



NOVO AEROPORTO DE LISBOA QUERCUS, GEOTA E LPN ANALISARAM O ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO NAL E APRESENTAM AS QUATRO RAZÃO PARA NÃO AVANÇAR COM A OBRA

O CONTEXTO

A Quercus - Associação Nacional de Conservação da Natureza, o GEOTA - Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente e a LPN - Liga para a Protecção da Natureza apresentaram esta sexta-feira o seu parecer relativo ao Estudo de Impacte Ambiental do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete, em fase de Estudo Prévio.

A Quercus, o GEOTA e a LPN consideram que o estudo de impacto ambiental (EIA) se limitou a fazer uma avaliação muito limitada do verdadeiro impacte do projecto na região, uma vez que a maioria dos impactes avaliados foram-no apenas para a área de implantação do projecto, continuando os reais impactes na envolvente e na região por apurar.

Para além disso, na maior parte dos descritores, embora se identifiquem impactes negativos com alguma magnitude, as conclusões retiradas são invariavelmente de que os mesmos são de significância reduzida ou mesmo negligenciável. No entanto, a verdadeira dimensão dos impactes nunca é espelhada no resumo não técnico (RNT), pelo que o mesmo não é um reflexo fidedigno do EIA. Este facto é tanto mais grave quanto a extensão e a complexidade do documento que o RNT pretende resumir não permitem a sua análise detalhada pela generalidade da população.

De sublinhar ainda que a avaliação dos impactes cumulativos é insuficiente, reduzindo-se apenas aos projectos conexos. Mesmo esta avaliação minimiza de forma que consideramos inaceitável os impactes decorrentes do efeito barreira induzido pelas várias acessibilidades, nomeadamente a fragmentação dos habitats e a perda de vastas áreas de montado, bem como a alteração no tecido urbano já existente e nas suas relações de vizinhança. Uma vez mais, a expansão urbana induzida por infra-estruturas de transporte, e em particular as rodoviárias, está completamente omissa desta avaliação.

A prática de realizar a consulta pública no âmbito do procedimento de AIA durante os meses de Agosto e Setembro, época em que a maioria dos cidadãos se encontra de férias ou a retomar a sua actividade profissional, continua a ser seguida, o que é altamente contraproducente, face à dimensão e complexidade do documento em análise.

AS RAZÕES PARA NÃO AVANÇAR COM A OBRA

1. Área de montado a abater é mais elevada do que o previsto

O projecto agora em análise apresenta algumas diferenças significativas em relação ao que foi considerado na Avaliação Ambiental Estratégica, nomeadamente no que concerne à sua localização. Ao se deslocar a área de implantação do NAL para Noroeste, será afectada uma maior área de montado, que no projecto presente totaliza 1278 ha. O EIA refere ainda como medida de compensação a plantação de mais de 1500 ha de montado na área envolvente, sem no entanto referir a localização dessa compensação.

A localização anterior do NAL permitia poupar uma área significativa de montado e de povoamento de sobreiros, uma vez que a zona Sul é constituída maioritariamente por eucaliptal e por áreas agrícolas. A justificação dada, a maior facilidade de expropriação a Norte que a Sul, carece de fundamentação, uma vez que não foram contabilizados os custos reais da expropriação, quer a Norte, quer a Sul. Aliás, o facto da Herdade da Vargem Fresca, que confina a Noroeste com a presente localização, no que concerne ao loteamento da Portucale, ser considerada como área humanizada ou até mesmo construída, chegando mesmo ao ponto de serem incluídos 18 lotes na faixa de protecção de 200 metros à volta do perímetro do NAL, não obstante existirem apenas arruamentos e campos de golfe, poderá indiciar que a justificação das expropriações poderá não ter sido correctamente avaliada.

2. Impactes nos ecossistemas locais

Em relação à ecologia, o EIA apresenta lacunas muito graves e que são mesmo impeditivas de uma avaliação completa e adequada dos impactes reais do projecto. A avaliação de impactes efectuada incide apenas sobre a área de implantação do NAL, não abrangendo os impactes directos ou indirectos sobre a envolvente, facto tanto mais grave quanto o NAL se situa a uns escassos 5 km de uma Reserva Natural e de uma Zona de Protecção Especial e, para mais, entre duas zonas húmidas, com a concomitante deslocação de aves entre elas, atravessando a área de influência do NAL.

Ora, a avaliação de impactes sobre a avifauna não incluiu dados para a época de inverno, quando uma boa parte das aves presentes na região são invernantes. E o estudo RADAR sobre as rotas migratórias e os seus efeitos sobre a possibilidade de *bird-strike* também não se encontram concluídos. Estes dois dados são absolutamente imprescindíveis para se poder aferir com exactidão o real impacte do empreendimento na avifauna, para além da sua inegável relevância para a avaliação do nível da segurança de operação da aviação na zona.

3. Hidrologia e uso do solo

A avaliação de impactes sobre a hidrologia também se refere apenas à área de implantação do NAL, o mesmo acontecendo com a transformação do uso do solo. Por um lado, a impermeabilização dos 1920 ha da área de implantação do NAL terá necessariamente um impacte na capacidade de recarga do aquífero do Baixo Tejo e Sado em toda a região envolvente, impacte esse que não foi devidamente contabilizado. Por outro lado, nunca é equacionado o impacte da expansão urbana, nem são apresentadas quaisquer estimativas de evolução da mesma e dos seus impactes sobre os valores em presença. Sendo esta uma das zonas com melhores solos agrícolas do país, a análise deste descritor merecia outro tipo de aprofundamento que no caso do estudo em análise, nem sequer parece ter sido tentado. Nem mesmo os efeitos na qualidade do ar

decorrentes da alteração do tráfego na região são contabilizados, mesmo quando o EIA reconhece a transformação que é esperada através das novas acessibilidades conexas ao projecto.

4. Conjuntura vem tornar claro o que as ONGA têm vindo a defender

Considerando as incertezas relacionadas com o preço do petróleo e com o sector da aviação para a próxima década, nomeadamente a integração da navegação aérea nas negociações das emissões de GEE pós-Quito (com a inclusão de taxas de emissão), a capacidade do Aeroporto da Portela, mediante os investimentos já previstos e uma gestão mais eficiente, para acolher a procura pelo menos na próxima década, a ligação de Alta Velocidade Lisboa-Madrid e a conjuntura económica actual, a construção do NAL não se afigura como urgente para os próximos anos, podendo-se prever que o tempo demonstrará a sua desadequação ao contexto futuro. Nenhum destes factores foi sequer considerado na análise efectuada.

Em suma, pelo conjunto de razões acima apresentado a Quercus, o GEOTA e a LPN consideram que:

- Não é necessário nem adequado neste momento avançar com o projecto do Novo Aeroporto de Lisboa.
- O EIA apresentado apresenta lacunas muito graves que mascaram e/ou omitem impactes muito significativos, pelo que não cumpre com o requisito de poder funcionar como um instrumento de apoio à decisão.

Lisboa, 27 de Setembro de 2010

As Direcções Nacionais,

Quercus - Associação Nacional de Conservação da Natureza - Susana Fonseca: 937788471 ou Carla Graça - 938600252

GEOTA - Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente - Joanaz de Melo: 962853066

LPN - Liga para a Protecção da Natureza - Zélia Vitorino: 217 780 097 ou 964 656 033