Expresso, 3 de agosto de 2019 ECONOMIA 09

AEROPORTO

Ambiente Começou a consulta pública para o Estudo de Impacte Ambiental do futuro aeroporto do Montijo. Avifauna e ruído é o mais problemático, mas há 'luz verde' para o projeto avançar. O sim deverá chegar após as eleições

O que muda em Lisboa com o novo aeroporto

Texto ANABELA CAMPOS
Infografia JAIME FIGUEIREDO

Começou a contagem decrescente para a construção de um novo aeroporto na Grande Lisboa: o do Montijo. A consulta pública para o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) arrancou esta semana e prolonga-se até 19 de setembro — só uma inesperada reviravolta levará a que o projeto não avance. Aliás, o primeiro-ministro, António Costa, já veio dizer que se houver 'luz verde' ao EIA o Montijo é "irreversível". O governante também já deixou claro que não há um 'plano B', pelo que, com o aeroporto de Lisboa sobrelotado e a operar no limite da sua capacidade nas horas de pico, é gigantesca a pressão política para transformar a base aérea militar num aeroporto civil. O peso da decisão está em cima da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), que é a quem cabe o veredicto final. No limite, e na eventualidade de um chumbo, o Governo pode sempre invocar o interesse nacional.

A localização não é pacífica. A Moita e o Barreiro — as regiões mais afetadas pelo novo aeroporto — têm uma oposição divergente, a primeira é contra, por causa das consequências para a saúde dos habitantes e do ordenamento do território, e a segunda a favor, pelo desenvolvimento que trará à zona, em emprego e mobilidade. Os ambientalistas levantam bandeira vermelha, apesar das medidas de mitigação e compensação propostas pelo EIA ao nível da avifauna do estuário do Tejo e do ruído, os maiores impactes negativos previstos no estudo encomendado pela ANA — Aeroportos de Portugal, controlada pela francesa Vinci. A associação ambientalista Zero defende que aprovar o Montijo é prolongar o Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, por mais 40 anos — um sinal de alerta para uma cidade que está já sobrecarregada com o aumento exponencial de voos, e com o que isso acarreta de ruído e poluição. Se o Montijo avançar serão despejados na Grande Lisboa mais de 50 milhões de passageiros dentro de três anos — 7,8 milhões via Montijo —, e praticamente duplicará o número de movimentos por hora, que subirá dos atuais 38 para as 72. Carla Graça, vice-presidente da associação ambientalista Zero, reafirmou a necessidade de se efetuar uma Avaliação Ambiental Estratégica, um estudo que englobe o impacte ambiental conjunto de Lisboa e Montijo, e que avalie todas as alternativas, inclusive a não construção. "Com a construção do Montijo há um mito que cai, já que o novo aeroporto não servirá para aliviar Lisboa. Na verdade, a ANA irá investir mais no aeroporto Humberto Delgado (€650 milhões) do que no Montijo (€520 milhões)", frisa. O Montijo dista 25 quilómetros de Lisboa.

A Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves (SPEA) também se mostra preocupada. Em declarações ao Expresso o ambientalista da SPEA Joaquim Teodósio salientou inclusive a estranheza desta opção: "A construção do aeroporto e de uma pista no sítio mais improvável possível, o estuário de uma Zona de Proteção Especial como é o do Tejo, onde circulam milhares de aves diariamente." É a décima maior zona húmida da Europa. São as aves, sublinha-se, como o próprio EIA reconhece, a maior vítima do futuro aeroporto, já que poderão ser perturbadas no seu habitat natural de alimentação, refúgio e nidificação. Mas também são elas o maior risco para as aeronaves, já que haverá milhares a sobrevoar o local nas rotas das descolagens e aterragens. Não obstante, o estudo desdramatiza a possibilidade de acidentes, e diz que nenhuma das espécies estudadas terá as suas populações afetadas de forma importante pela mortalidade causada pelas colisões. A armazenagem de tanques de combustível também é um tema sensível. O Ministério da Economia já disse ao *site online* Eco que, apesar de não estar previsto no EIA, vai obrigar à construção de um oleoduto.

