



## Um Aeroporto em Alcochete?



Foi anunciado no passado dia 10 de Janeiro, a intenção do governo de instalar o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) no Campo de Tiro de Alcochete (CTA).

Segundo um estudo efectuado pelo LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil, a escolha teve com base a “Segurança, eficiência e capacidade das operações do tráfego aéreo”; “Sustentabilidade dos recursos naturais e riscos”; “Compatibilidade e desenvolvimento económico e social” e “Avaliação financeira”.

Em termos de aspectos negativos foram apontados: a “Conservação da natureza e biodiversidade”, “Sistemas de transportes terrestres e acessibilidades”, e “Ordenamento do território”, tendo-se contudo considerado que nenhum destes aspectos inviabiliza a localização do aeroporto em Alcochete.

O estudo da componente de conservação da natureza e biodiversidade foi da autoria da ERENA – Ordenamento e Gestão de Recursos Naturais, Lda., com a coordenação do Dr Pedro Beja. Os critérios tiveram como base o “Valor Ecológico do Território” e “Habitats e Espécies Protegidos”, com os seguintes indicadores: “Sistema Nacional de Áreas Classificadas”; “Estrutura Ecológica Regional”; “Ocupação do Solo” por usos favoráveis à conservação da biodiversidade (Arrozais, Formações Ripícolas, Matos e Matagais, Montados e Sobreirais, e Zonas Húmidas”); Habitats Naturais; Flora; e Fauna. Neste último indicador deu-se um tratamento particularmente detalhado às concentrações de aves aquáticas, movimentos de aves, morcegos e espécies de conservação prioritária. Segundo este estudo, conclui-se que a implantação deste aeroporto, irá causar impactes muito negativos e irreversíveis.

Este estudo aponta ainda para redução no valor ecológico do território mais acentuada do que seria previsto na Ota, devido aos maiores efeitos negativos previsíveis sobre o Sistema Nacional de Áreas Classificadas e sobre as ocupações do solo favoráveis à biodiversidade. O mesmo se passa com os habitats e espécies protegidas, se bem que o inverso aconteça no caso da flora, peixes dulciaquícolas e morcegos. No CTA são particularmente relevantes os impactes potenciais sobre as aves aquáticas, uma vez que para estas o Estuário do Tejo assume uma importância muito elevada para a conservação da biodiversidade à escala europeia. De facto, uma vez que muitas das espécies de aves potencialmente mais afectadas são migradoras, o NAL poderá neste caso ter reflexos negativos sobre áreas naturais a muitos milhares de quilómetros de distância. Em contrapartida, a localização no CTA pode induzir a criação de uma zona tampão para a SIC/ZPE do Estuário do Tejo, incluindo as áreas ecologicamente mais importantes da sua envolvente, no âmbito das medidas de compensação de impactes e permitir a inclusão no Sítio de Importância Comunitária do Estuário do Tejo da área do CTA não afectada pela implantação do NAL e infra-estruturas associadas.

Apesar de todos os esforços, a decisão foi tomada e agora esperemos que sejam adoptadas as medidas de minimização para este projecto, sobretudo:



- Alargamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo, de forma a fazê-la coincidir com os limites das correspondentes ZPE e SIC;
- Constituição de uma zona tampão em volta da ZPE/SIC do Estuário do Tejo, incluindo as zonas de maior valor ecológico da sua envolvente;
- Protecção da área do CTA não afectada pela implantação do NAL, englobando-a na SIC do Estuário do Tejo.
- Reorganização da Estrutura Ecológica Regional da Área Metropolitana e Lisboa (AML) e melhoria da sua articulação com a do Alentejo, de forma a fazer face ao previsível aumento da pressão sobre as áreas estruturantes e vitais, bem como ao estrangulamento de corredores ecológico.
- Promoção de medidas de compensação funcionais, tendo em vista a recuperação ou melhoria da qualidade ambiental de núcleos chave de vegetação espontânea, em particular zonas húmidas ou com lagoas temporárias, da zona tampão e da rede de corredores e áreas nucleares na margem sul da AML.
- Constituição de uma rede de corredores ecológicos que minimize o efeito de isolamento da ZPE/SIC do Tejo, permitindo ligações ao Estuário do Sado, montados de Coruche, etc., onde seja fortemente condicionada a artificialização do território.
- Selecção de uma orientação das pistas que minimize as interferências com os movimentos de aves, que não comprometa a operacionalidade do aeroporto mas reduza os riscos de colisão e os impactes negativos sobre espécies de conservação prioritária;
- Criação de áreas alternativas de alimentação de aves aquáticas, nomeadamente do maçarico-de-bico-direito, caso seja necessário limitar a sua utilização de áreas incompatíveis com a segurança aeronáutica.
- Gestão avifaunística dos açudes de Vale Migalhas, Prudência Norte, Prudência Sul, Carro Quebrado, Aranha, Rola e Pulgas e do arrozal da Mata do Duque, onde o elevado número de aves aquáticas actualmente existente poderá resultar em risco acrescido de colisão com aeronaves.
- Compensação da perda do Açude do Areeiro, através da criação de uma zona húmida favorável para aves aquáticas, num local onde não haja risco de colisão das aeronaves com aves.

Foi sugerido ainda que ao longo dos trabalhos se faça monitorização numa óptica de gestão ambiental adaptativa, com o fim de identificar antecipadamente impactes imprevistos, e contribuindo para propor eventuais acções de correcção.

**Autora do artigo :** Sílvia Chambel

**Data:** 18/01/2008

Semanalmente teremos novos artigos, cujos conteúdos, gráficos, imagens, referências, serão sempre da responsabilidade dos autores. Você poderá participar enviando-nos ideias ou assuntos que gostaria de ver aqui.

**PRESERVAR E PROTEGER O AMBIENTE É UMA MISSÃO UNIVERSAL!**

<http://www.ideiasambientais.com.pt>