



DSATS  
A Secretária-Geral

17/6/04

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS  
GABINETE DO MINISTRO DOS ASSUNTOS PARLAMENTARES

*Tabosa?*

Á DAPLEN  
2004-06-17  
*[Signature]*  
A Directora de Serviços

Exm.ª Senhora  
Secretária Geral da Assembleia da  
República

S/ referência

S/ comunicação

N/ referência

Data

Of. 5017/MAP/04

14.Jun.2004

Assunto **Resposta ao Requerimento n.º 2477/IX/1ª**

Por determinação de Sua Excelência o Ministro dos Assuntos Parlamentares, junto envio a resposta dada por Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, ao requerimento melhor identificado em epígrafe, apresentado pelo Senhor Deputado João Cravinho e José Miguel Medeiros (PS).

Com os melhores cumprimentos, *L*

O Chefe do Gabinete,

*[Signature]*

(Rui Crull Tabosa)

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA  
3613  
Gabinete da Secretária-Geral  
17.06.04  
Proc.º n.º 3

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA  
Direcção de Serviços de Apoio Técnico e de Secretariado  
Entrada N.º 01356 em 2004-06-17

/nl  
*[Signature]*  
Para preparação expediente  
17. JUN. 2004  
O Chefe de Divisão  
*[Signature]*



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

*Gabinete do Ministro*

— 6021

Exmº Senhor  
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o  
Ministro dos Assuntos Parlamentares

Procº 3.1/2004 -2 JUN. 2004

**Assunto:** REQUERIMENTO Nº 2477/IX/1ª DOS SENHORES DEPUTADOS JOÃO CRAVINHO E JOSÉ MIGUEL MEDEIROS (PS)  
ANA - AEROPORTOS DE PORTUGAL, SA

Em resposta ao requerimento identificado em epígrafe, encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação de solicitar que seja transmitido a Sua Excelência o Ministro dos Assuntos Parlamentares o seguinte:

**1- Diagnóstico ambiental relativo ao Aeroporto da Portela e consequente Plano de Acções Ambientais a 5 anos**

O Diagnóstico Ambiental ao Aeroporto da Portela foi realizado pela empresa TECNO3000, durante o 2º semestre de 2002. O mesmo inclui o Plano de Acções a 5 anos e a sua emissão ocorreu em Janeiro de 2001.

Este documento teve por objectivo apurar a Situação de Referência do Aeroporto em termos ambientais tendo em vista, em primeiro lugar a identificação de acções/medidas a adoptar para resolução das situações de incumprimento legal e/ou de risco detectadas e, posteriormente, o desenvolvimento do Sistema de Gestão Ambiental do Aeroporto.

As medidas ambientais identificadas no Diagnóstico têm vindo a ser progressivamente implementadas.

Para o processo de implementação do Sistema de Gestão Ambiental do Aeroporto, considerou a ANA justificar-se proceder a uma actualização do Diagnóstico Ambiental inicialmente desenvolvido.

CABINETE DO MINISTRO	
DOS ASSUNTOS PARLAMENTARES	
Entrada Nº	2127
Processo Nº	u. 62004



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

*Gabinete do Ministro*

Embora ainda não existam objectivos específicos definidos no âmbito do Sistema de Gestão Ambiental do Aeroporto de Lisboa, a ANA adoptou uma Política de Ambiente na qual os descritores ruído, qualidade do ar e ordenamento do território assumem particular destaque. Relativamente a estes descritores ambientais, estão já implementadas e/ou em curso uma série de acções, nomeadamente:

- No âmbito da gestão do ruído, instalação de um Sistema de Monitorização, contemplando um conjunto de estações fixas e móveis, uma unidade central de recolha e processamento de dados e uma estação de operação. O número e a localização das estações de ruído instaladas para monitorizar o ruído provocado por aeronaves derivou das conclusões extraídas de um estudo desenvolvido por empresa nacional de reconhecida idoneidade (“Acusticontrol”), tendo por base o tráfego de 2001 e os procedimentos instituídos no Aeroporto de Lisboa, do qual resultou também a obtenção dos primeiros mapas de ruído através do simulador “Soundplan”. No próximo ano, em função dos dados recolhidos pelo Sistema de Monitorização de Ruído e em conjunto com a NAV, estudar-se-á a viabilidade de se introduzirem procedimentos de tráfego aéreo otimizados, no sentido da diminuição dos níveis de ruído;
- No âmbito da qualidade do ar, e na óptica de adopção de melhores práticas ambientais, estabeleceu-se um contrato de prestação de serviços para monitorização da qualidade do ar no Aeroporto de Lisboa. Conforme inicialmente previsto, foram realizadas duas campanhas em 2003 (período de Verão e período de Inverno), com recolhas em dois pontos de medição no Aeroporto. Os resultados obtidos evidenciaram, de uma maneira geral, níveis médios/bons de qualidade do ar. Exceptuaram-se alguns valores menos favoráveis durante a Campanha de Verão, que foram inclusivamente atribuídos a factores externos ao Aeroporto - tráfego rodoviário na sua envolvente, bem como condições meteorológicas desfavoráveis.

