



CONTRIBUTO PARA A DECISÃO RELATIVA AO AEROPORTO DE LISBOA

Maio de 1999

Índice

1. INTRODUÇÃO	3
2. ANÁLISE CRÍTICA DO PROCESSO	4
2.1. Historial	4
2.2. Apreciações sobre o processo	4
3. APRECIÇÃO GLOBAL DA QUALIDADE DOS EPIA	7
4. SÍNTESE DA ANÁLISE DAS COMPONENTES ESTUDADAS NOS EPIA	9
4.1. Geologia, geomorfologia e recursos hídricos subterrâneos	9
4.2. Solos	9
4.3. Hidrologia e qualidade da água	9
4.4. Qualidade do ar	10
4.5. Ruído	10
4.6. Flora e comunidades vegetais	11
4.7. Fauna terrestre	11
4.8. Paisagem	12
4.9. Património histórico-cultural	13
4.10. Planeamento e uso do solo	13
4.11. Economia local e regional	14
4.12. Risco de colisão de aeronaves com aves	14
5. CONCLUSÃO	17
ANEXO I	

1. Introdução

Encontram-se actualmente em fase de discussão pública os Estudos Preliminares de Impacte Ambiental (EPIA) para as duas localizações propostas para o Novo Aeroporto de Lisboa - Ota e Rio Frio - cujo prazo finda no próximo dia 13 de Maio.

A construção de um aeroporto, independentemente da sua localização, apresenta sempre impactes ambientais de grande magnitude e significância, muitos deles irreversíveis. Os principais impactes resultam não só da operação aeroportuária, mas essencialmente da ocupação do território devida à construção desta infra-estrutura e de outras ocupações induzidas pelo aeroporto (habitações, complexos industriais, acessibilidades,...).

No quadro da discussão pública, e dada a magnitude e complexidade não só do projecto em causa, mas também de todo o processo, decidiram as três associações presentes - GEOTA, LPN e Quercus - tomar uma posição conjunta sobre o processo seguido e os estudos em apreciação.

O presente documento é constituído pelas seguintes partes:

- Texto principal, onde se apresenta a análise do processo e se faz uma apreciação global dos EPIA;
- Anexo, onde se faz uma análise mais detalhada de algumas das componentes abordadas nos EPIA. Estes textos resultam de um trabalho conjunto das três associações presentes, sendo, no entanto, o anexo da responsabilidade da associação signatária.

2. Análise crítica do processo

Tendo o Governo decidido pela necessidade de construir um novo aeroporto que substitua o actual Aeroporto Internacional da Portela, interessa reflectir sobre o processo que levou à conclusão do Estudo Preliminar de Impacte Ambiental, por forma e enquadrar a análise crítica subsequente.

2.1. *Historial*

Em reunião de 16 de Junho do ano passado, o Governo, após insistências várias das organizações não-governamentais de ambiente (ONGA), anunciou a intenção de proceder a um estudo de incidências ambientais sobre as duas localizações propostas – Rio Frio e Ota. Nessa reunião, após uma apresentação da metodologia a seguir no estudo de incidências ambientais, foi debatido o processo de escolha, tendo as organizações presentes – GEOTA, LPN e Quercus – manifestado a sua insatisfação com alguns pontos do processo. Todas as associações apontaram falhas nos termos de referência do projectado estudo, nomeadamente a falta de inclusão da actual localização da Portela e a falta de um processo de consulta pública. De notar que, como aliás adiante será referido, em Março de 1997 tinha sido publicada em Jornal Oficial das Comunidades Europeias (embora ainda não transposta para a ordem jurídica nacional, aliás numa situação de claro incumprimento) a nova Directiva de Impactes Ambientais, que menciona explicitamente a consideração de alternativas como parte integrante dos estudos de impacte ambiental. Foi colocada também a questão do adequado cruzamento de informação entre os responsáveis pela elaboração do estudo e o Plano Regional de Ordenamento da Área Metropolitana de Lisboa (em fase de elaboração).

As associações tornaram pública a sua falta de concordância com a metodologia proposta, por diversas vezes. Mais tarde, o Governo atendeu a algumas das críticas, através de um despacho conjunto dos Ministérios do Ambiente e do Ministério do Equipamento, Planeamento e Administração do Território (MEPAT), pelo qual os estudos de incidências ambientais passaram a ter um período de consulta pública; foi também prometida uma maior coordenação com a elaboração do Plano Regional. A localização da Portela não foi atendida.

Uma primeira apreciação prende-se com o atraso na definição do modelo a seguir, em função do processo e dos seus objectivos. Assim, e ao longo de 1997, o processo passou de um mero processo de auscultação junto das organizações não-governamentais para um estudo preliminar inédito no país. Muito tempo teria sido ganho se se tivesse optado desde o princípio pela condução de um estudo preliminar de impacte ambiental.

Estão em discussão pública os estudos preliminares de impacte ambiental para Ota e Rio Frio, tendo já sido realizadas audiências públicas nas duas localizações. Ficam da discussão pública algumas críticas (positivas e negativas) ao processo desenvolvido, que a seguir se desenvolvem.

