

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 498/XIV/1ª

Plano Urgente de Ação para a Qualidade do Ar

Exposição de Motivos

A qualidade do ar que se respira em Portugal, aliada aos níveis de ruído a que muitos cidadãos são expostos, passando pela amplitude térmica do país e suas consequências, a par das desigualdades sociais, colocam Portugal em evidência no elenco de membros da União Europeia aquando da aferição destes elementos. No relatório *Exposição Desigual e Impactos Desiguais: A vulnerabilidade social à poluição, ruído e temperaturas extremas na Europa*¹, da Agência Europeia do Ambiente (AEA), fica patente a natureza indestrinçável entre os problemas sociais e os ambientais como agentes impactantes na saúde dos que são mais vulneráveis, isto é, as crianças, os idosos, mas também os migrantes, as pessoas em situação de sem abrigo e as pessoas economicamente mais desfavorecidas.

O estudo expõe três ideias fundamentais:

1. As pessoas que dispõem de menores recursos económicos e já sentem os efeitos da desigualdade social na sua vida quotidiana são as que são também desproporcionalmente afetadas pelos riscos ambientais. São aqueles com menos habilitações escolares e menos rendimentos que tendem a habitar ou trabalhar em locais onde os níveis de poluentes são maiores e a qualidade do ar está mais comprometida (seja pela proximidade a vias com muito tráfego e a indústrias, seja pela inexistência de espaços verdes ou pela fraca qualidade da sua habitação). E por isso são esses os grupos mais afetados pelas doenças graves associadas à poluição.
2. Existem grandes diferenças regionais em toda a Europa em termos de localização das regiões mais desfavorecidas e de concentração da poluição: as regiões mais ricas são menos poluídas e as regiões mais desfavorecidas, são mais poluídas e mais expostas a temperaturas extremas.
3. Sendo provável que algumas destas desigualdades persistam no futuro, urge analisar as medidas locais, nacionais e europeias que podem ser desde já implementadas.

Uma grande fonte de emissão de poluentes atmosféricos na Europa são as unidades industriais e a agricultura em modo intensivo, mas em Portugal o problema assume maiores proporções nos

¹ Cf. *Unequal exposure and unequal impacts: social vulnerability to air pollution, noise and extreme temperatures in Europe*, EEA Report No 22/2018 (fevereiro 2019).

<https://www.eea.europa.eu/publications/unequal-exposure-and-unequal-impacts/>

centros urbanos, onde a qualidade do ar é pior, com os limites máximos dos valores de partículas e dióxido de azoto, a serem ultrapassados várias vezes, sendo o tráfego rodoviário o principal responsável pela ultrapassagem dos valores limite, partir dos quais se torna nocivo para a saúde.

Por outro lado, ao mesmo tempo que algumas cidades, como Lisboa, têm vindo a implementar planos de restrição ao tráfego automóvel, estão igualmente a dar total liberdade às empresas de navios de cruzeiro para atracarem nos seus portos, para incrementar o turismo, e, deste modo, continuar a emitir gases e partículas tóxicas. Na costa portuguesa, as emissões dos cruzeiros foram 86 vezes superiores às dos carros que circulam pelas estradas nacionais. Com efeito, um estudo da Federação Europeia dos Transportes e Ambiente coloca Lisboa em sexto lugar entre as cidades europeias mais expostas à poluição por navios de cruzeiro, logo seguido por Barcelona, Palma de Maiorca, Veneza, Civitavecchia (Roma) e Southampton. De acordo com o referido estudo os navios de cruzeiro que passaram pela capital portuguesa libertaram 3,5 vezes mais óxidos de enxofre — um gás que causa problemas respiratórios, dores de cabeça e indisposição — que os 375 mil automóveis que diariamente circulam na cidade, pois os limites são menos rigorosos². Acresce que, conforme indicado pela Agência Portuguesa do Ambiente, a propósito do Dia Nacional do Ar (12 de abril), “em Portugal a poluição do ar causa cerca de seis mil mortes por ano, agrava problemas respiratórios e cardiovasculares, é responsável por dias de trabalho perdidos e contribui para elevados custos de saúde com grupos vulneráveis como crianças, asmáticos e idosos”³.

Durante os dois meses de quarentena e devido às restrições de circulação associadas à COVID-19 e à consequente quebra de tráfego rodoviário e também de navios de cruzeiro, verificou-se, segundo a ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável, uma excelente qualidade do ar, atingindo-se recordes. Já em período de desconfinamento, as concentrações de dióxido de azoto na estação de monitorização da Avenida da Liberdade, em Lisboa, continuam a apresentar sucessivos recordes em diversas análises. Quando estudos científicos referem já a provável correlação entre a difusão do COVID-19 e a poluição do ar que favorece a sua disseminação e aumenta a virulência da infeção, bem como o índice de mortalidade ser mais elevado em zonas poluídas⁴, é necessário que não se retroceda aos níveis pré-Covid, mantendo os níveis de poluição mais controlados. Isto é tanto mais importante quanto ter um bom sistema de monitorização e

² Cf. <https://www.transportenvironment.org/press/luxury-cruise-giant-emits-10-times-more-air-pollution-sox-all-europe%E2%80%99s-cars-%E2%80%93-study>

³ Cf. <http://apambiente.pt/ajaxpages/destaque.php?id=1397>

⁴ Cf. Yaron Ogen, “Assessing nitrogen dioxide (NO₂) levels as a contributing factor to coronavirus (COVID-19) fatality”, in Science of The Total Environment, Vol. 726, 15 (julho 2020), <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720321215>; Xiao Wu e Rachel C. Nethery et al., “A national study on long-term exposure to air pollution and COVID-19 mortality in the USA (maio 2020)”, <https://projects.iq.harvard.edu/covid-pm>; Kay Chen e Meng Wang (et al.), “Air pollution reduction and mortality benefit during the COVID-19 outbreak in China”, in The Lancet (13 de maio 2020), [https://www.thelancet.com/journals/lanph/article/PIIS2542-5196\(20\)30107-8/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lanph/article/PIIS2542-5196(20)30107-8/fulltext)

controlo da poluição atmosférica que disponibilize a informação em tempo real ao público e comunique o nível de gravidade da poluição atmosférica.

A este respeito importa referir o recente Parecer Fundamentado da Comissão Europeia que “insta Portugal a proteger a população contra a poluição atmosférica” e a cumprir os requisitos da Diretiva 2008/50/CE⁵, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa. Esta advertência, última etapa que antecede a instauração de um processo de infração a um Estado-membro, foi emitida em fevereiro de 2020 e concede dois meses a Portugal para responder e tomar as medidas necessárias para estabelecer o bom funcionamento do sistema de controlo da poluição atmosférica. Caso contrário, a Comissão pode decidir submeter o caso ao Tribunal de Justiça da União Europeia. Em causa está o incumprimento da legislação comunitária, nomeadamente o dever de “com fiabilidade, medir, informar o público e comunicar a gravidade da poluição atmosférica”. Este parecer indica ainda que os “valores-limite relativos ao dióxido de azoto (NO₂) são ultrapassados em várias zonas, ao passo que os dados disponíveis mostram a ineficácia das medidas tomadas para reduzir a poluição atmosférica”.

Neste contexto, e em plena crise de saúde pública, impõe-se a implementação de um Plano Urgente de Ação para a Qualidade do Ar, que integre um conjunto de medidas que, não só garantam o cumprimento da legislação, incluindo em termos de monitorização e controlo da poluição atmosférica, mas que promova e melhor verdadeiramente a qualidade do ar e de vida das populações, tendo também em consideração a correlação entre os problemas sociais e ambientais e o particular impacto destes riscos na saúde dos grupos mais frágeis económico-socialmente. A qualidade do ar e as políticas associadas no sentido de diminuir os impactes na saúde e nos ecossistemas deve ser abordado de forma integrada, progressiva e holística.

Dentre estas medidas destaca-se o investimento em redes de monitorização do ruído e da qualidade do ar mais abrangentes e focadas nas zonas urbanas e nas áreas junto a unidades industriais; bem como o reforço dos mecanismos de inspeção e de ação, nomeadamente aumentando a exigência face ao cumprimento dos padrões por parte das unidades industriais já existentes e restringindo o licenciamento de novas unidades na proximidade de zonas habitacionais. Também a plantação massiva e sobretudo a preservação de árvores adultas (árvores jovens levarão sensivelmente duas décadas a proporcionar os mesmos efeitos benéficos do que árvores adultas) nas zonas urbanas é essencial, quando se sabe que são elas as principais responsáveis por filtrar a poluição e captar o CO₂. Ao nível dos transportes marítimos, devem ser tomadas medidas no sentido de regulamentar o acesso dos navios mais poluentes aos portos da

⁵ Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pt/ALL/?uri=CELEX%3A32008L0050>

UE e de obrigar os navios atracados a utilizar eletricidade da rede terrestre. Igualmente, a qualidade do ar na proximidade dos aeroportos deve ser melhorada, combatendo-se as emissões de poluentes pelas aeronaves e operações aeroportuárias. No que diz respeito aos transportes terrestres, estes devem tornar-se drasticamente menos poluentes, em especial nas cidades, numa combinação de medidas que abranja as emissões, o congestionamento urbano e a melhoria dos transportes públicos. Perante a catástrofe climática em curso, apostar nos transportes coletivos e modos ativos de circulação é essencial na descarbonização, no sentido de atingir a neutralidade carbónica até 2050, tal como previsto no Pacto Ecológico Europeu e no Roteiro para a Neutralidade Carbónica em 2050, aprovado pelo Conselho de Ministros a 6 de julho de 2019 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019).

Neste sentido, a Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, por intermédio do presente Projeto de Resolução, recomenda ao Governo que:

Implemente um Plano Urgente de Ação para a Qualidade do Ar, que promova e melhore a qualidade do ar e que tenha em consideração nos seus objetivos:

1. Reforço das medidas para reduzir a poluição atmosférica, o mais rapidamente possível, mantendo os níveis de poluição sob controlo;
2. Investimento na rede de estações de monitorização do ruído e da qualidade do ar, modernizando-as e tornando-as mais abrangentes e focadas nas zonas urbanas e nas áreas junto a unidades industriais, informando o público e comunicando a gravidade da poluição atmosférica;
3. Reforço dos mecanismos de inspeção e de ação, aumentando a exigência face ao cumprimento dos padrões por parte das unidades industriais já existentes e restringindo o licenciamento de novas unidades na proximidade de zonas habitacionais;
4. Restrição do tráfego automóvel, limitando a sua velocidade em zonas urbanas;
5. Restrição de voos e dos horários do tráfego aéreo, sobretudo noturno;
6. Restrição dos navios de cruzeiro e promoção da transição para combustíveis mais limpos de forma voluntária, bem como a imposição de limites restritivos de emissão nas zonas costeiras, e no médio prazo, limites zero nos portos nacionais, o que pode ser conseguido através da eletrificação associada ao armazenamento de energia proveniente de fontes

renováveis. Igualmente, a regulamentação as emissões de óxidos de azoto dos navios existentes, uma vez que estão isentos de limites de emissão;

7. Implementação de medidas com vista à plantação em larga escala e sobretudo a preservação de árvores adultas nas zonas urbanas é essencial, uma vez que as árvores são as principais responsáveis por filtrar a poluição e captar o CO₂;
8. Estimule o uso de transportes públicos coletivos e a mobilidade ativa de circulação (caminhar e bicicleta) através de medidas concretas.

Assembleia da República, 29 de maio de 2020

A Deputada,

Joacine Katar Moreira