



Apreciação da ZERO sobre voos noturnos na região de Lisboa

Janeiro 2023

Enquadramento Histórico

- Com o pressuposto de **encerramento da Portela em 2015** e numa situação menos grave que a actual **realizou-se um processo de Avaliação de Impacte Ambiental em 2006, que visava aumentar a capacidade do Aeroporto** enquanto não se procedesse à sua desactivação definitiva
- Do PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO do Processo de Avaliação de Impacte Ambiental N.º 1529, resultaram algumas afirmações, do capítulo dedicado ao **‘ambiente sonoro’** (pág 13), que merecem ser revisitadas

Enquadramento Histórico

- “Os impactes previstos, em fase de exploração, apesar de baixa magnitude (acréscimos de 1-2dB(A)), devem ser considerados como significativos uma vez vêm agravar a situação actual, tanto mais se se tiver em conta que, na ausência de medidas de minimização, o acréscimo previsto do número de pessoas expostas a níveis sonoros superiores a 65dB(A) no período diurno e a 55dB(A) no período nocturno, de 2005 até 2015, será de respectivamente, de 54% e de 62,5% (ascendendo, a 195 000 pessoas expostas em período nocturno em 2015).”

Enquadramento Histórico

- **“Devem, ainda, durante o alargado horizonte do projecto, ser implementadas todas as medidas que permitam uma redução contínua do impacte sonoro do tráfego aéreo, no sentido de não se ultrapassarem os valores de 65 dB(A), em período diurno e de 55 dB(A), no período nocturno.** Em particular para o período nocturno, atendendo ao impacte do tráfego aéreo ser mais significativo pela magnitude da ultrapassagem do valor de 55 dB(A) e pelo número total de pessoas expostas a níveis sonoros que geram incomodidade (em especial, perturbações do sono).”

Situação Actual

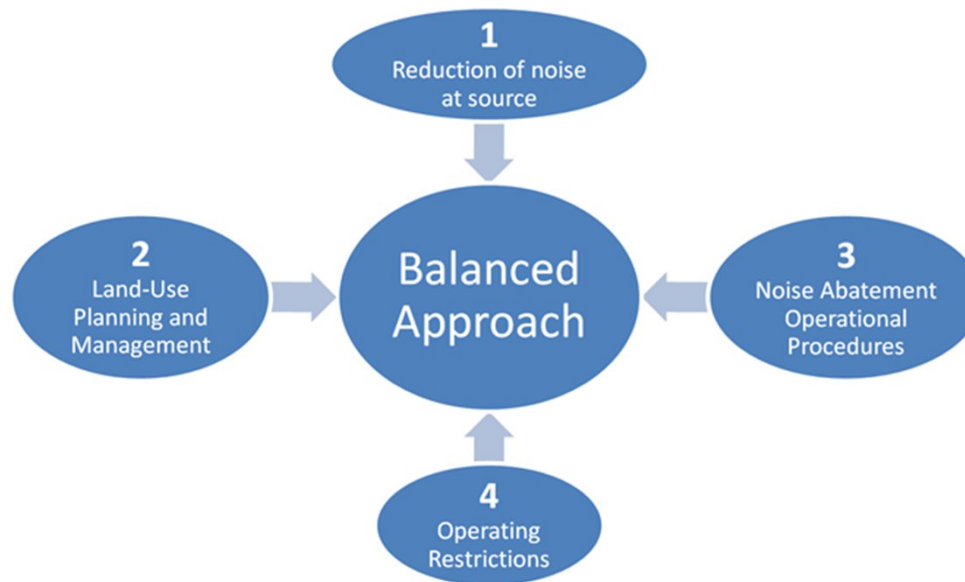
Na sequência da constituição, por esta Comissão, do Grupo de Trabalho - Voos Civis Noturnos, foi produzido o relatório final em Julho de 2022 de onde se pode concluir que a actual situação para além dos danos incomensuráveis que produz tem custos económicos inabarcáveis.

- População Exposta 2019 [Ln 45 (dB)] no período noturno (23h-07h) **388 027**
- Total do Impacto na Saúde e Ambiente entre 2019 e 2029 - 2 251 573 101€
- Emissões de CO2 equivalente -506 459 965 €
- Total do Impacto na Saúde entre 2019 e 2029:
 $2\,251\,573\,101\text{€} - 506\,459\,965\text{€} = \mathbf{1\,745\,113\,136\text{€}}$