Complementarmente, e por forma a dar cumprimento ao disposto no Decreto-Lei n.º 352/90 e na Portaria n.º 286/93 (auto-controlo pontual das emissões gasosas das caldeiras de aquecimento, duas vezes por ano), são monitorizadas as emissões poluentes resultantes da operação das caldeiras da Central de Aquecimento do Aeroporto de Lisboa, verificando-se que os parâmetros analisados se encontram abaixo dos respectivos valores-limite de emissão;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

*Gabinete do Ministro*

- No âmbito do ordenamento do território, está previsto, a partir de 2005, o início dos trabalhos de incorporação da componente “ruído” no processo de revisão das Servidões Aeronáuticas do Aeroporto de Lisboa. Estas áreas, como se sabe, contemplam, para já, exclusivamente as servidões aeronáuticas de desobstrução e radioeléctricas.

Por outro lado, a ANA tem participado nas reuniões de trabalho da Comissão Mista de Coordenação (CMC) para a revisão do Plano Director Municipal (PDM) de Lisboa, procurando contemplar, entre outras, áreas de restrição de licenciamento de novas construções, com base nos níveis de ruído verificados em zonas próximas do Aeroporto, constantes dos Mapas de Ruído produzidos.

### **3- Instalação de Sistemas de Monitorização do Ruído do Aeroporto da Portela e resultados da monitorização por meio quer de instalações fixas, quer móveis**

O Sistema de Monitorização de Ruído do Aeroporto de Lisboa é composto por 7 unidades fixas, complementadas por 1 unidade móvel. As estações fixas estão localizadas no Aeroporto, Camarate, Alto de São João, Campolide, Cidade Universitária, Pirescoche e Alcântara. Actualmente, encontram-se operacionais as unidades fixas do Aeroporto e de Camarate, cujos espaços são pertença da ANA, e uma unidade móvel.

Após longos períodos de negociação com as entidades competentes, está em construção a estação do Alto de São João e em fase inicial de instalação a estação de Campolide. Por outro lado, encontram-se em fase final as negociações com o ISCTE para a instalação da estação da Cidade Universitária, e a decorrer as negociações com a Câmara Municipal de Loures e Câmara Municipal de Lisboa para a instalação das estações de Pirescoche e Alcântara, respectivamente.

Prevê-se que o Sistema de Monitorização do Aeroporto de Lisboa possa estar equipado com todas as unidades fixas previstas até ao final de 2004.

Com base nos resultados recolhidos nas estações de monitorização fixas e móvel, foram realizados os Relatórios de Monitorização de Ruído (2º Semestre de 2002 e Verão IATA 2003), remetidos ao Instituto do Ambiente. Foram igualmente elaborados Mapas de Ruído para o Aeroporto de Lisboa, relativos aos períodos diurno e nocturno. Encontra-se em fase de elaboração o Relatório associado ao período de Inverno IATA 2003.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

*Gabinete do Ministro*

Note-se que, conforme estipulado no n.º 2 do Artigo 4º do Decreto-Lei n.º 292/2000, de 14 de Novembro, deveriam ter sido delimitadas as zonas sensíveis e mistas para a cidade de Lisboa, da responsabilidade do respectivo município, o que ainda não aconteceu.

Por outro lado, a análise de conformidade legal constante do Relatório de Monitorização de Ruído relativo ao período de Verão IATA 2003, foi feita com base no valor de LAeq Ambiente, o qual inclui o ruído provocado pelas aeronaves e o ruído associado a todas as outras fontes sonoras.

Assim, a análise de conformidade legal dos valores registados foi feita numa base comparativa e partindo do pressuposto que todas as áreas abrangidas pela monitorização de ruído constituíam zonas mistas<sup>1</sup>.

De acordo com os resultados obtidos com o Sistema de Monitorização de Ruído verificou-se que o Ruído Ambiente diurno registado nas estações de monitorização do Aeroporto e Camarate foi, em média, superior em cerca de 2 a 3 dB(A) ao valor previsto no Regulamento Geral de Ruído (65 dB(A)). No que respeita ao período nocturno, os valores obtidos excederam em cerca de 6 dB(A) o valor legislado (55 dB(A)).