2.2. *Apreciações sobre o processo*

Este é o primeiro estudo preliminar de impacte ambiental de uma grande infra-estrutura no nosso país. Esse facto é de saudar. A aplicação do princípio da consideração de alternativas representa um salto em frente em termos metodológicos nos processos de avaliação de impacte ambiental, ao permitir antecipar muitos dos problemas futuros da eventual implementação do projecto. O mesmo é possível constatar da leitura dos

actuais estudos que, apesar dos defeitos que se lhes podem apontar, não deixam de constituir um importante acervo de informação e análise das localizações em causa. Neste sentido, o Governo antecipou a aplicação da Directiva de 97/11/CE (Avaliação de Impactes Ambientais), que no seu artigo 3º, prevê a inclusão no texto do Estudo de Impacte Ambiental de uma explicitação das várias alternativas em causa.

No entanto, este avanço na metodologia e processo formal de avaliação de impacte não pode esconder o facto de não se vislumbrar uma integração eficaz da discussão do papel que qualquer infra-estrutura aeroportuária, presente e futura deverá ter no, quadro de uma estratégia nacional de transportes que tenha como objectivo assegurar a mobilidade sustentável no espaço português. Essa estratégia nacional não foi discutida, nem no debate público prévio aos estudos preliminares de impacte ambiental, nem na própria discussão pública dos estudos. A falta de integração dos vários modos de transporte em qualquer dos cenários previstos é manifesta.

Uma segunda crítica, relacionada com a falta de estratégia já identificada, prende-se com a justificação efectiva da necessidade de construção do novo aeroporto. Com efeito, à excepção de umas previsões de tráfego baseadas, ao que parece, na manutenção da tendência de crescimento dos últimos anos, pouco se avança em termos de justificação e urgência da construção do novo aeroporto. O GEOTA, a LPN e a Quercus já manifestaram o seu apoio a uma decisão quão breve quanto possível sobre a desejabilidade e localização do novo aeroporto, independentemente da data da sua construção e entrada em operação. Essa decisão trará benefícios para o planeamento do território, a determinação do sistema de transportes. O arrastamento da actual situação trará consigo mais indefinição e prolongará os custos já actualmente sentidos nas duas localidades, em resultado da pressão especulativa e das restrições impostas pela reserva de terrenos.

Ainda no domínio da justificação do novo aeroporto, os argumentos aduzidos para a desactivação do aeroporto da Portela parecem-nos insuficientes, face a múltiplas intervenções de diferentes quadrantes sobre as possibilidades de expansão e optimização do aeroporto. Independentemente dessas observações, é fundamental que, num processo de avaliação de impacte ambiental, seja tida em conta a opção Portela.

Na eventualidade de o processo actualmente em curso concluir pela decisão de construir um novo aeroporto, coloca-se então o problema da ocupação futura dos terrenos do actual aeroporto da Portela. Nesse sentido, nada foi esclarecido, sendo notória a falta de elementos sobre quais os cuidados e regras de planeamento a adoptar nessa eventualidade. Esta questão prende-se claramente com o impacte social, ambiental e económico da decisão em causa e deveria ter sido objecto dos termos de referência da equipa dos estudos em análise.

A indecisão sobre o futuro da estrutura aeroportuária da Portela e sobre a localização do novo aeroporto prolongará indefinidamente a elaboração do Plano Regional de Ordenamento de Território. Nesse sentido, torna-se imperativo que, antes mesmo da decisão final sobre o Aeroporto de Lisboa, o Plano Regional de Ordenamento de Território estabeleça claramente os instrumentos e objectivos a utilizar no planeamento da Área Metropolitana, com os dois (ou mais) cenários possíveis: manutenção da Portela, construção de novo aeroporto.

Finalmente, uma discussão pública da localização do novo aeroporto só ficará completa com a integração dos estudos presentemente em discussão com os respeitantes à gestão aeroportuária e navegação aérea e ao estudo de acessibilidades actualmente a ser

conduzido pelo consultor geral da NAER, a Aeroports de Paris. Teria sido assim preferível que os estudos em causa fossem executados e apresentados simultaneamente. Não tendo o mesmo sido possível, recomenda-se no entanto que seja estabelecido, também para esses estudos (e apesar de não prefigurarem um estudo de impacte ambiental) um novo período de consulta pública.

3. Apreciação global da qualidade dos EPIA

A equipa contratada pelo proponente para realizar os Estudos Preliminares de Impacte Ambiental (EPIA) reúne especialistas de diversas valências, na sua maioria professores universitários, reconhecidos pela competência técnica na sua área. No entanto, temos algumas críticas a apontar, na sua maioria omissões, que poderão atribuir-se em parte a limitações impostas pelo proponente e ao prazo disponibilizado para a elaboração do estudo.

O EPIA é constituído por quatro peças fundamentais: resumo não técnico, relatório executivo, relatório técnico e anexos. O relatório executivo constitui um resumo mais alargado que o não técnico, sendo por isso importante para a consulta pública. Não sendo esta peça vulgar nos estudos de impacte ambiental, consideramos positivo a sua elaboração e disponibilização ao público.