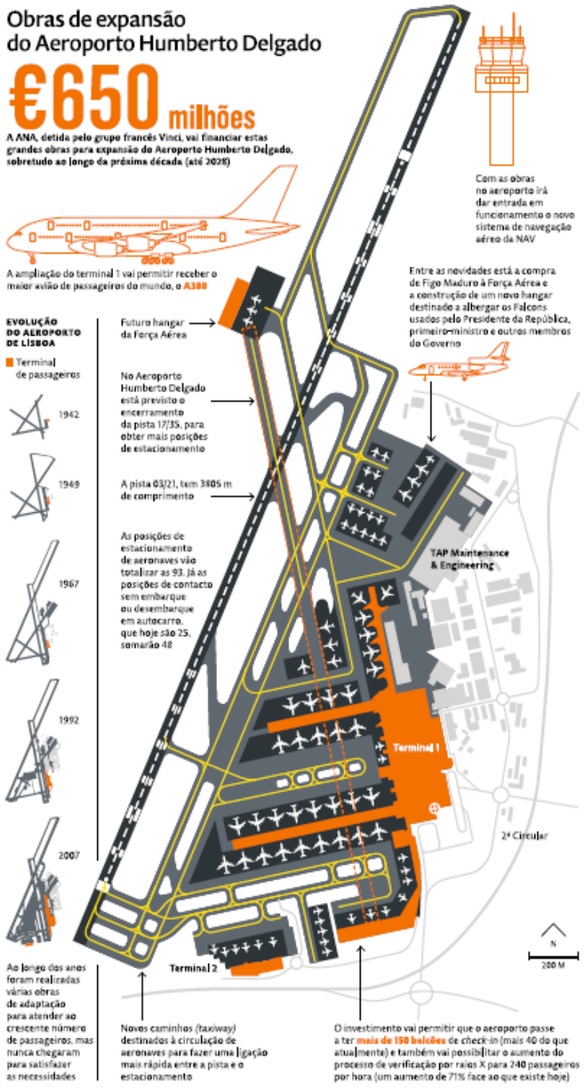
Mas se do lado ambiental se levantam problemas — e o Montijo deste ponto de vista sai penalizado face às opções estudadas anteriormente, Alverca e Sintra —, ao nível do desenvolvimento para a região o projeto pode ser interessante. O EIA prevê que o novo aeroporto possa gerar 4577 postos de trabalho na primeira fase, a partir de 2025, e 10 218 a partir da segunda fase. Outra vantagem verifica-se ao nível da mobilidade das populações locais: haverá novos acessos rodoviários, com uma ligação direta (um novo nó) entre o futuro aeroporto e a A12, assim como com a Ponte Vasco da Gama, que terá uma quarta faixa exclusiva de acesso ao aeroporto. Será ainda reabilitado o Cais do Seixalinho, que faz a ligação fluvial ao Cais do Sodré. Agora é preciso esperar para ver. A última palavra será da Agência Portuguesa do Ambiente, uma decisão que deverá chegar já depois das eleições de 6 de outubro.

acampos@expresso.impresa.pt

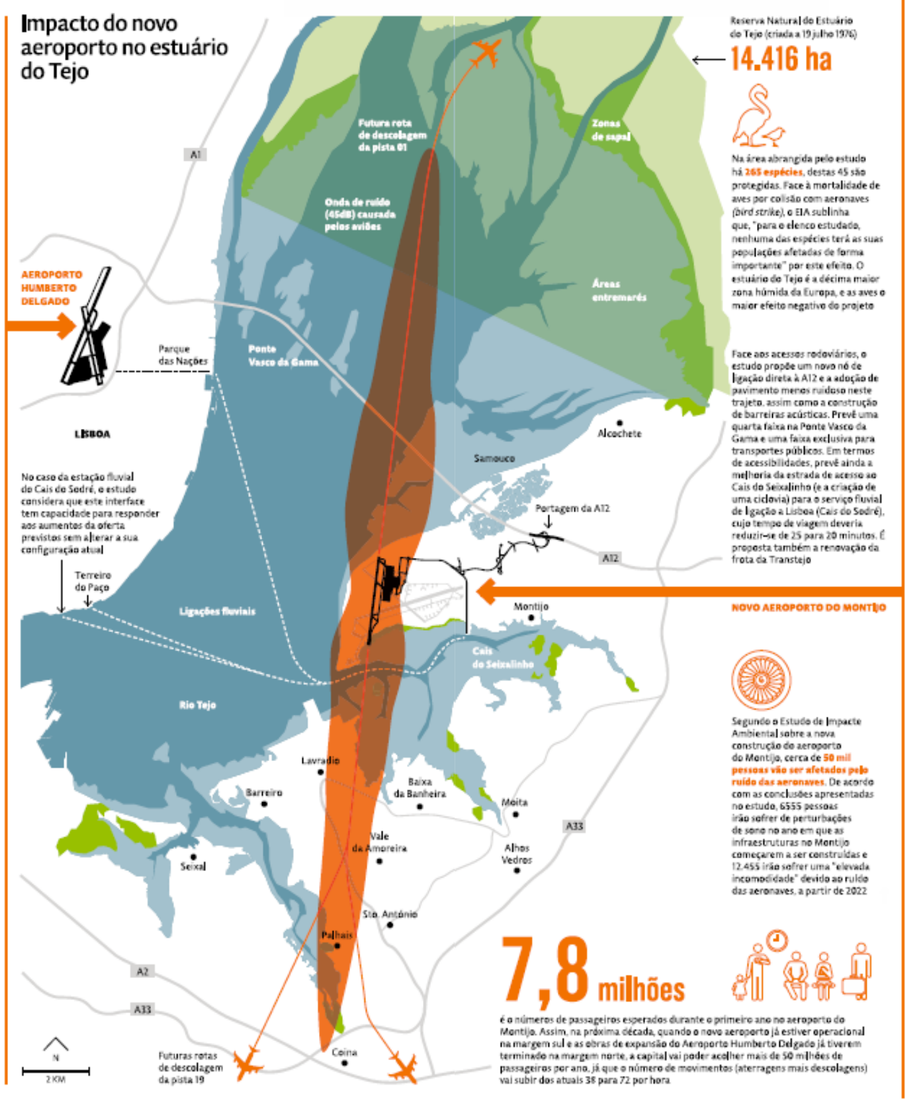
Obras de expansão do Aeroporto Humberto Delgado