Por outro lado, o Ruído Residual obtido no período nocturno na Estação do Aeroporto foi igualmente superior aos 55 dB(A), sendo que, por não serem contabilizadas no cálculo do valor de LAeq Aeronave as operações em solo, o ruído a estas associado poderá ter alguma influência no valor de Ruído Residual obtido

No que respeita às campanhas efectuadas com a estação de monitorização de ruído móvel, verificou-se que os valores de Ruído Ambiente, Ruído Aeronave e

---

<sup>1</sup> Com a entrada em vigor do Regulamento Geral do Ruído, e conforme disposto no Artigo 8º do referido diploma, a actividade dos Aeroportos ficou condicionada ao respeito de limites de emissão de ruído:

- Zonas Sensíveis (áreas definidas em instrumentos de planeamento territorial como vocacionadas para usos habitacionais, existentes ou previstos, bem como para escolas, hospitais, espaços de recreio e lazer e outros equipamentos colectivos prioritariamente utilizados pelas populações como locais de recolhimento, existentes ou a instalar): 55 dB(A) no período diurno e 45 dB(A) no período nocturno.
- Zonas mistas (zonas existentes ou previstas em instrumentos de planeamento territorial eficazes, cuja ocupação seja afectada a outras utilizações, para além das referidas na definição de zonas sensíveis, nomeadamente comércio e serviços): 65 dB(A) no período diurno e 55 dB(A) no período nocturno.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

*Gabinete do Ministro*

Ruído Residual registados no período diurno e nocturno junto do Edifício 47 e CAP Sul (à excepção do Ruído Aeronave no período diurno, no CAP Sul), foram superiores aos limites de 65 dB(A) e 55dB(A), para os períodos diurno e nocturno, respectivamente.

Por outro lado, o Ruído Residual diurno e nocturno verificado no CAP Sul (zona Oeste do Aeroporto de Lisboa) é superior ao Ruído Aeronave, pelo que, dado o afastamento deste local às áreas do Aeroporto onde se efectuam as operações no solo, é possível concluir que, a Avenida Santos e Castro represente a principal contribuição para o Ruído Residual obtido.

A campanha efectuada no Hospital Júlio de Matos permitiu evidenciar valores de Ruído Ambiente diurno inferiores aos 65 dB(A), e valores de Ruído Ambiente nocturno superiores em cerca de 5 dB(A) ao valor estipulado por lei. Para este último facto contribuiu não só o Ruído Aeronave, mas também o Ruído Residual, que não é de todo desprezável (próximo dos 55 dB(A)).

O Ruído Ambiente diurno e nocturno registado na Urbanização da Bela Vista foi inferior aos valores estipulados por lei (65 dB(A) e 55 dB(A), respectivamente), sendo a componente associada ao Ruído Residual, e sobretudo no período nocturno, muito superior à componente associada ao Ruído Aeronave.

De um modo geral a Campanha de Monitorização de Ruído relativa ao período de Verão IATA permitiu concluir que, de um modo geral, os níveis de Ruído Ambiente diurno não foram muito superiores aos valores dispostos legalmente.

Verificou-se ainda que, na maioria dos casos, o Ruído Aeronave não foi o que mais contribuiu para o valor de Ruído Ambiente nocturno, predominando a influência de outras fontes de ruído, principalmente associadas a tráfego rodoviário, mesmo em zonas próximas do Aeroporto de Lisboa.

Note-se que o quadro legislativo no âmbito do ruído aplicável às infraestruturas aeroportuárias foi entretanto alterado, decorrente da transposição para o direito nacional da Directiva n.º 2002/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Março, através do Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de Novembro (estabelece as regras e os procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com ruído nos Aeroportos) e Portaria n.º 303-A/2004, de 22 de Março.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

*Gabinete do Ministro*

**4- Medidas de mitigação ambiental na Portela e respectivos custos, designadamente tendo em atenção os níveis máximos de ruído fixados pelo Decreto-Lei 292/2000, de 14 de Novembro, relativo ao regime geral de poluição sonora na ampliação do Aeroporto da Portela**

O projecto de ampliação do Aeroporto de Lisboa foi sujeito a um Estudo de Impacte Ambiental (EIA).

Para garantir a integração das medidas estipuladas no EIA e a aplicação da legislação ambiental vigente, por orientação do então Sr. Secretário de Estado dos Transportes, a ANA e a Auditoria Ambiental do então Ministério do Equipamento Social (designado presentemente por Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação) conceberam e implementaram um Sistema de Acompanhamento Ambiental das obras, através do qual a ANA tem vindo a reportar a esta Auditoria as obras executadas e as medidas ambientais implementadas.

No caso específico do descritor ambiental "Ruído", para fazer face ao preconizado no Decreto-Lei n.º 292/2000, de 14 de Novembro, a ANA e a NAV submeteram em devido tempo ao Instituto do Ambiente, os Planos de Monitorização e Redução de Ruído relativos a todos os aeroportos.

Com os meus melhores cumprimentos

A Chefe do Gabinete

Gabriela Seara

/MC