O Resumo Não Técnico foi distribuído em dois jornais de grande tiragem, tendo sido a primeira vez que tal foi efectuado em Portugal. O EPIA foi disponibilizado, quase na sua totalidade, na internet, algo também invulgar.

Em vez de se ter feito um estudo conjunto das alternativas, foram apresentados dois estudos absolutamente distintos, cada um constituído pelas peças acima referidas. Num deles foi analisada a alternativa Ota e no outro a alternativa Rio Frio, que se sub-dividiu em duas sub-alternativas (N/S e E/W). Se o objectivo do estudo é avaliar qual das localizações é ambientalmente menos desfavorável à implantação de um aeroporto, é lamentável que não seja feita qualquer comparação entre as alternativas. Tal facto remete para a Comissão Técnica de Avaliação, naturalmente menos conhecedora do estudo, esta comparação. Por outro lado, a fase de consulta pública é francamente empobrecida, uma vez que esta fase da avaliação de impactes ambientais se destina fundamentalmente a esclarecer e ouvir a população, de quem não se pode esperar ter o conhecimento necessário para a sua interpretação e comparação.

A opção de fazer dois estudos distintos, que naturalmente teriam que focar as mesmas questões, levou a uma autêntica duplicação de informação. Tal facto apenas contribui para um aumento de custos (em papel, tinta e horas de trabalho), e para dificultar a análise dos dois estudos, levando até ao aborrecimento e confusão do leitor.

Na audiência pública realizada em Pinhal Novo as associações não governamentais de ambiente (ONGA) pediram à mesa que justificasse a não comparação de alternativas. O Coordenador da equipa que elaborou os EPIA disse que tal decisão tinha sido tomada pela tutela (Ministério do Planeamento, Planeamento e Administração do Território - MEPAT).

Da leitura do estudo (mais propriamente dos estudos) verifica-se que algumas das componentes analisadas não são essenciais à decisão de localização. Uma vez mais, esta análise vai caber à Comissão Técnica de Avaliação, sendo a fase de consulta pública novamente prejudicada. Este trabalho, a bem de uma decisão mais técnica e fundamentada, caberia à equipa que realizou o EPIA.

O estudo não faz qualquer referência aos custos, directos e indirectos, associados ao projecto. Uma correcta avaliação ambiental de alternativas pressupõe o conhecimento do projecto em foco, que obviamente tem que passar por uma análise dos custos a ele associados. Não se espera uma análise detalhada nesta fase preliminar mas que seja

dada uma ordem de grandeza, que deveria ter sido incluída na parte de descrição do projecto. Num projecto desta dimensão os custos, directos e indirectos, associados devem incluir não só os custos da estrutura aeroportuária mas os que resultam das acessibilidades, dos futuros usos do solo, entre outros.

Dada a natureza e dimensão do projecto esperam-se fortes efeitos induzidos. O projecto não pode ser visto apenas como um aeroporto, mas também como um motor de significativas modificações do uso do solo. Assim, os impactes sobre as diversas componentes ambientais dependem também desta futura alteração. Nos EPIA quase não se faz uma análise integrada dos impactes indirectos, ou seja, não se analisam os efeitos que o aumento populacional e que a fixação de novas actividades terão sobre as restantes componentes analisadas.

Tal como é várias vezes reconhecido no estudo, nota-se falta de informação, ou utilização de informação antiga, possivelmente desactualizada. Nas audiências públicas este facto foi diversas vezes apontado. Os próprios EPIA referem a necessidade de estudos mais aprofundados, tais como: dados hidrológicos, informação de base sobre o biota e o *Risco de colisão de aeronaves com aves*.

Consideramos que a análise de risco de acidente, ou melhor, a comparação do risco de acidente entre as alternativas não se encontra suficientemente desenvolvida.

Relativamente à análise macro-económica, nomeadamente tratando-se de um projecto de investimento de capitais públicos (não na totalidade, mas em parte), a justificação do projecto não se encontra suficientemente elaborada.

4. Síntese da análise das componentes estudadas nos EPIA

Tal como referido na introdução, a análise detalhada de cada uma das componentes dos EPIA está reflectida, na maioria dos casos, nos anexos. Neste ponto far-se-á uma síntese das ideias fundamentais resultantes deste trabalho.

4.1. Geologia, geomorfologia e recursos hídricos subterrâneos

Consideramos que a caracterização geológica apresentada se revela insuficiente para aferir cabalmente parâmetros e condicionamentos de hidrogeologia e recursos hídricos subterrâneos. Consideramos necessário um programa de prospecções e sondagens.

O impacto sobre os recursos hídricos subterrâneos resultante do desenvolvimento induzido (ocupação de espaço com outras utilizações, nomeadamente, habitação, espaços industriais,...) é bastante mais difícil de controlar do que o resultante do aeroporto em si. Assim, tendo em conta que a localização de Rio Frio se encontra sobre a maior reserva estratégica de água da Península Ibérica, não consideramos aceitável o risco que se correria.

