

Posição de 10 Organizações Não-Governamentais de Ambiente relativa à presente decisão do Governo de realizar uma Avaliação Ambiental Estratégica sobre a solução aeroportuária para a região de Lisboa

8 de setembro de 2021

Governo não quer realizar uma Avaliação Ambiental Estratégica séria e verdadeira ao limitar o seu âmbito e solução

Infraestruturas aeroportuárias na região de Lisboa **Associações ambientalistas defendem uma verdadeira Avaliação Ambiental Estratégica, sem ideias pré-definidas, e enquadrada num Plano Aeroportuário Nacional**

Foi publicada a Portaria n.º 278-A/2021 que autoriza o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) a assumir encargos plurianuais para comissionar uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) sobre a solução aeroportuária para a região de Lisboa, ficando com o dever de avaliação e controlo decorrentes do procedimento até ao seu termo.

Embora uma AAE seja algo que as associações de ambiente vêm defendendo desde o início de todo este processo - sendo algo especialmente oportuno de concretizar no âmbito da diminuição da pressão sobre a capacidade aeroportuária na região decorrente da pandemia -, as associações ambientalistas discordam completamente da maneira como a mesma foi colocada ao IMT pelo Governo, continuando erros anteriores e desperdiçando uma clara oportunidade para encontrar consensos alargados sobre um projeto de âmbito nacional e estratégico.

A Portaria em questão permite ao IMT fazer um “concurso público internacional tendo em vista a escolha de uma entidade, com diferentes valências específicas, que garanta qualidade, isenção, transparência e competência ao longo de todo o processo”, algo que saudaríamos não fosse a decisão de este estudo ser apenas para comparar três soluções, o que inquina o processo e lhe retira o caráter de AAE (duas das soluções dizem respeito à utilização da Base Aérea N.º 6 no Montijo, localização considerada inviável pelas associações de ambiente aquando do processo de Avaliação de Impacte Ambiental, o que foi recentemente reforçado no texto da sentença do Tribunal Administrativo e Fiscal de Almada).

As associações reiteram a absoluta necessidade da realização de uma AAE, não apenas por motivos legais, uma vez que as legislações europeia e nacional assim o obrigam, mas, acima de tudo, por questões estratégicas e de planeamento de longo prazo, naquela que será uma decisão com um enorme impacto no País, nos aspetos ambientais, económicos, sociais e de ordenamento do território.

Mas uma AAE, segundo o espírito da lei, é uma avaliação ambiental de planos e programas, tendo lugar logo a partir do início do processo decisório, avaliando a qualidade ambiental de visões alternativas e perspetivas de desenvolvimento que vão servir de enquadramento a futuros projetos, assegurando a integração global dos aspetos já referidos. Por isso, uma verdadeira avaliação não pode ter imposição de soluções pré-determinadas, sob pena de perder o carácter de AAE, transformando-se, mesmo obedecendo a uma metodologia de avaliação estratégica, num mero estudo comparativo de projetos alternativos; chamar-lhe AAE é desvirtuar o conceito, violar a lei e a própria isenção do estudo¹.

Um aeroporto é uma estrutura que deverá responder a uma visão de longo prazo conducente a um objetivo económico-social; não é um fim em si mesmo. É esta visão de longo prazo (ou visões, pois pode haver mais do que uma), que deve enquadrar uma AAE. Esta visão tem implícito que se sabe a resposta a perguntas como ‘qual a política de transportes, incluindo o aéreo, em Portugal?’, ‘qual o papel do aeroporto nas políticas públicas de desenvolvimento regional e de turismo do país e região?’ ou ‘qual a interligação entre os meios de transporte no país?’.

As associações receiam que o Governo tenha avançado para este processo sem ter uma resposta cabal a estas perguntas. Nomeadamente, é essencial clarificar a estratégia turística para a região de Lisboa, que até ao início da pandemia se debatia com um turismo de massas que contribui para a gentrificação da cidade e afasta os seus cidadãos. O turismo, pela sua elevada importância económica, deve obedecer a um planeamento refletido, subjugado aos limites da sustentabilidade ambiental, social e económica, no âmbito de uma visão integrada de longo prazo. A Eurocontrol antevê que o tráfego aéreo em 2024 já esteja acima dos níveis pré-pandemia, pelo que urge ponderar bem estes aspetos e integrá-los na AAE.

Ambientalistas defendem que deve haver um Plano Aeroportuário Nacional

Assim como existem um Plano Rodoviário Nacional e um Plano Ferroviário Nacional (este em auscultação), as organizações defendem que deve haver um Plano Aeroportuário Nacional, quer para passageiros quer para carga. Os três planos não devem estar de costas voltadas entre si, como tem acontecido com os planos para a rodovia e ferrovia - antes pelo contrário, os planos devem ser interligados e coordenados. Estes planos, em especial o aeroportuário, devem integrar uma visão estratégica de desenvolvimento regional e de turismo, algo que tem também de fazer parte da Avaliação Ambiental Estratégica sobre qualquer solução aeroportuária.