Situação Actual

- De acordo com a AAE desenvolvida pelo LNEC a construção do Airside, Terminal e outras Infraestruturas (preços 2008) - **1 794 000 000 €**
- Tendo em conta que o Grupo de Trabalho - Voos Civis Noturnos, apenas avaliou os impactos na saúde e no ambiente entre 2019-2029 no período noturno, e **NÃO considerou os impactos na produtividade e no valor do imobiliário, dificilmente uma análise custo benefício séria, que considere todos os impactos tanto no período noturno como no período diurno** poderá concluir que a manutenção da Portela terá custos inferiores à construção de um aeroporto em local que não afecte populações humanas com níveis de ruído e de poluição atmosférica mais elevados que recomendados pela OMS

Abordagem equilibrada (ICAO)



Abordagem equilibrada (ICAO)

- No caso de Lisboa, dado que os elevados custos que a actual situação comporta, com elevada probabilidade superam em muito o investimento necessário à construção de uma nova infraestrutura e o encerramento da actual, a alteração do uso do solo e medidas de reordenamento do território revelam-se o melhor equilíbrio entre custos e benefícios
- O Planeamento da nova infraestrutura deve ter em conta localizações que não afetem ou venham a afetar com níveis de ruído acima dos recomendados pela OMS (L_{n40} e $L_{den 45}$) populações humanas

Benchmark

Londres Heathrow

Semelhanças com Lisboa: Base da Companhia de Bandeira que opera voos entre a América e África e a Europa

1. Não existem voos programados entre as 22:50 e as 4:40
2. Não tem voos de carga programados entre as 23:00 e as 6:00
3. 5h40m sem voos programados



Medidas com balanço económico mais positivo

- **período de exclusão de ruído (*hard curfew*)** entre as 01H00 e as 05H00
- **imposição de restrições a aeronaves de gerações mais antigas**, que produzem mais ruído, entre as 23H00 e as 07H00
- a **obrigatoriedade de cumprir taxas de subida** que obriguem as aeronaves a subir mais rapidamente (NADP1)
- **obrigatoriedade de manter uma rota alinhada com a pista** após a descolagem, até 4 milhas náuticas

Medidas propostas pela ZERO

Será importante definir um caminho para o cumprimento do Regulamento Geral do Ruído, pelo que a ZERO propõe o seguinte:

- 1. Aprofundamento dos trabalhos do GT para o Estudo e Avaliação do Tráfego Noturno no Aeroporto Humberto Delgado (AHD),** nomeadamente incluindo adicionalmente os custos envolvidos na perda de produtividade e desvalorização do imobiliário (independentemente de decisão imediata de medidas).
- 2. Revogação** da Portaria 303-A/2004, de 22 de Março com substituição por instrumento legal atualizado; alargamento a outros aeroportos (pelo menos Porto)



Medidas propostas pela ZERO

- 3. Imposição no máximo até ao verão IATA de 2024 da proibição de aterragens ou descolagens programadas entre as 00:00h e as 5:00h, permitindo a acomodação de atrasos até 00:30h aproveitando as melhorias permitidas pelo novo sistema de navegação aérea recentemente implementado**

- 4. Imposição no máximo até ao verão IATA de 2024 de um *Hard Curfew* entre a 01:00 e as 05:00, como proposto pelo Grupo de Trabalho**

- 5. Imposição no máximo até ao verão IATA de 2024 da obrigatoriedade de LTO de Aeronaves que não sejam Neo ou equivalente no período noturno (23:00-07:00), como proposto pelo Grupo de Trabalho**



Medidas propostas pela ZERO

6. **Obrigatoriedade de publicação trimestral, pela ANAC, do número de pessoas afetadas por níveis de ruído acima dos 45 dBA entre as 23:00h e as 7:00h**, bem como o custo associado aos impactos sobre a saúde, a produtividade e o valor dos imóveis

7. Sendo a solução definitiva do problema, no âmbito de uma abordagem equilibrada, a realocização do AHD que se espera saia da AAE em curso, deve entretanto proceder-se à **definição de uma estratégia para o cumprimento da lei do ruído começando com o estabelecimento de um limite anual do número de movimentos** à semelhança do que foi estabelecido em Amesterdão e do alargamento progressivo do período horário em que vigora a proibição descrita no ponto 5

Medidas propostas pela ZERO

8. Revisão anual da situação de referência e das medidas adoptadas

9. Aplicação imediata e incondicional do plano de acções de gestão e redução de ruído do Aeroporto Humberto Delgado com intervenção legal da parte do Ministério do Ambiente e Acção Climática

10. Avaliar a possibilidade de rever o Regulamento Geral do Ruído de modo a que os gestores das Grandes Infraestruturas de Transportes possam aplicar Taxas de Ruído que sejam integralmente aplicadas no financiamento de medidas de redução de emissões nas fontes e nos receptores, incondicionalmente ao cumprimento do atual Plano de Acção