4.2. Solos

Comparando a localização na Ota com a localização em Rio Frio, a localização na Ota aparece como nitidamente melhor pelas seguintes razões:

- A Ota já tem destruído cerca de 8% da área total de implantação constituída pelo aeródromo actual e Buffer, tem 17% da área com impactos moderados, 31% elevado e apenas 44% com impacto muito elevado, enquanto no caso do Rio Frio, 68% têm impacto muito elevado, enquanto 3% têm impacto elevado e 29% moderado, não existindo área com impacto reduzido ou sem impacto.
- impacto na Ota pode ser minimizado, mas o impacto em Rio Frio não, pois grande parte do impacto nesta localização tem a ver com a recarga de aquíferos de uma das zonas mais importantes de água subterrânea de abastecimento a Área Metropolitana de Lisboa.
- As implicações do crescimento urbano sobre a destruição de solos nas zonas envolventes é muito mais grave na zona de Rio Frio, o mesmo se passando com as vias de comunicação (via férrea ou rodoviária).
- Não existe no caso da Ota nenhum sistema agrário a defender, que dependa do solo, enquanto em Rio Frio existe para além do montado de sobre, a potencialidade para a horticultura intensiva e o abastecimento de frescos a Lisboa. Trata-se, junto com o Montijo e Alcochete, das zonas com solos e clima de maior potencialidade para produção intensiva de hortícolas.
- No caso da Ota, para além de alguns solos de grande importância pela sua produtividade e que ficando na zona envolvente e de buffer devem ser salvaguardados e utilizados nos arrelvamentos e como forma de depurar. De facto com as movimentações de terra que esta implantação provocará será fácil efectuar as medidas minimizadoras previstas.

4.3. Hidrologia e qualidade da água

Os principais impactes resultantes para esta componente são:

- Alteração do escoamento superficial devida à significativa impermeabilização de terrenos;

- Alterações na qualidade da água resultantes da deposição de poluentes atmosféricos, escorrências das áreas impermeabilizadas, arrastadas pelas águas de chuva e de lavagem, e pela grande quantidade de efluentes gerados de características essencialmente urbanas.

Os elementos fornecidos são claramente insuficientes para a formação de uma opinião fundamentada quanto à alternativa menos penalizante, se olharmos estritamente à componente dos recursos hídricos superficiais. A análise de impactes realizada para os recursos hídricos é manifestamente inconclusiva e insuficiente em aspectos fundamentais para a conservação dos recursos hídricos e para a análise das alternativas. A análise efectuada encontra-se ao nível das incidências ambientais e não da análise de impactes propriamente dita. Assim, é necessária a sua reformulação, com a previsão e análise dos principais poluentes relacionados com a actividade aeroportuária (metais pesados, óleos, gorduras, composto aromáticos, compostos tóxicos, ...) no meio hídrico, o acréscimo de poluentes e a alteração aos usos da água.

4.4. Qualidade do ar

A análise da qualidade do ar efectuada nos EPIA permite afirmar que, não obstante a localização de Ota poder eventualmente induzir um acréscimo mais significativo da poluição atmosférica, particularmente nas emissões de NOx, esta componente não é decisiva na seriação das duas hipóteses de localização.

Com efeito, a análise efectuada permite identificar área relativamente extensas (sete vezes mais do que em Rio Frio) de ultrapassagem dos valores-guia para a poluição fotoquímica (NOx) e CO na localização da Ota. No entanto, a população efectuada por aquilo que será, no seu essencial, poluição episódica, não sendo contabilizada, será sensivelmente igual nas duas localizações.

4.5. Ruído

A análise do estudo de impactes sobre os níveis de ruído efectuada no âmbito do EPIA deve ser precedida de uma nota sobre a falta de integração dos resultados das diferentes componentes dos EPIA. Esta falta de integração é gritante, pois a análise sobre a população potencialmente afectada por níveis de ruído elevados é calculada na secção do Ruído, tendo por base a actual população das zonas em causa, quando se admite, noutras componentes dos EPIA, que a população em causa irá aumentar, por via da migração provocada pela própria infra-estrutura. No entanto, os autores previnem, tanto num caso como noutro, que a população afectada irá provavelmente aumentar.

A análise de ruído padece ainda, tal como o restante estudo, do defeito de não comparar efectivamente as duas alternativas em causa (embora efectuada para as duas orientações previstas em Rio Frio), deixando essa comparação para o leitor.

Não havendo defeitos significativos a apontar à metodologia afectada, fica patente da exposição efectuada nos EPIA que a população afectada variará consideravelmente nas diferentes alternativas, sendo que a ordenação em termos de população afectada pelo ruído será a seguinte:

População menos afectada-----→ População mais afectada

Rio Frio (Norte/Sul) → Ota → Rio Frio (Este/Oeste)

A conclusão anterior refere-se contudo apenas ao tráfego aéreo, não incluindo o tráfego rodoviário e ferroviário induzido pelo aeroporto. A presença de fontes de ruído na imediação dos acessos rodoviários poderá provocar localmente aumentos significativos do ruído, sobretudo na envolvente da Ota.

Tendo em conta o objectivo de captação de tráfego ferroviário, que será sempre maior na localização da Ota, na categoria de Ruído e não obstante o número de população afectada ser nesta hipótese, não se afigura que o ruído possa ser considerado um factor crítico de decisão na escolha da localização do Aeroporto.

4.6. Flora e comunidades vegetais

A caracterização da situação de referência apresentada é adequada e recorre a técnicas estatísticas de análise multivariada que permitem a valoração objectiva dos elementos florísticos.

A identificação e avaliação de impactes, pelo contrário, não se encontra suficientemente sistematizada. É notória, designadamente, a insuficiente caracterização tipológica dos impactes identificados. A não explicitação da escala de magnitudes utilizada torna difícil aquilatar a importância dos impactes referidos.

É extremamente relevante o reconhecimento, por parte dos projectistas, da sua incapacidade para avaliar os impactes na faixa de influência indirecta do novo aeroporto, por manifesta insuficiência de dados ou projecções sobre a futura ocupação do solo nessa faixa. Ao reconhecerem que limitam a sua análise à zona de influência directa, tornam claro que uma fracção de dimensão desconhecida, mas potencialmente muito elevada, dos impactes gerados pelo projecto não é contemplada no presente relatório.

Finalmente, é de reter a grande importância dos valores florísticos e vegetacionais que caracterizam quaquer das áreas estudadas. O trabalho dos técnicos projectistas aponta inequivocamente nesse sentido.

4.7. Fauna terrestre

De um modo geral, a componente Ecologia-Fauna Terrestre do EIA está tecnicamente bem feita. A metodologia utilizada é adequada, embora incompleta:

a) Não foram consultados especialistas nos vários temas, o que é particularmente visível no caso dos quirópteros. É uma falha grave, porque a grande maioria das espécies apresenta um estatuto de conservação ameaçado, sendo primordial a conservação das áreas de abrigo e dos biótopos de alimentação.

b) O período de amostragem não é, de forma alguma, suficiente para fazer uma inventariação completa. O período de Junho a Outubro não permite amostrar as espécies invernantes (especialmente as aves limícolas) que utilizam os estuários do Tejo e Sado.

Os impactos negativos em Rio Frio são claramente superiores (na componente fauna) aos da Ota. Apesar das áreas de montado serem (ainda) abundantes no nosso país, o montado de Rio Frio apresenta um nível de conservação bastante razoável e é por isso uma importante área a preservar, ainda mais situando-se na confluência de dois dos estuários ibéricos mais importantes em termos de biodiversidade.

No entanto, a Ota é uma ilha rodeada por áreas já muito humanizadas e seria também importante a sua conservação. Contudo, em termos faunísticos parece-nos mais importante a manutenção de Rio Frio.

As análises dos estudos preliminares do Novo Aeroporto relativamente à Herpetofauna da Ota e de Rio Frio baseiam-se essencialmente em levantamentos de campo efectuados entre Junho e Outubro de 1998. Dada a marcada sazonalidade destas espécies, é importante referir que do ponto de vista técnico e científico estes estudos apresentam sérias limitações. Por esta razão, importa referir os seguintes aspectos que consideramos graves relativamente a estes estudos:

1. À classe dos Anfíbios pertencem espécies cuja actividade nos meses de Verão é extraordinariamente reduzida, verificando-se inclusivamente que grande parte das espécies estavam (entram em letargia nos meses mais quentes), podendo para o efeito enterrar-se até uma profundidade relativamente elevada.
2. À classe dos Répteis pertencem espécies cuja actividade nos meses de Verão é sempre elevada, mas cujos hábitos são de forma geral pouco conspícuos, necessitando as espécies menos comuns de metodologia apropriada para o seu estudo. Opcionalmente, pode optar-se por intensificar o esforço de amostragem na altura da reprodução destes indivíduos, época em que os indivíduos são mais facilmente observáveis. Os meses referentes à época de reprodução (entre Março e Junho) também não foram contemplados nas amostragens deste estudo.
3. Pelas razões apresentadas em 1) e 2), nenhum destes estudos pode ser considerado credível para a caracterização individual dos locais visados. Adicionalmente, os estudos também não podem ser usados como referência para uma análise comparativa entre os dois locais, uma vez que a Ota e o Rio Frio são distintos em termos de caracterização climática e de biótopo, o que muito influencia a distribuição destas espécies. Dados que permitissem a comparação entre estes dois locais teriam que, obrigatoriamente, ter sido recolhidos com a metodologia adequada e durante pelo menos duas ou três épocas, uma vez que (por exemplo) o melhor mês para, na Ota, se verem determinadas espécies de anfíbios não é necessariamente o melhor mês para se verem essas mesmas espécies em Rio Frio.
4. Tendo em conta todos os aspectos atrás referidos, devemos ainda salientar que a realização destes estudos não cumpriu os objectivos almejados, uma vez que não só não permite a caracterização individual dos locais como não permite sequer uma análise comparativa. Trata-se de um estudo ambicioso que, do ponto de vista da herpetofauna, por não ter sido realizado nas épocas correctas, não é credível.

4.8. Paisagem

Uma análise desta componente depende não só do tipo de intervenção a efectuar, mas essencialmente das características naturais do local de implantação.

