

Ex.mo Sr. Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira 9/9A
Zambujal
Apartado 7585- Alfragide
2721-865 Amadora

Lisboa, 24 de Setembro de 2010

Assunto: *Avaliação de Impacte Ambiental “NOVO AEROPORTO DE LISBOA”*

A SPEA vem submeter junto das entidades competentes o seu parecer técnico referente ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Estudo Prévio do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL). Este EIA foi desenvolvido pelo consórcio DHV/BSA/Augusto Mateus e Associados, para o proponente, NAER – Novo Aeroporto de Lisboa, S.A..

Este EIA inclui a avaliação de:

- aeroporto;
- acessibilidades ferro e rodoviárias (que possuem um processo de AIA próprio);
- parques de estacionamento de curta e longa duração;
- rede de abastecimento de águas;
- rede de drenagem de águas residuais;
- desvio da ribeira de Vale Cobrão;
- Rede de gás natural;
- Central de Trigerção – a partir de gás natural;
- Rede de ligação eléctrica com duas subestações de transformação de alta tensão em média tensão, uma a NE e outra a SW;
- Rede de telecomunicações;
- Rede de abastecimento de combustível;
- Rede de combate a incêndios;
- Gestão de resíduos;
- Desmilitarização do recinto do CTA.

São avaliados ainda os seguintes projectos conexos para avaliação de impactes cumulativos:

- Ligação do NAL à captação de água da Taipada e das faias: 3 novos furos e conduta de 350 mm com 10,5 km de extensão;
- Ligação do NAL ao oleoduto;
- Ligação do NAL ao gasoduto;
- Ligação do NAL á rede eléctrica existente a nascente e a poente;
- Ligação do NAL à LAV Lisboa/Madrid;
- Ligação do NAL ao IC3;
- Ligação do NAL ao Nó da A12/A13;
- Ligação do NAL à EN4;
- Ligação do NAL á EN10 (beneficiação da EM533);

Antecedents do EIA

Os estudos ambientais mais recentes e associados a este local de implantação do NAL são:

- Avaliação ambiental de localizações alternativas para o Novo Aeroporto de Lisboa (IDAD/CIP, 2007)
- Avaliação ambiental estratégica do “estudo para análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa na zona da Ota e na zona do campo de Tiro de Alcochete” (LNEC, 2008).

Locais Afectados pelo Projecto:

1. **Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo** (PTZPE0010), situada na zona de influência imediata do NAL;
2. **Zona de Protecção Especial do Estuário do Sado** (PTZPE0011), situada a 20km do NAL;
3. **Zona de Protecção Especial do Açude da Murta** (PTZPE0012), situada a 35km do NAL;
4. **Zona de Protecção Especial da Lagoa Pequena** (PTZPE0049), situada a 40km do NAL;
5. **Zona de Protecção Especial do Cabo Espichel** (PTZPE0050), situada a 45km do NAL;

Após a análise dos documentos disponíveis sobre o EIA em causa, do enquadramento deste projecto no âmbito de outras grandes infra-estruturas previstas, do reconhecimento dos valores naturais existentes na áreas em causa, a constatação dos impactes previsíveis e potenciais sobre a fauna pela implementação dos projectos propostos, identificaram-se as seguintes omissões, lacunas e violações da legislação comunitária e nacional na avaliação ambiental do processo:

1. **Caracterização da situação de referência** – Não foram inventariadas e devidamente descritas todas as áreas classificadas e protegidas situadas na área de influência do NAL. As áreas afectadas por este Projecto não se limitam apenas à ZPE/IBA e Reserva Natural do Estuário do Tejo. Outras áreas situadas a menos de 50km, que albergam importantes populações de aves migradoras, serão potencialmente afectadas. Os valores naturais das seguintes ZPE deveriam ter sido exaustivamente estudados e descritos: Estuário do Sado, Açude da Murta, Lagoa Pequena e Cabo Espichel.
2. **Caracterização da situação de referência** – Não foi estudada a dinâmica das deslocações locais de aves entre as várias áreas sob influência do NAL. Estes movimentos deveriam ter sido intensivamente estudados ao longo do ciclo anual e fazer parte da informação de base para este EIA. Em particular os movimentos de aves entre a ZPE do Estuário do Tejo (situada a Norte do Projecto) e as outras ZPE situadas a Sul (Estuário do Sado, Açude da Murta, Lagoa Pequena e Cabo Espichel). Esta é uma condição essencial para se avaliar o impacto do Projecto sobre as aves migradoras e para avaliar objectivamente o risco de colisão das aeronaves com as aves.
3. **Fase de construção** - No cap. 6.5 ECO pág. 123, refere-se que “É de particular relevância a perda da barragem da Ilha dos Dois Salgueiros, um local importante para alimentação e descanso de aves aquáticas, algumas das quais com estatuto de conservação elevado em Portugal, como o colhereiro (*Platalea leucorodia*), a águia-sapeira (*Circus aeruginosus*) ou a garça-vermelha (*Ardea purpurea*). A perda deste habitat para este grupo de aves vai implicar que os indivíduos que o utilizam de forma regular se desloquem para outras zonas húmidas presentes na área de estudo ou mesmo na região. Tal será responsável pelo aumento da competição intra e inter-específica, impacte classificado com uma significância moderada.” Há territórios disponíveis para estas aves ou a destruição desta área rica vai simplesmente

traduzir-se na perda de indivíduos reprodutores. Falta a classificação do grau de certeza do impacte e da abrangência espacial deste impacte;

4. **Fase de exploração** – Os impactes negativos sobre a flora e o habitat identificados para a fase de exploração foram considerados reversíveis e “positivos” numa fase de desactivação. Este procedimento apenas serve para relativizar e diminuir a importância destes impactes negativos. Em termos de Ordenamento do Território e em termos económicos não é honesto considerar a desactivação de um empreendimento desta natureza. Em termos biológicos não é honesto considerar que os impactes sobre habitats, como as florestas de Sobro, que demoram mais de 100 anos a atingir a maturidade, possam ser positivos numa hipotética desactivação do NAL. Portanto, toda avaliação de impactes que considera o aspecto falacioso da desactivação do empreendimento deve ser profundamente revista.
5. **Fase de exploração** - Não foi avaliado o impacto directo do Projecto sobre os movimentos das aves migradoras. As rotas de utilização do NAL, em particular a rota 36L/404/405, que interfere directamente com a ZPE do Estuário do Tejo, foram definidas sem ter em consideração este aspecto fundamental de segurança aeronáutica e de protecção das aves e da Rede Natura 2000. Os Estuários do Tejo e do Sado são utilizados anualmente por mais de meio milhão de aves migradoras pertencentes a várias dezenas de espécies. Muitas destas espécies usam os estuários como locais primordiais de alimentação e repouso. Mas outras movem-se regularmente entre os dois estuários (e.g. Flamingo *Phoenicopterus roseus* e Colhereiro *Platalea leucorodia*), ou entre o estuário e locais de alimentação no seu exterior (e.g. Corvo-marinho *Phalacrocorax carbo*, Garça-boieira *Bubulcus ibis*, Pato-real *Anas platyrhynchos*, Milherango *Limosa limosa*, Gaivota-d’asa-escura *Larus fuscus* e Guincho *L. ridibundos*). Só será possível decidir em consciência sobre a construção deste NAL e sobre as rotas de utilização das pistas quando se conhecer em pormenor os movimentos diários e sazonais destas espécies. Esta era aliás uma das condições essenciais apontadas pela avaliação ambiental estratégica para a tomada de decisão sobre a localização do NAL. É incompreensível como um aspecto tão essencial e primordial como conhecimento dos movimentos das aves é relegado para o final e apresentado como medida de mitigação “a analisar na fase subsequente de Projecto”.
6. **Risco de colisão de aeronaves com aves.** Este risco real num aeroporto localizado entre dois estuários com centenas de milhar de aves não foi objectivamente avaliado. O estudo pormenorizado do movimento das aves referido no ponto anterior não foi ainda realizado e a avaliação deste risco, tal como está no presente EIA, não tem qualquer fundamento. O risco de colisão de aeronaves com aves foi considerado “aceitável” apesar da presença de elevado número aves, e sem conhecer em detalhe os movimentos das aves ao longo do ciclo anual. A “avaliação pormenorizada da questão da susceptibilidade das espécies da avifauna à colisão com aeronaves, mediante a execução de um estudo detalhado dos movimentos de aves na zona de implantação do NAL e na totalidade dos dois cones de aproximação das aeronaves, com recurso a tecnologia de radar” foi remetida para “um conjunto de recomendações, medidas e projectos relativas a aspectos a analisar na fase subsequente de Projecto”. É inaceitável qualquer decisão definitiva sobre este projecto sem a realização prévia deste estudo, ao longo do período de pelo menos um ano, e da análise subsequente e objectiva dos seus resultados.
7. **Impactes indirectos** - A nível de planeamento e ordenamento a implantação do NAL nesta região, vai modificar significativamente as opções de ordenamento por parte das entidades regionais, as expectativas das populações e pressões de privados sobre esta região; de notar que esta região, entre o baixo Tejo e o baixo Sado,

apresenta valores naturais intrínsecos, tais como a maior mancha contínua de montado a nível mundial, uma economia rural bem estabelecida, assente na fertilidade dos terrenos ribeirinhos (lezíria) e na exploração extensiva florestal (das quais se destaca o montado) e pecuária que se estende bem além dos limites das áreas classificadas e que representa a base da sustentabilidade e da riqueza avifaunística desta região; A implantação do NAL deverá ser precedida ou pelo menos acompanhada de um plano sectorial para esta região de modo a salvaguardar os valores existentes e a sua sustentabilidade em relação a pressões de urbanização e industrialização que se farão sentir num futuro próximo; este tipo de impactes não se encontra avaliado em sede de AIA.

8. **Impactos cumulativos** – Contrariando o estipulado no Artigo 6º da Directiva Habitats não foram estudados, nem considerados, os impactos cumulativos com a nova cidade aeroportuária, que estará necessariamente na origem dos impactos indirectos referidos no ponto anterior.
9. **Campo de Tiro de Alcochete** – Uma das consequências directas da opção por esta localização para o NAL é a desactivação do Campo de Tiro de Alcochete. Este EIA deveria ter estudado e avaliado os impactes ambientais desta operação, incluído os impactes da nova localização para o campo de tiro. No espírito do Artigo 6º da Directivas Aves a desmoralização do Campo de Tiro de Alcochete é uma consequência directa desta localização para o NAL, por isso os seus impactes ambientais deverão ser avaliados em simultâneo e deverão fazer parte do processo de decisão sobre este Projecto.

Pelo exposto, a SPEA rejeita o EIA apresentado, por ser inadequado e insuficiente na identificação de todos os impactos negativos na biodiversidade resultantes deste Projecto. A SPEA considera essencial realizar um EIA completo, que responda às lacunas expostas nos pontos anteriores e permita uma tomada de decisão objectiva e fundamentada sobre o NAL.

A SPEA está disponível para reunir com quaisquer intervenientes neste processo, e reserva-se o direito de adicionar ou alterar esta resposta à luz de novos dados que possam surgir,

Com os melhores cumprimentos,



Dr. Domingos Leitão
Coordenador do Programa Terrestre
Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves
Avenida João Crisóstomo, 18 – 4º Drt. 1000-179 Lisboa
Tel. +351 213 220 430 | Fax. +351 213 220 439 | www.spea.pt

Cc:
Secretário de Estado do Ambiente
Presidente do Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade
DG Ambiente da Comissão Europeia

FIM