€650 milhões

A ANA, detida pelo grupo francês Vinci, vai financiar estas grandes obras para expansão do Aeroporto Humberto Delgado, sobretudo ao longo da próxima década (até 2021)



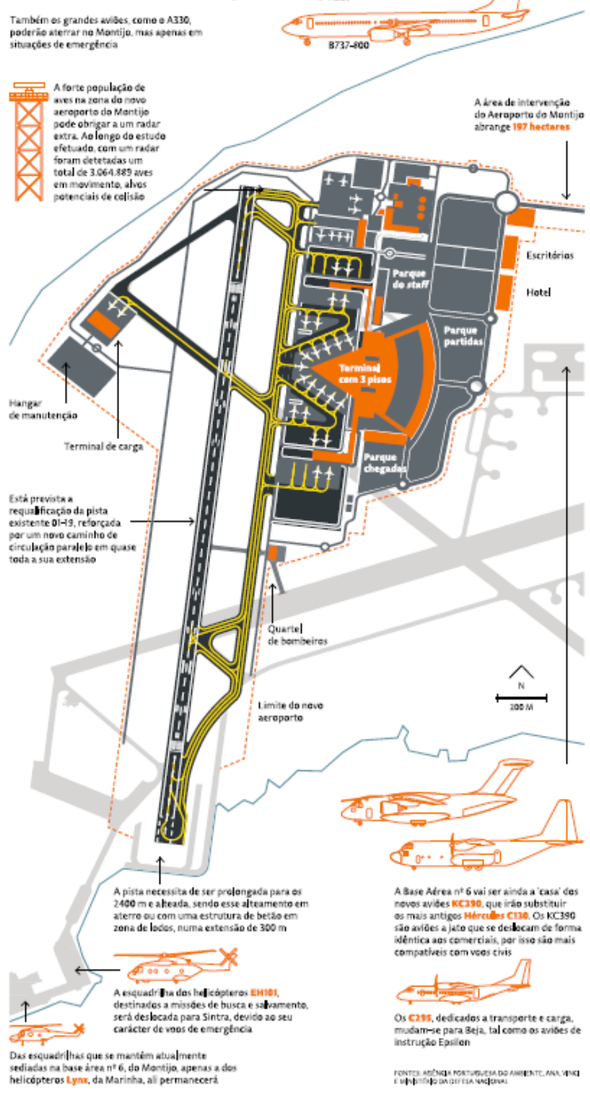
Impacto do novo aeroporto no estuário do Tejo



Novo aeroporto do Montijo

€520 milhões
é o investimento previsto na nova infraestrutura aeroportuária

€156 milhões
é o valor para custear as acessibilidades e a transferência da Força Aérea da atual base do Montijo



FONTES: AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE, ANA, VINCI E FORÇA AÉREA PORTUGUESA

© Todos os direitos reservados. A cópia ou distribuição não autorizada é proibida. Ficheiro gerado para o utilizador 1963116 - eduardocozadas@yahoo.fr - 172.17.21.101 (03-08-19 10:03)
© Todos os direitos reservados. A cópia ou distribuição não autorizada é proibida. Ficheiro gerado para o utilizador 1963116 - eduardocozadas@yahoo.fr - 172.17.21.101 (03-08-19 10:03)