As regiões em estudo apresentam realidades bem distintas no que respeita à componente paisagem. A região da Ota é bastante intervencionada e desordenada, contrariamente a Rio Frio que se caracteriza por uma elevada homogeneidade paisagística.

Analisando as matrizes de pressões/impactes verifica-se que a opção Ota apresenta impactes negativos superiores no que respeita à pressão motivada pela modelação de terrenos (como seria naturalmente de esperar). No que respeita às outras pressões, as duas opções de orientação de pista de Rio Frio apresentam impactes negativos superiores à opção Ota. Relativamente à implantação de um objecto de referência e à expansão urbana/industrial os EPIA consideram que podem existir impactes positivos maiores na Ota do que nas duas opções de Rio Frio.

Assim, somos levados a concluir, que a opção Ota é mais favorável à implantação do novo aeroporto (NA) no que respeita à paisagem.

4.9. Património histórico-cultural

O estudo desta componente foi elaborado em colaboração com o Centro de Arqueologia de Almada, a quem expressamos o nosso agradecimento.

No que diz respeito ao património histórico-arquitectónico, etnográfico, simbólico e cultural, podemos afirmar que, quer o futuro aeroporto se venha a localizar na Ota ou em Rio Frio, o que nos parece essencial é que seja tida em conta a necessidade de realizar levantamentos e estudos que permitam salvaguardar esses valores histórico-arquitectónicos, etnográficos, simbólicos e culturais, a um nível geográfico mais vasto do que o contemplado nos estudos.

Em termos de património arqueológico, não só se reafirma a necessidade, aliás referida nos estudos, de realizar estudos mais aprofundados para ambas as localizações, como nos parece prematuro afirmar a preferência de Rio Frio em relação à Ota.

Em suma, no que diz respeito ao património cultural e construído, e uma vez que os montantes de investimento envolvidos são extremamente elevados, será quase criminoso não reservar o tempo e as verbas indispensáveis a uma correcta avaliação, a par dos impactes no meio físico, dos impactes no quotidiano das populações actuais e nas sobrevivências das comunidades humanas que, desde a Pré-História, fruíram o mesmo espaço. Sem esses estudos é, de facto, prematura qualquer preferência por alguma das localizações propostas para o novo aeroporto.

4.10. Planeamento e uso do solo

Nesta componente considerámos que os factores que distinguem a Ota de Rio Frio são: acessibilidades e afectação de espaços ecologicamente sensíveis.

No que respeita às acessibilidades ferroviárias, onde residem as principais diferenças, a Ota apresenta uma situação claramente mais favorável. Basta comparar os 30 minutos previstos para chegar da Ota à Estação de Entrecampos contra os previstos 45 minutos necessários para ir de Rio Frio até ao mesmo local. Esta limitação de Rio Frio poderia ser reduzida com a construção de uma ponte ferroviária entre o Barreiro e Lisboa. No entanto, este custo (económico e ambiental) deverá ser, em parte, imputado ao custo do NA.

Relativamente à ocupação de espaços ecologicamente sensíveis, os EPIA analisaram a ocupação directa (o aeroporto em si) e a ocupação indirecta (resultante do desenvolvimento induzido, por exemplo, por novos espaços urbanos). A grande diferença entre as duas localizações reside na ocupação indirecta, encontrando-se Rio Frio numa situação desvantajosa, uma vez que se prevê a ocupação de zonas do Parque Natural da Arrábida, região de grande valor ecológico, já sujeita a fortes pressões (urbanísticas, turísticas, industriais e de exploração de recursos naturais).

Perante os cenários de crescimento populacional, os EPIA verificam a sua compatibilização com os PDM eficazes. Sendo reconhecido que em Portugal os PDM têm, vulgarmente, áreas de expansão urbana excessivas, não nos parece que a análise feita de esta forma seja de grande utilidade. Perante estes cenários demográficos os EPIA deveriam analisar o seu efeito na ocupação do território.

Os principais impactes sobre o ordenamento do território e uso do solo resultarão essencialmente dos efeitos induzidos e não da estrutura aeroporto em si. Assim, estes

impactes estão essencialmente dependentes de uma correcta política de ordenamento para a região do futuro aeroporto.

Da leitura dos EPIA, fica a sensação de que, em termos de ordenamento do território, a principal diferença entre a Ota e Rio Frio é a hipótese de recuperar uma zona muito intervencionada, contra a hipótese de transformar uma área menos modificada.

Cabe nesta análise lembrar que se deve planear primeiro e decidir depois. Assim, qualquer decisão sobre o NA deve ser tomada no âmbito do Plano Regional de Ordenamento da Área Metropolitana de Lisboa, que deverá incluir a Ota.

4.11. Economia local e regional

Não nos parece que esta componente seja um factor de decisão para a localização do NA. Por outro lado, os EPIA referem que a análise é dificultada pela falta de dados económicos do projecto.

Os impactes resultantes dependem essencialmente da resposta que os agentes económicos e as autoridades locais e regionais tiverem perante o projecto e não tanto à localização que for escolhida.