O Plano Aeroportuário Nacional deve recolher um amplo consenso, para o que é imprescindível uma vasta e conseqüente participação e discussão públicas. As associações encaram como desejável o desenvolvimento do Plano Aeroportuário Nacional seguido da Avaliação Ambiental Estratégica, mas também admitem um desenvolvimento em simultâneo e articulado de ambos os documentos.

¹ O estudo de 2008 executado pelo LNEC, que comparou as localizações na OTA e Campo de Tiro de Alcochete, também não se tratou de uma AAE ao novo aeroporto de Lisboa, a qual nunca existiu.

Governo com falta de visão estratégica ao não articular plano aeroportuário para a região de Lisboa com a ferrovia - Terceira travessia do Tejo exclusivamente ferroviária deve ser elemento fundamental de discussão

As associações alertam ainda para a absoluta falta de visão estratégica do Governo ao estar a equacionar ligar por ferrovia as capitais de distrito e principais centros urbanos do país, bem como a construção de uma terceira travessia sobre o Tejo em Lisboa com componente exclusivamente ferroviária, ao mesmo tempo que propõe uma AAE ao novo aeroporto na região de Lisboa sem enquadrar a sua ligação ao comboio. Aliás, o Governo preconiza mesmo duas soluções aeroportuárias definitivamente divorciadas da ferrovia, as que incluem o Aeroporto no Montijo, nas suas configurações de aeroporto complementar e principal, pois o comboio nunca poderá chegar a esse aeroporto. Numa altura em que a ferrovia ganha preponderância na Europa como complemento e alternativa ambientalmente benigna à aviação - há países a banir voos domésticos quando existe uma alternativa ferroviária -, é importante, mais do que nunca, conjugar a aviação com a ferrovia. Propor aquelas duas soluções aeroportuárias é um anacronismo.

Refira-se ainda que o Aeroporto do Montijo está intimamente ligado à expansão do Aeroporto Humberto Delgado no quadro do acordo com o Estado firmado entre o governo e a ANA Aeroportos em janeiro de 2019. Os muito significativos impactos ambientais negativos do atual funcionamento do Aeroporto Humberto Delgado na saúde e qualidade de vida dos habitantes de Lisboa e os riscos em termos de segurança deveriam tornar evidente a inviabilidade de uma futura expansão e a necessidade de se estudarem alternativas que avaliem a sua desativação a médio prazo - premissa que deveria estar na base da avaliação que se pretende fazer, mas que inexplicavelmente é omitida pelo poder público, como se a saúde e bem-estar da população na região de Lisboa não contassem neste processo. Note-se que o Aeroporto Humberto Delgado foi recentemente alvo da construção de saídas rápidas que aumentaram o número de operações possíveis.

Discussão do âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica é um passo fundamental

Todas as consequências previsíveis requerem uma avaliação profunda, que tenha em consideração diferentes cenários e alternativas, e que possa colocar em perspetiva quais as opções possíveis, no sentido de uma decisão informada sobre a melhor relação custo-benefício no longo prazo, avaliação essa que mais não é do que uma AAE de âmbito alargado.

As associações defendem que, após estarem criadas e clarificadas as premissas necessárias à AAE acima identificadas, seja efetuada uma avaliação com um âmbito verdadeiramente abrangente que deve ser alvo de discussão e que estude todas as opções possíveis e seja assente na visão sustentável de futuro para o desenvolvimento regional, do turismo e de outros negócios na região de Lisboa e no País, devidamente planeada e sem condicionamentos políticos do projeto.

Associações defendem acompanhamento da AAE por comissão de especialistas

Neste contexto, deverá haver uma definição de âmbito abrangente, assente numa fundamentação rigorosa, com critérios bem definidos e que resulte dum consenso alargado, onde não apenas algumas entidades, mas também especialistas e o público interessado possam participar, cumprindo assim o objetivo de alterar mentalidades e criar uma cultura estratégica nacional no processo de decisão.

Embora o IMT tenha atribuição de competências no sector do transporte aéreo, as associações ambientalistas defendem que esta AAE deve ser coordenada e acompanhada permanentemente por uma comissão de especialistas de áreas diversas, como em ordenamento do território, biodiversidade, ambiente, alterações climáticas, transportes e economia, não sendo controlada por “uma entidade pública relativamente à qual o Governo tenha poderes de tutela e superintendência”, distorcendo assim a isenção de todo o processo.

ONGA signatárias desta posição:

- Almargem - Associação de Defesa do Património Cultural e Ambiental do Algarve
- ANP|WWF - Associação Natureza Portugal, em associação com a WWF
- A Rocha - Associação Cristã de Estudos e Defesa do Ambiente
- FAPAS - Associação Portuguesa para a Conservação da Biodiversidade
- GEOTA - Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente
- LPN - Liga para a Proteção da Natureza
- Quercus - Associação Nacional de Conservação da Natureza
- SPEA - Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves
- SPECO - Sociedade Portuguesa de Ecologia
- ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável