

Lisboa, 5 de Maio de 2010

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

A SPEA vem submeter junto das entidades competentes o seu parecer técnico referente ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) dos Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa (NAL). Este EIA foi desenvolvido pela Ecosistema, SA, para dois proponentes, Brisa SA e Estradas de Portugal SA, de acordo as infra-estruturas em causa. O projecto de Acessos Rodoviários ao NAL inclui a construção e beneficiação das seguintes vias:

- A33 – Ligação por auto-estrada entre a A12 e a A13, passando pelo NAL;
- Ligação da EN4 ao NAL;
- Itinerário Complementar n.º 13, Sublanço A13 / Nó com a EM515;
- Beneficiação da EM 533, entre a EN10 e a rotunda de acesso ao NAL.

O desenvolvimento dos Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) está à partida limitado pelas condicionantes identificadas no presente EIA:

- Alteração e definição, através da Resolução de Conselho de Ministros nº 13/2008, de 22 de Janeiro, da localização do Novo Aeroporto de Lisboa na zona do Campo de Tiro de Alcochete, associada à solução rodo-ferroviária para a Terceira Travessia do Tejo (TTT) no corredor Chelas – Barreiro;
- O Estudo Prévio do IC13 – Lanço Alcochete/A13/Coruche. Este Estudo Prévio considerava duas soluções principais, Solução A e Solução B, contornando a primeira o CTA por norte e a segunda por sul. A Solução B constituiu o ponto de partida para a definição do traçado da A33, pela sua compatibilidade com a implantação geral adoptada para o NAL.

Foram estudadas duas ou três soluções alternativas em cada uma das vias incluídas neste EIA, com excepção da beneficiação da EM 533. As alternativas L1 e L2 da Ligação da EN4 ao NAL são válidas no caso de serem adoptadas as Soluções 1 e 2 do Estudo Prévio da Ligação Ferroviária ao NAL, respectivamente, que se encontra em fase de RECAPE.

*Locais Afectedos pelo Projecto:*

- **Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo (PTZPE0010);**

Após a análise dos documentos disponíveis sobre o processo 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 projecto propostos, a SPEA **rejeita** este

Estudo de Impacto Ambiental e a respectiva proposta de construção deste acessos rodoviários ao NAL.

As razões pelas quais objectamos podem ser resumidas da seguinte maneira:

- Avaliação de impactos sobre a fauna insuficiente ao abrigo das directivas Aves e Habitats;
- Não foram estudadas quaisquer alternativas para a ligação da A33 com a A12 a Sul de Rio Frio e do Açude da Venda Velha, num desenvolvimento paralelo à ligação ferroviário com o NAL, que provocaria menores impactos sobre a avifauna;
- Avaliação inadequada e incompleta dos efeitos cumulativos verificados sobre os sítios da Rede Natura 2000 e sobre a biodiversidade protegida em resultado do conjunto das infra-estruturas associadas ao NAL.

Pelo exposto, a SPEA considera que o EIA apresentado é inadequado e insuficiente na identificação de todos os impactos negativos na biodiversidade. É essencial estudar outras soluções alternativas que não causem danos à ZPE do Estuário do Tejo e outras áreas que albergam populações importantes de espécies de aves prioritárias no âmbito da Directiva Aves.

É também necessário assegurar a realização um Estudo de Impacto Ambiental do NAL completo, que avalie aprofundadamente todos os impactes, incluindo os impactes cumulativos entre as várias infra-estruturas associadas, e compare todas as opções, incluindo a opção zero, de modo a que possam ser tomadas decisões bem fundamentadas.

Enquanto estes estudos integrados não forem realizados, a SPEA considera que este projecto ferroviário deve ser suspenso.

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,



Domingos Leitão  
**Coordenador do Programa Terrestre**

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

## ANEXO I

### As razões pelas quais a SPEA rejeita este EIA:

1. Insuficiente descrição da importância nacional e internacional da ZPE do Estuário do Tejo. Foi totalmente ignorada a importância internacional deste estuário e os enormes contingentes de espécies de aves migradoras ameaçadas que dependem desta área e das áreas em redor para alimentação e reposição da condição física durante as suas deslocações anuais.
2. Em consequência directa do deficiente estudo da avifauna que depende da área afectada pelo empreendimento, não foi considerada a importância da área de arrozal a sul da EN 4 para as aves aquáticas migradoras. Esta área de arrozal entre a EN 4 e a Barragem da Venda Velha, no braço Norte, e a aldeia de Rio Frio, no braço Sul, alberga importantes populações de espécies ameaçadas em Portugal e na União Europeia. Particularmente importantes são as populações de *Plegadis falcinellus* (300 – 1000 indivíduos, em conjunto com o paul da Barroca), *Platalea leucorodia* (mais de 100 indivíduos, em conjunto com o paul da Barroca), *Ardea purpurea* (máximo 15 indivíduos), *Himantopus himantopus* (mais de 150 indivíduos, em conjunto com o paul da Barroca) e *Limosa limosa* (mais de 1000 indivíduos).
3. Não foi tido em conta o impacto conjunto deste empreendimento e dos empreendimentos associados (NAL, TTT, LFAV Lisboa-Madrid) na dinâmica das populações de aves entre os dois estuários.
4. Não foram consideradas verdadeiras alternativas de traçado da A33 na ligação à A12, uma vez que todas atravessam a área de arrozal a sul da EN4. Tendo em conta os forte impacto nas aves ameaçadas que depende da ZPE do Estuário do Tejo, esta lacuna constitui uma violação do Artigo 6º da Directiva 94/43/CEE. Não se entende porque não foram estudadas alternativas mais próximas da ligação ferroviária ao NAL, a sul da barragem da Venda Velha e de Rio Frio, evitando deste modo o atravessamento da área de arrozais.
5. Também não foram considerados os impactes cumulativos com outros projectos na mesma região, como o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) e Terceira Travessia do Tejo (TTT), o que constitui mais uma violação do disposto no Artigo 6º da Directiva 94/43/CEE.

**FIM**