4.12. Risco de colisão de aeronaves com aves

A região de Lisboa engloba duas zonas húmidas de importância internacional, o estuário do Tejo e o estuário do Sado, que albergam uma das maiores concentrações de aves da Europa. Só no estuário do Tejo chegam a residir, durante o inverno, cerca de 150 mil aves. Muitas destas, como os flamingos, gansos, patos, garças e gaivotas atingem grandes dimensões, o que as torna particularmente perigosas para aeronaves. Estas espécies, assim como as limícolas, deslocam-se frequentemente em bandos, o que aumenta ainda mais os riscos associados a colisões. Muitas das zonas agrícolas e florestais circundantes são também ricas em aves, sendo de destacar neste contexto os vários milhões de pombos selvagens residentes na região. Tendo em conta a potencial gravidade das consequências do embate de aves com aeronaves, que pode chegar mesmo a provocar a sua queda, é sem dúvida fundamental avaliar em detalhe os riscos inerentes às potenciais alternativas de localização de um aeroporto. É inquestionavelmente um factor determinante na localização.

O EPIA utiliza uma metodologia expedita de avaliação do risco de embate que nos parece bastante apropriada para uma situação em que os conhecimentos da avifauna sejam muito baixos. Esta limitação é reconhecida no relatório, em que se pretendeu apenas atingir os resultados possíveis sem a recolha de dados no terreno.

Os modelos aplicados no EPIA extrapolaram para os habitats da área níveis de risco obtidos na literatura.. No entanto, o modelo utilizado poderia ser bastante melhorado com dados recolhidos directamente nas faixas de aproximação das aeronaves. É bem claro que este tipo de informação não poderia ter sido obtido no curto prazo disponível para efectuar o EPIA.

As conclusões do estudo são claras - tanto no caso de Rio Frio como no da OTA existem riscos substanciais de embate de aves com aeronaves. É também claro que os riscos são substancialmente superiores em Rio Frio. Os riscos associados à localização na Portela não foram avaliados.

Como os autores do estudo muito bem reconhecem, a metodologia que aplicaram ignora os riscos acrescidos do potencial embate com aves em migração ou em deslocação entre o estuário do Sado e o do Tejo, assim como os riscos associados aos bandos de pombos

torcazes. A avaliação destes riscos só seria possível com um estudo detalhado dos movimentos das aves na região ao longo de, pelo menos, um ciclo anual.

Os estuários do Tejo e do Sado estão localizados ao longo de uma importante rota migratória que liga o centro e norte da Europa às regiões tropicais e subtropicais de África. Ao longo desta rota deslocam-se anualmente milhões de aves aquáticas, muitas das quais com grandes dimensões e associadas em bandos. Não é conhecida qual a percentagem destas aves que pára para se alimentar ou repousar nos estuários, mas ela é decerto elevada. O facto é que, durante as épocas de migração, centenas de milhar ou até milhões de aves em bando fazem voos de aproximação aos estuários da região. Estes podem pôr em risco aeronaves em aproximação à Ota, Rio Frio, ou até mesmo à Portela, mas desconhecem-se por completo quais os riscos associados a cada uma das alternativas. Não entendemos como é que é possível optar por uma das alternativas sem quantificar esses potencialmente sérios riscos.

Rio Frio localiza-se entre os estuários do Tejo e do Sado. É pois muito provável que esteja sobre as rotas de aves que efectuam deslocações entre os dois estuários. Muitas dessas aves têm grandes dimensões e deslocam-se em bandos, podendo por isso constituir um grande risco para as aeronaves. No entanto não se conhecem nem as rotas dessas deslocações nem a frequência com que são utilizadas. Estamos perante um elevado risco potencial até agora não avaliado, como é aliás reconhecido no estudo.

É de recordar ainda os problemas criados pelos bandos de grandes pombos torcazes que utilizam a região. O estudo não avalia o risco colocado pelos movimentos destes bandos, que são desconhecidos. Devido à maior proximidade dos dormitórios utilizados por esta espécie é provável que este factor prejudique mais Rio Frio que a Ota ou a Portela.

Um factor que parece ser particularmente grave no caso de Rio Frio é a grande densidade de cegonhas na região. Devido ao seu peso e grande familiarização com o Homem as cegonhas constituem um enorme risco para as aeronaves.

Estes comentários demonstram que o conhecimento dos riscos de colisão de aves com aeronaves nas diferentes localizações é ainda muito incompleto.

Finalmente, é de referir que a eliminação de aves num raio de vários quilómetros em torno das pistas, sugerida por alguns autores e referida pelos EPIA, não é aplicável à região dos estuários; violaria legislação nacional e comunitária e só seria eficaz eliminando centenas de milhares de aves pertencentes a espécies migradoras e ameaçadas.

Concluindo, a metodologia aplicada nos EPIA é correcta, mas ignora por completo importantes factores de risco. Esta limitação é reconhecida no relatório, em que se pretendeu apenas atingir os resultados possíveis sem a recolha de dados no terreno.

O modelo utilizado poderia ser melhorado com dados de terreno sobre a densidade das diferentes espécies de aves nas faixas de aproximação das aeronaves.

