalação de painéis fotovoltaicos na área tem um peso diminuto (cerca de 1%). Somando, com o recurso à eletricidade dos referidos painéis, as diversas emissões estimadas, as infraestruturas atingem 24,21 kt/ano em 2022. Há dois erros nesta contabilização, um por excesso e outro por defeito: por excesso, ao admitir-se que ao longo dos anos não há uma maior percentagem de renováveis na eletricidade e assume-se o fator idêntico até 2062; por defeito, porque do lado ar, é altamente improvável que o consumo se mantenha idêntico com o aumento de capacidade.

A quantificação das emissões de gases fluorados são, em nosso entender, irrelevantes face à componente de aterragem, movimento na pista e descolagem dos movimentos de aviões, sendo que mesmo assim o estudo não efetua um cálculo total das mesmas, apresentando um conjunto de tabelas cujo conteúdo é incompreensível, nomeadamente porque não se menciona o número de equipamentos, os gases fluorados a utilizar nem o seu potencial de aquecimento global, sendo dispensável a informação apresentada até porque incompreensível.

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 consideramos 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 2044<sup>6</sup> de modo a manter o aumento da temperatura média da atmosfera em relação ao período pré-industrial limitado a 1,5°C.

---

<sup>6</sup> IPCC, Outubro 2018

### **Ordenamento do território, acessibilidades e transportes - Projeto aumenta de forma significativa as pressões sobre as infraestruturas**

Ao 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, estando apenas previstas contratualizações com a Administração Central.

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 depois objeto de qualquer análise no EIA, 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 (Transtejo/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.

Todo 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, conforme Tabela 6.55 do EIA.

Acresce ainda que o PETI3+ prevê que todos os aeroportos de Portugal estejam ligados à via ferroviária, não se compreendendo como se equaciona no presente uma infraestrutura desta natureza sem qualquer ligação a ferrovia, ligeira ou outra.

### **Recursos hídricos superficiais - risco de contaminação é significativo**

O risco de contaminação da coluna de água decorrente das obras de extensão da pista é



considerado significativo devido à mobilização de sedimentos identificados como tendo elevada toxicidade por metais pesados, essencialmente arsénio. No entanto, o EIA considera que as medidas previstas são adequadas, referindo-se essencialmente a planos de monitorização e acompanhamento. Não fica perceptível dos elementos disponibilizados quais as metodologias ponderadas para diminuir o risco de contaminação para além da zona de intervenção. Do mesmo modo não se compreende como, com base nesta informação, se afirma que o impacto sobre as espécies aquáticas é pouco significativo.

### **Análise do risco de colisão com aeronaves é inconclusiva**

Na página 3 do Vol. III 13.2, relativo ao estudo da Ponta da Erva sobre colisão de aves afirma-se que “o nível de risco de ocorrência de um *birdstrike* depende de um conjunto de fatores, tais como a localização geográfica da infraestrutura aeroportuária, a atratividade dos locais de passagem das aeronaves para comunidades de aves, a densidade do tráfego aéreo e a altitude das aeronaves em zonas com número elevado de movimentações de aves.” Praticamente todos estes fatores elencados como sendo propiciadores de risco de colisão estão presentes na BA6 do Montijo.

Perante isto a ZERO foi pesquisar casos semelhantes, que, estando abrangidos pela legislação europeia, pudessem ser mais facilmente comparados com a proposta que agora se analisa.

Na página 28 do relatório coordenado por Sir Howard Davies que informou a decisão de abandonar o projeto construir o *Thames Estuary Airport* afirma-se o seguinte: “*The operational risk to the airport posed by birdstrike could increase the scale of compensatory habitat required as it would require it to be sited further away, ideally to a minimum of 20km away from the site, and certainly outside of the 13km bird safeguarding circle<sup>15</sup>, increasing the uncertainty as to its suitability as replacement for the habitat lost. It may also necessitate additional mitigation measures to be put in place. If any remaining bird habitats within the 13km safeguarding circle (that is those not already displaced by the airport’s direct impact) were considered to pose an operational safety risk additional mitigation measures would be needed and it may ultimately be necessary to remove those habitats, increasing further the environmental impact and cost of compensation.*”

Por ser inaceitável do ponto de vista da conservação de valores naturais presentes no Estuário do Tamisa a aplicação de medidas de afastamento de aves que permitissem tornar a infraestrutura operacional, a sua construção foi considerada inviável pelas autoridades britânicas.

