

ZERO: Expansão do Aeroporto Humberto Delgado requer uma Avaliação de Impacte Ambiental

11 de Janeiro, 2019

O Governo Português já assinou o acordo com a ANA – Aeroportos de Portugal que engloba o aumento de capacidade aeroportuária do Aeroporto Humberto Delgado em Lisboa, entendida como essencial para viabilizar o projeto do novo aeroporto no Montijo.

Assim, a ZERO, Associação Sistema Terrestre Sustentável, reforça a necessidade de ambos os projetos para cada um dos aeroportos de Lisboa e do Montijo exigirem, à luz da legislação europeia, uma Avaliação de Impacte Ambiental (AIA). No site da ZERO, lê-se ainda que “o aeroporto do Montijo é entendido como sendo um aeroporto complementar ao de Lisboa, estando a gestão e a operação aeronáutica de ambos indiscutivelmente ligadas, o que reforça o entendimento da necessidade de um procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE)”.

Obras de expansão do Aeroporto de Lisboa exigem Avaliação de Impacte Ambiental

O Governo tem dado a entender de que a decisão já anunciada há muito, e agora concretizada neste acordo, apenas depende do Estudo de Impacte Ambiental do Aeroporto do Montijo.

No entanto, segundo a ZERO e à luz da legislação europeia, as obras de expansão no Aeroporto Humberto Delgado, que incluem o alargamento do estacionamento para aviões e a construção de um novo hangar para os militares e entidades oficiais, novos acessos rodoviários e a reformulação de toda a circulação em torno do aeroporto, e também a ampliação do espaço de check-in de passageiros, requerem um procedimento próprio de Avaliação de Impacte Ambiental.

Com efeito, um acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), relativo à expansão de um aeroporto na região da Valónia (Bélgica) em 2008, assim o confirmou, considerando que “as obras realizadas para modificar um aeroporto com uma pista igual ou superior a 2100 metros incluem, não apenas eventuais obras de extensão da pista, mas todas as obras relacionadas com edifícios, instalações e equipamentos desse aeroporto, em particular devido à sua natureza, extensão e características, como uma modificação do próprio aeroporto, [sendo] o caso particular de obras que se destinem a aumentar significativamente o aeroporto e o tráfego aéreo”, e portanto deverão ser sujeitas a um procedimento de AIA.

Como se pode ler no site da ZERO, “o objetivo declarado das obras de expansão no Aeroporto Humberto Delgado é o de aumentar significativamente o tráfego aéreo e o número de passageiros dos atuais 22 milhões de passageiros para 42

milhões em 40 anos”.

Para além disso, e de acordo com as diretrizes da Comissão Europeia, as “características de um projeto devem ser avaliadas em relação aos seus impactes cumulativos com projetos já existentes ou aprovados, nomeadamente aqueles com efeitos significativos no ambiente, como é o caso da expansão de aeroportos em áreas densamente povoadas”, lê-se.

Projetos para os dois aeroportos estão interligados e justificam ainda mais uma Avaliação Ambiental Estratégica que é legalmente obrigatória

Desde o início deste processo que a ZERO tem vindo a alertar para a “absoluta necessidade da realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), não apenas por motivos legais, uma vez que a legislação europeia e nacional assim o obriga, mas acima de tudo por questões estratégicas e de planeamento de longo prazo, naquela que será uma decisão com um enorme impacte no País, em termos económicos, sociais, ambientais e de ordenamento do território”.

A ZERO diz ainda que “sempre afirmou que o projeto do aeroporto do Montijo estava ligado à operação do aeroporto de Lisboa” e que o plano para a operação aeronáutica da região de Lisboa deveria ser objeto de uma “avaliação mais abrangente e rigorosa, que colocasse em perspetiva as várias opções possíveis, permitindo assim uma decisão verdadeiramente informada”.

O acordo agora celebrado entre o Governo e a ANA vem demonstrar, segundo a ZERO, “de forma inequívoca, o quanto os dois projetos estão ligados, pois que se pretende mais do que duplicar a operação aeronáutica atual nos próximos 40 anos, com a quase duplicação no aeroporto de Lisboa e a entrada em funcionamento do novo aeroporto designado de complementar”.

Assim, é perfeitamente claro que se trata de um “verdadeiro plano sectorial na área do transporte aeroportuário, com impactes muito significativos em todo o território nacional, e com particular incidência na Área Metropolitana de Lisboa e sua envolvente, ao nível das acessibilidades, da instalação de atividades (logística, serviços, transportes, etc.) e das próprias dinâmicas de crescimento da pressão turística e mesmo efeitos demográficos”. O aumento preconizado do tráfego aéreo “acarretará também impactes muito significativos para o ambiente”, com consequências nefastas para a saúde humana, como o aumento do ruído e da poluição atmosférica (sabemos agora não apenas na zona de afetação do aeroporto do Montijo, mas também na cidade de Lisboa), e ainda um “aumento considerável das emissões de gases com efeito de estufa, colocando em causa os objetivos do recentemente apresentado Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050”.

De acordo com o site da ZERO, “todas estas consequências previsíveis requerem uma avaliação aprofundada, que tenha em consideração diferentes cenários e alternativas”, e que possa colocar em perspetiva quais as opções possíveis, no sentido da “decisão com melhor relação custo-benefício no longo prazo, avaliação essa que mais não é do que uma AAE”.