As rotas de aproximação das aves em migração aos estuários, as deslocações entre os estuários, e os percursos efectuados pelos bandos de pombos torcazes, são completamente desconhecidos. Esta situação é grave por se estar perante factores que poderão estar associados a grandes riscos. É obviamente fundamental fazer um estudo aprofundado destes factores nas três alternativas de localização, antes de tomar uma decisão. Qualquer decisão tomada sem este estudo é leviana e colocará desnecessariamente em risco a vida de utentes do aeroporto.

Tendo em conta os resultados dos EPIA e os factores de risco acima referidos que não foram nele avaliados, é quase certo que o risco de colisão na alternativa de Rio Frio é muito mais elevado que na Ota.

5. Conclusão

O GEOTA, a LPN e a QUERCUS, tendo em conta as falhas que o processo apresenta, consideram não ser possível neste momento tomar nenhuma posição, positiva ou negativa, sobre a construção/localização do aeroporto. No entanto, a análise dos EPIA permite algumas conclusões/recomendações:

1. Congratulamos o Governo por ter elaborado uma avaliação preliminar de impacto ambiental. A divulgação feita do resumo não-técnico, bem como a disponibilização dos EPIA, na sua quase totalidade, na internet vêm também ao encontro do há muito pedido pelas associações.
2. Não é correcto construir um novo aeroporto sem justificar a sua necessidade. Consideramos que os estudos disponibilizados não nos permitem concluir sobre a necessidade imediata de um novo aeroporto, sem pôr, no entanto, em causa a necessidade de reservar desde já o sítio para um futuro aeroporto, em sede de planeamento regional, para quando, e se, ele vier a ser necessário.
3. Um estudo sério tem que incluir o estudo da opção Portela. Os EPIA apresentados não consideram esta alternativa. Esta exigência é feita desde o princípio do processo pelas três associações. Para este estudo é necessário definir o futuro dos terrenos ocupados pelo actual aeroporto, caso este seja desactivado.
4. Uma discussão pública só ficará completa com a apresentação dos estudos respeitantes à gestão aeroportuária e navegação aérea e de acessibilidades. Não tendo o mesmo sido possível, recomenda-se, no entanto, que seja estabelecido também para esses estudos um novo período de consulta pública.
5. Os EPIA das diferentes alternativas têm que ser comparados pelos técnicos que os realizaram. A decisão tomada pela tutela em não efectuar a sua comparação dificulta o processo de tomada de decisão, tratando-se de uma falha grave.
6. É essencial tornar público quais os custos de um projecto desta envergadura, incluindo custos directos e indirectos, bem como quem os suportará.
7. Uma decisão relativa à localização do aeroporto tem que incluir uma análise de risco completa que compare todas as opções, incluindo a Portela. Isto não foi feito nos EPIA.
8. Neste momento, a informação disponível não permite ajuizar da melhor opção. Porém, permite eliminar a opção Rio Frio, que é claramente uma alternativa inferior do ponto de vista de uma decisão com objectivos múltiplos. Destacam-se os seguintes impactes negativos decisivos, reconhecidos nos próprios EPIA, que diferenciam Rio Frio da Ota:
 - a alteração de uso do solo induzida pelo aeroporto (pressão imobiliária, acessibilidades,...) provocará uma pressão e riscos de poluição acrescidos sobre a maior reserva estratégica de água da Península Ibérica, os aquíferos das bacias inferiores do Tejo-Sado. As associações signatárias consideram estes riscos irresponsáveis e inaceitáveis;
 - Rio Frio implica uma vasta destruição de solos com elevada aptidão agrícola;

- De acordo com os EPIA, o risco de colisão de aeronaves com aves, com as consequências conhecidas para a segurança do tráfego aéreo, é elevado em Rio Frio, estando ainda por quantificar alguns movimentos efectuados pela avifauna, pelo que este risco será ainda ampliado.

- a escolha da localização deve privilegiar a acessibilidade ferroviária rápida e privilegiando a maioria dos utilizadores do aeroporto (grande parte oriundos do Concelho de Lisboa). Neste aspecto, Rio Frio tem uma posição francamente desfavorável face à Ota e à Portela.

8. Não considerámos como factor de decisão os seguintes aspectos:

- problemas da pressão imobiliária em si mesmos, igualmente preocupantes em qualquer das localizações;
- efeitos económicos locais, que serão de pequena magnitude, semelhantes nas várias localizações e insignificantes à escala regional;
- efeitos macroeconómicos, que, possivelmente importantes, estão mal estudados e serão provavelmente semelhantes para qualquer localização;
- aspectos aeronáuticos, que não são publicamente conhecidos, mas que se presumem preferentemente viáveis em qualquer das alternativas.

9. Em resumo, os estudos disponíveis apenas nos permitem, devido à magnitude dos impactes ambientais em Rio Frio, excluir esta hipótese de localização. Mantém-se portanto em aberto as outras duas hipóteses, Ota e Portela, para as quais não existem estudos comparativos que permitam, neste momento, qualquer opção.

GEOTA, LPN e Quercus, Maio de 1999