Na página 107 do Vol. III 13.1 do EIA afirma-se que “Durante a fase de operação do aeroporto, as medidas anteriormente propostas devem continuar a ser postas em prática, mas poderá ser necessário adotar medidas ativas de afastamento das aves da área do aeroporto (International Birdstrike Committee 2006). Algumas destas medidas poderão entrar em conflito com legislação existente sobre proteção de espécies selvagens e/ou necessitarem de autorizações especiais. Assim, será necessário e desejável articular estas medidas com instituições como o Instituto da Conservação da Natureza e Florestas (ICNF) ou a Agência Portuguesa do Ambiente (APA).” Para a ZERO é inaceitável que estas medidas não sejam apresentadas neste EIA para que publicamente

possa ser avaliado o seu impacto nos objetivos de conservação que justificam a classificação do local afetado. Seria muito útil que o EIA pudesse comparar que medidas que podem ser adotadas no Estuário do Tejo que não puderam ser aplicadas no Estuário do Tamisa sem pôr em causa manutenção da existência da Zona de Proteção Especial.

Os estudos que suportam a análise de risco de colisão com aves manifestam enormes fragilidades como se pode constatar nas seguintes passagens do EIA: na página 15 do Vol. III 13.1, começa por se afirmar que “os observadores registaram muitas aves que não foram detetadas pelo(s) radar(es) ou para as quais não se conseguiu ter a certeza absoluta quanto a uma correspondência direta a um alvo detetado pelo(s) radar(es). Assim, o número de aves e a diversidade específica contabilizados (Observações visuais - complementares) pelos observadores visuais não têm uma correspondência direta com as validações, sendo forçosamente superiores”; na página 58 do Vol. III 13.2 diz-se que “O estudo efetuado abrangeu apenas uma parte do período anual, tendo abrangido o período correspondente a um pico potencial nos movimentos de aves. Decorrente das limitações do tempo de amostragem (3 campanhas de 14 dias), aliado à dificuldade de efetuar o *ground truthing* para o VSR às altitudes em estudo (até 4000 pés), ressalva-se que o presente estudo teve algumas limitações ao nível dos dados que foi possível analisar, em particular a classificação de alvos no plano vertical. Por esta razão, assume-se que o índice relativo de risco para algumas espécies poderá estar sobrestimado, sendo relevante recolher mais informação que permita afinar os resultados obtidos.” ; e na página seguinte afirma-se que “É recomendado que se proceda a uma monitorização que abranja, pelo menos, um ano inteiro antes da entrada em exploração do Aeroporto, de forma a caracterizar os movimentos, padrões sazonais e diários na área de estudo, nas diferentes épocas fenológicas. É de sublinhar que o presente estudo decorreu apenas nos meses de agosto, setembro e novembro, não sendo representativo do que acontece na área de estudo nas restantes épocas do ano. Os resultados dessa monitorização serão um importante a uma avaliação de risco estratégica, e uma base para implementação de sistemas de gestão de risco de vida selvagem.” Pode assim concluir-se que os dados recolhidos não foram suficientes para determinar o nível de risco associado à operação aeronáutica num local onde podem encontrar cerca de 50% de todas as aves aquáticas que ocorrem em Portugal e onde apesar de todas as limitações foram detetados mais de 3 milhões de alvos identificados como aves ou morcegos.

Não é apresentada nenhuma tabela onde se possa observar num mesmo quadro a densidade horária de movimentos aéreos com a densidade horária dos movimentos da avifauna que ocorre nos movimentos da avifauna que ocorre nos corredores de aterragem e descolagem. Cruzando os dados que se apresentam em tabelas diferentes verifica-se uma perigosa coincidência de movimentos.

Na página 24 do Vol. III 13.2, reconhece-se que “No presente estudo, tratando-se de uma fase anterior à fase de operação, não existem registos disponíveis para o Aeroporto do Montijo. Numa fase preliminar, foi aferida a existência dados de *birdstrike* recentes, os quais foram disponibilizados pela ANA (dados não publicados) para presente Estudo (Anexo III.13.2.3), relativos a dois outros aeroportos: aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa (localização mais próxima), e aeroporto de Faro (condições de habitat semelhantes). Acrescendo à distância destes 2 aeroportos à área de estudo, estão apenas disponíveis os dados de *birdstrike* relativos a 2 anos, 2016 e 2017, e cuja informação fornecida não permite aferir acerca da rota da aeronave

(descolagem; aterragem) nem da altitude no momento do *birdstrike*, não possuindo a robustez necessária para uma eventual extrapolação quanto às espécies que apresentam maior risco na área em estudo. Assim, e de acordo com as recomendações feitas pelo especialista e autor do artigo supracitado, foi determinado um Índice de Frequência Relativa para cada espécie. Esta classificação permite-nos elencar as espécies que deverão merecer maior atenção nas fases posteriores do projeto, e determinar que espécies transportam mais risco comparativamente a outras, não sendo possível determinar qual o número de *birdstrike* esperado.”

