

Exma. Senhora  
Dr.ª Catarina Gamboa  
Chefe do Gabinete do Senhor Secretário de  
Estado dos Assuntos Parlamentares  
Palácio de São Bento  
1249-068 Lisboa

SUA REFERÊNCIA  
Ofício 3121

SUA COMUNICAÇÃO DE  
11-12-2019

NOSSA REFERÊNCIA

DATA

**ASSUNTO: Pergunta n.º 464/XIV/1ª, de 11 de dezembro de 2019, BE  
Poluição atmosférica decorrente do Aeroporto Humberto Delgado**

Em resposta à Pergunta n.º 464/XIV/1ª, de 11 de dezembro de 2019, formulada pela Senhoras Deputada Isabel Pires e pelo Senhor Deputado Nelson Peralta, do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda (BE), encarrega-me o Senhor Ministro do Ambiente e da Ação Climática de transmitir o seguinte:

**1. Tem o governo conhecimento da situação descrita?**

O Governo tem conhecimento dos estudos referidos. A qualidade do ar constitui uma das principais preocupações das autoridades ambientais.

Da leitura do artigo científico (Monitoring of ultrafine particles in the surrounding urban area of a civilian airport, de Margarida Lopes, Ana Russo, Joana Monjardino e Francisco Ferreira publicado na Atmospheric Pollution Research, Volume 10, Issue 5, September 2019, Pages 1454-1463), que deu origem às notícias divulgadas através da comunicação social, foi possível verificar que os resultados apresentados se baseiam em medições de muito curta duração (poucas horas) para cada ponto, e que os pontos não são avaliados em simultâneo. Atendendo às limitações da monitorização apresentada neste estudo e ao facto de não estarem definidos métodos de referência, períodos de amostragem, objetivos de qualidade das medições e valores limite no ar ambiente para as partículas ultrafinas, considera-se que as apreciações efetuadas na nota introdutória desta pergunta sobre a qualidade do ar na cidade de Lisboa, são muito pouco fundamentadas.

Aliás a leitura do artigo permite verificar que o mesmo não faz quaisquer apreciações sobre a qualidade do ar na cidade, ou quaisquer comparações entre áreas da cidade, sendo o mesmo direcionado para a avaliação das contagens de partículas ultrafinas face ao número de aviões em voo no mesmo período.

Neste âmbito, importa ainda salientar que o conhecimento sobre as partículas ultrafinas (partículas com diâmetro inferior a 1µm) e os seus efeitos na saúde são atualmente alvo de diversos estudos no seio da comunidade científica, no contexto nacional e internacional, cujos resultados são acompanhados de perto pelas autoridades ambientais.

A Organização Mundial de Saúde (OMS) ainda não tem estudos conclusivos sobre esta temática e a nível comunitário não existem diretrizes para avaliação deste tipo de partículas, pelo que este poluente não é ainda contemplado pelos atuais programas de monitorização de qualidade do ar nacionais e comunitários, definindo apenas regulamentação para as partículas PM10 (<10 µm) e PM2.5 (<2.5 µm).

Não obstante, considerando as atuais evidências científicas dos efeitos nocivos das UFP (partículas ultrafinas) na saúde humana, o Governo está atento aos resultados de trabalhos de investigação que permitam a identificação do contributo das diferentes fontes (tráfego rodoviário, atividade aeroportuária e atividade industrial) para os níveis observados no ar ambiente, e às recomendações de organizações internacionais para a avaliação deste indicador.

## **2. Que medidas planeia o Governo tomar para mitigar os efeitos da poluição atmosférica provocada pelo Aeroporto Humberto Delgado?**

A avaliação e gestão da qualidade do ar ambiente rege-se pelo estabelecido no Decreto-Lei n.º 102/2010, de 23 de setembro, na sua redação atual, definindo que todas as zonas e aglomerações são avaliadas pelas Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR), na área da respetiva competência territorial, cumprindo com os programas de monitorização e desenvolvendo os planos de ação sempre que os valores de proteção da saúde são ultrapassados.

Nas estações da Rede de Monitorização da Qualidade do Ar (RMQA) da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR LVT) são monitorizadas as concentrações no ar ambiente dos vários poluentes atmosféricos definidos na legislação em vigor, cumprindo todos os requisitos em termos de localização, número de analisadores, períodos de amostragem, métodos de medição e controlo de qualidade.

O Aeroporto de Lisboa está inserido na aglomeração da Área Metropolitana de Lisboa Norte, avaliada pelas várias estações de monitorização que medem em contínuo os poluentes com objetivos de proteção para a saúde. No que diz respeito às concentrações de partículas em suspensão, PM10 e PM2,5, os resultados obtidos indicam que tem vindo a ocorrer um decréscimo nas várias estações da RMQA, estando as concentrações mais elevadas associadas a áreas de tráfego rodoviário intenso. Nos dois últimos anos (2018 e 2019) não ocorreram incumprimentos aos valores limite definidos para este poluente na legislação em vigor, subsistindo os incumprimentos para o dióxido de azoto (NO2) em locais de tráfego elevado.

A avaliação dos resultados das estações da RMQA da CCDR LVT revela uma melhoria generalizada das concentrações dos poluentes na região de Lisboa e Vale do Tejo (RLVT) nos últimos anos, subsistindo no entanto, excedências pontuais aos Valores Limite estabelecidos que levaram à necessidade de elaborar um Plano de Melhoria da Qualidade do Ar para as aglomerações da AML Norte e AML Sul, de modo a garantir o cumprimento dos Valores Limites.

Este documento, disponibilizado no sítio da internet da CCDR LVT (ver em <http://www.ccdr-lvt.pt/pt/qualidade-do-ar/1265.htm>), foi elaborado pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa (FCT-NOVA), em colaboração com a Universidade Fernando Pessoa (UFP) nas questões referentes à modelação da qualidade do ar.

O exercício de modelação, efetuado no âmbito deste plano, relativo às concentrações no ar ambiente, (<http://www.ccdr-lvt.pt/files/cae5f2d6131f8c3e764d2a9b71847d50b315a7b3.pdf>) com base no inventário de emissões detalhado para a região de Lisboa e Vale do Tejo, estima que as emissões do tráfego aéreo do Aeroporto de Lisboa têm um impacte relativamente reduzido nas concentrações de partículas na cidade de Lisboa. Mesmo na zona envolvente do aeroporto as concentrações de poluentes no ar ambiente estão mais relacionadas com as emissões do tráfego rodoviário existente na zona (por exemplo, tráfego da 2ª circular e tráfego gerado pelo aeroporto), do que com as emissões do tráfego aéreo.

**3. Que medidas estão previstas para fazer face à expansão do Aeroporto Humberto Delgado, que provocará um aumento do tráfego aéreo substancial e, conseqüentemente, um acréscimo da poluição daí decorrente e dos riscos para a saúde da população que habita nas zonas limítrofes?**

Está em curso, por parte da Agência Portuguesa do Ambiente I.P.(APA), a clarificação do enquadramento da intervenção face ao regime jurídico de avaliação de impacte ambiental (AIA). Em face das conclusões serão definidas as eventuais medidas a adotar que se venham a revelar necessárias.

**4. Quando planeia o Governo tomar tais medidas?**

Ver resposta anterior.

**5. Estão previstas medições de controlo que permitam aferir da qualidade do ar e do nível de poluição atmosférica decorrente do Aeroporto Humberto Delgado para as populações das freguesias vizinhas? Quando e com que frequência?**

De acordo com os critérios definidos no Decreto-lei n.º 102/2010, de 23 de setembro, na sua redação atual, as estações de monitorização da qualidade do ar visam avaliar a exposição da população em geral às concentrações dos poluentes atmosféricos, sendo instaladas de modo a que os níveis de poluição



medidos sejam influenciados pelas emissões de diversas fontes poluidoras (tráfego automóvel, indústria, construção civil, fontes naturais, etc.), não tendo assim como objetivo avaliar a qualidade do ar resultante da atividade de fontes específicas de poluição, tais como fontes industriais ou zonas aeroportuárias.

A monitorização direcionada para fontes específicas é da responsabilidade da entidade responsável pela fonte e pode ser determinada em sede de licenciamento ambiental ou avaliação de impacto ambiental. Deste modo, a ANA Aeroportos de Portugal, SA, no âmbito da pós-avaliação do projeto “*Plano de Desenvolvimento do Aeroporto de Lisboa*”, realiza anualmente campanhas de monitorização da qualidade do ar em 2 locais na envolvente do aeroporto, estando esta monitorização a ser acompanhada pela APA.

Mais se informa que a interpretação de resultados da qualidade do ar observados na envolvente do aeroporto é muito dificultada pelo facto de o mesmo estar inserido no tecido urbano, e consequentemente esta zona sofrer a influência de diversas fontes de poluição, e também pelo facto dos poluentes gerados pelo tráfego aéreo serem idênticos aos emitidos pelo tráfego rodoviário. As monitorizações efetuadas em diversos estudos nos últimos anos, inclusivamente a monitorização efetuada nas estações dos Olivais e Entrecampos (estações da RMQA mais passíveis de serem influenciadas pelo tráfego aéreo), têm sempre demonstrado que nesses locais prevalecem as emissões do tráfego rodoviário. Contudo, o tráfego aéreo contribui para aumentar os níveis de fundo da cidade, como é demonstrado pelo estudo de modelação elaborado no âmbito do Plano de Melhoria de qualidade do ar acima referido.

Com os melhores cumprimentos,

pc<sup>1</sup>

A Chefe do Gabinete

João Carlos Silva

Ana Cisa

**João Carlos Silva**

Chefe do Gabinete, em substituição,  
do Sr. Ministro do Ambiente e da Ação Climática

LM/JP