Dadas as circunstâncias e o nível de informação que foi possível encontrar, e que é manifestamente insuficiente, parece-nos totalmente desaconselhável avançar com um aeroporto com esta configuração nas proximidades de um dos maiores e mais importantes estuários da Europa não existindo qualquer paralelo no continente que possa servir de referência.

### **Resumo Não Técnico é dúbio e tem omissões graves**

O Resumo Não Técnico (RNT) constitui uma peça fundamental, e tantas vezes menosprezada, de um EIA. É o documento que melhor facilita e democratiza o acesso à participação pública, dada a complexidade dos temas e dos termos técnicos para a maioria dos cidadãos. O RNT deve assim conseguir refletir, de forma apropriada e utilizando uma linguagem facilitadora, as principais conclusões do EIA.

O RNT do presente EIA não consegue refletir de forma adequada aquelas que são as principais conclusões do estudo, subestimando de forma confusa, e talvez algo deliberada, o resultado da implementação das medidas de minimização propostas. Mais, não refere sequer qual o resultado da avaliação global realizada em termos de impactes, apresentando uma conclusão dúbio e ambígua.

### **Conclusões**

Os elementos disponibilizados no EIA relativamente à instalação de uma infraestrutura aeroportuária na Base Aérea nº 6 no Montijo revelam que a maioria dos impactes é negativa, sendo uma grande parte deles significativos a muito significativos, nomeadamente em descritores críticos, como o ruído, a saúde humana, a conservação da natureza e a preservação de sistemas ecológicos, as acessibilidades e a pressão sobre os transportes.

Para além disso, verificam-se erros e falhas de informação que a ZERO considera inaceitáveis ao nível da avaliação de alguns descritores, nomeadamente ao nível do ruído, qualidade do ar, caracterização dos sistemas ecológicos, acessibilidades e transportes e do risco de colisão (*birdstrike*), conforme elencado acima.

Ainda, as medidas de minimização e compensação propostas, que pretendem minimizar os impactes negativos, e que o EIA advoga que conseguem efetivamente minimizar os impactes negativos, embora não os consiga eliminar totalmente, carecem na sua grande maioria de garantias de execução, uma vez que são remetidas para um futuro algo longínquo e incerto, e da

responsabilidade de entidades terceiras, com uma grande incerteza associada ao nível do seu financiamento, de que são exemplo as medidas na área dos transportes ou do ruído. Outras medidas, como as da área da proteção de habitats, são na prática insuficientes, como é o caso da perda de zonas de alimentação para aves que não é sequer considerada. Fica assim por demonstrar o mérito de grande parte das medidas de minimização propostas.

Acresce ainda que a própria avaliação global de impactes do aeroporto, ponderada, após a implementação das medidas de mitigação e compensação propostas, ainda assim é negativa, conforme apresentada na pág. 770, Vol. IIc, do Relatório Síntese. Com efeito, o EIA considera uma avaliação global dos impactes negativos em -2,05 (-3,2 antes da implementação de medidas) e dos impactes positivos em +0,84 (+0,83 antes da implementação das medidas). O EIA considera que há impactes significativos ao nível do ambiente sonoro, saúde humana e sistemas ecológicos que não são passíveis de minimização.

Tendo em conta os graves erros e lacunas do EIA, a ZERO não pode deixar de emitir um **parecer desfavorável** relativamente ao projeto do Aeroporto do Montijo e respetivas acessibilidades.

Conforme provado pela ZERO, não está de todo fundamentada a urgência do projeto em apreciação, pelo que consideramos que há tempo suficiente e que deve ser encetado um novo procedimento que permita uma avaliação abrangente e integrada do sistema aeroportuário da região de Lisboa, que tenha em consideração várias alternativas e que avalie o impacte das destas a nível regional.

Apesar de toda a pressão verificada ao longo de todo este procedimento, a ZERO confia na isenção da Autoridade Nacional de AIA e espera que o presente EIA seja objeto de uma **Declaração de Impacte Ambiental desfavorável**.

*19 de setembro de 2019*

*A Direção da ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável*

## Anexo / Tabela 1

## Variação do nº de passageiros e movimentos aéreos nos principais aeroportos da Europa

Cidades	IATA	PAX2008	PAX2018	Var2008/18	Mov2008	Mov2018/17	Var2008/18	Pax/Mov2008	Pax/Mov2018
Stugarda	STR	9,932,887	11,820,484	19.00%	160,243	111,330	-43.94%	61.99	106.18
Liubliana	LUJ	1,673,050	1,812,411	8.33%	47,926	35,512	-34.96%	34.91	51.04
Viena	VIE	19,747,289	27,037,292	36.92%	292,740	241,004	-21.47%	67.46	112.19
Londres	LCY	3,271,716	4,820,292	47.33%	94,516	78,036	-21.12%	34.62	61.77
Lyon	LYS	7,924,063	11,037,698	39.29%	131,427	110,566	-18.87%	60.29	99.83
Paris CDG	CDG	60,874,681	72,229,723	18.65%	559,796	480,945	-16.40%	108.74	150.18
Madrid	MAD	50,846,494	57,891,340	13.86%	469,746	409,832	-14.62%	108.24	141.26
Roma	CIA	4,790,956	5,839,737	21.89%	59,351	52,649	-12.73%	80.72	110.92
Roma	FCO	35,227,209	42,995,119	22.05%	346,650	307,736	-12.65%	101.62	139.71
Milão	MPX	19,221,632	24,725,490	28.63%	218,476	194,515	-12.32%	87.98	127.11
Nice	NCE	10,382,566	13,850,561	33.40%	183,155	163,808	-11.81%	56.69	84.55
Milão	LIN	9,270,000	9,233,475	-0.39%	127,183	115,301	-10.31%	72.89	80.08
Hamburgo	HAM	12,838,350	17,231,687	34.22%	172,067	156,388	-10.03%	74.61	110.19
Bruxelas	BRU	18,515,730	25,675,939	38.67%	258,795	235,459	-9.91%	71.55	109.05
Nicósia	LCA	5,488,319	8,067,037	46.99%	54,571	50,329	-8.43%	100.57	160.29
Munique	MUC	34,530,593	44,546,263	29.01%	432,000	413,469	-4.48%	79.93	107.74
Dusseldorf	DUS	18,150,000	24,283,967	33.80%	228,531	221,635	-3.11%	79.42	109.57
Estocolmo	ARN	18,136,105	26,847,000	48.03%	222,900	216,685	-2.87%	81.36	123.90
Paris ORY	ORY	26,187,660	33,120,685	26.47%	234,017	229,052	-2.17%	111.90	144.60
Zagreb	ZAG	2,192,453	3,336,310	52.17%	44,542	43,688	-1.95%	49.22	76.37
Manchester	MAN	21,219,195	28,200,972	32.90%	204,610	201,239	-1.68%	103.71	140.14
Genebra	GVA	11,523,000	17,677,045	53.41%	190,113	187,162	-1.58%	60.61	94.45
Sarajevo	SJJ	510,396	1,046,635	105.06%	13,599	13,432	-1.24%	37.53	77.92
Varsóvia	WAW	9,460,606	17,755,500	87.68%	129,728	129,995	0.21%	72.93	136.59
Londres	LHR	67,054,745	80,102,017	19.46%	478,693	480,339	0.34%	140.08	166.76
Copenhaga	CPH	21,529,857	30,298,531	40.73%	264,086	265,784	0.64%	81.53	114.00
Zurique	ZRH	22,099,000	31,113,000	40.79%	275,000	278,458	1.24%	80.36	111.73
Luxemburgo	LUX	1,695,772	4,040,000	138.24%	83,141	85,031	2.22%	20.40	47.51
Londres	STN	22,360,364	28,000,730	25.22%	193,282	198,124	2.44%	115.69	141.33
Edimburgo	EDI	9,006,702	14,294,305	58.71%	125,550	130,734	3.97%	71.74	109.34
Barcelona	BCN	30,208,134	50,172,457	66.09%	321,491	335,651	4.22%	93.96	149.48

Budapeste	BUD	8,443,000	14,867,000	76.09%	110019	115,028	4.35%	76.74	129.25
Frankfurt	FRA	53,467,450	69,514,414	30.01%	485,783	512,115	5.14%	110.06	135.74
Atenas	ATH	16,466,491	24,135,736	46.57%	205,295	217,094	5.43%	80.21	111.18
Oslo	OSL	19,344,459	28,516,220	47.41%	233,771	249,290	6.23%	82.75	114.39
Londres	LGW	34,205,887	46,075,400	34.70%	263,653	283,926	7.14%	129.74	162.28