

COMISSÃO DE AMBIENTE, ENERGIA E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Grupo de Trabalho - Voos Civis Noturnos

Reunião do dia 19 de junho de 2020

Os nossos agradecimentos ao Grupo de Trabalho e ao seu presidente pelo convite que nos foi endereçado expressando a confiança na legitimidade e oportunidade do Movimento Morar em Lisboa dar o seu parecer na matéria em causa.

Posição do Movimento Morar em Lisboa

O Movimento Morar em Lisboa (MeL) é uma plataforma cidadã constituída por cinco dezenas de associações, organizações e coletivos e apoiada por mais de 5000 pessoas. O MeL reúne especialistas, técnicos, cientistas, ativistas, e cidadãos com diversas filiações partidárias ou sem opção partidária de todo, sendo, portanto, independente. Como decorre da 'Carta Aberta' que representa o documento definidor do movimento, "consideramos urgente lançar um outro paradigma de desenvolvimento de Lisboa como um território partilhado, socialmente diversificado, dando prioridade ao equilíbrio económico e social, à igualdade e coesão, ao acesso à habitação, à multiplicidade de usos, ao espaço público, à mobilidade, à conservação do património, à promoção da cultura e do desporto, à convivência cívica e à participação cidadã."

Ao mesmo tempo, o MeL reconhece que um turismo de qualidade que não interfira com o bem-estar dos residentes, trabalhadores, estudantes e visitantes da cidade desempenha um papel importante para a economia da cidade e do país, desde que não induza uma completa turistificação da cidade, expulsando muitos dos seus habitantes de sempre, degradando o espaço urbano de excelência e desqualificando a cidade enquanto destino turístico.

Por conseguinte, o MeL intervém em todos os assuntos que dizem respeito ao espaço urbano, a sua sustentabilidade e às condições de vida que proporciona à população residente, apelando a um modelo alternativo de produção, apropriação e vivência da cidade.

Consideramos, deste modo, que a discussão política e cidadã da temática dos voos civis noturnos é de extrema importância para permitir um modelo de maior sustentabilidade urbana, social e ambiental para a cidade.

Considerando assim em relação ao assunto em apreço algumas notas fundamentais:

1. O nível de ruído é expresso em dB(A), numa escala logarítmica, correspondendo cada aumento de 10 dB(A) a uma sensação do dobro em termos de sensação auditiva, enquanto cada aumento de 3 dB(A) corresponde a uma duplicação da intensidade sonora;
2. A exposição da população ao ruído é expressa por indicadores standardizados, sendo os mais utilizados os seguintes:
 - a. L_{den} – média ponderada de 24 horas (período diurno, entardecer, noturno);
 - b. L_n – média do ruído noturno (das 23 – 7 horas);
3. No Decreto-Lei n.º 9/2007 (Regulamento Geral do Ruído) é considerada como zona sensível a área definida em plano municipal de ordenamento do território como vocacionada para uso

habitacional, ou para escolas, hospitais ou similares, ou espaços de lazer, existentes ou previstos, podendo conter pequenas unidades de comércio e de serviços destinadas a servir a população local, tais como cafés e outros estabelecimentos de restauração, papelarias e outros estabelecimentos de comércio tradicional, sem funcionamento no período noturno” (Artigo 3.º, alínea x)), devendo estas zonas não ficar expostas a ruído ambiente exterior superior a 55 dB(A), expresso pelo indicador L(indice den), e superior a 45 dB(A), expresso pelo indicador L(indice n) (Artigo 11.º, alínea b)), salvo nos casos de exceção definidos para as grandes infraestruturas de transporte já existentes ou projetadas, onde os valores limite são equiparados a zonas mistas (Lden – 65 dB(A), Ln 55 – dB(A));

4. A nível europeu, o Aeroporto Humberto Delgado é, de longe, o aeroporto com o maior número de pessoas afetado por movimento aéreo, tanto num raio de 5 km como de 10 km, e uma população total residente de 450.000 e de 1.000.000 habitantes, respetivamente, de acordo com a consultora de aviação to70¹;
5. Lisboa é a segunda pior capital europeia em termos de exposição ao ruído do tráfego aéreo, no que respeita ao indicador Lden, com 15% da população área metropolitana exposta a níveis superiores a 55 dB(A) (> 280.000 pessoas), e ao indicador Ln, com 10% da população exposta a níveis superiores a 50 dB(A), pertencendo ao grupo dos quatro grandes aeroportos com o maior número de pessoas expostas, junto com os aeroportos de London-Heathrow, Berlin-Tegel e Frankfurt (“Ruído ambiental na Europa 2020” - relatório da Agência Europeia do Ambiente²);
6. A associação ZERO fez medições do ruído ambiental³ na zona do Campo Grande em julho de 2019 que revelaram valores acima dos limites legais, mesmo para zonas mistas:
 - a. Lden - 74 dB(A), 9 dB(A) acima do limite legal de 65 dB(A);
 - b. Ln - 66 dB(A), 11 dB(A) acima do limite legal de 55 dB(A);
7. As medições foram repetidas no fim de abril de 2020, com um tráfego aéreo residual, com valores dentro dos limites legais (Lden – 62 dB(A), Ln – 54 dB(A), o que indicia que o tráfego aéreo é em larga medida responsável pela ultrapassagem dos limites);
8. O mapa estratégico de ruído referente ao Aeroporto de Lisboa de 2016⁴ (!), o último disponível no site da Agência Portuguesa do Ambiente já revelou incumprimento da legislação atual:
 - a. Em 4 de 7 estações de monitorização (Camarate, Campolide, Cidade Universitária e Aeroporto (na zona do Bairro de São Francisco) durante o período de 24 horas;
 - b. Em 5 de 7 estações durante o período noturno [Alcântara – 56 dB(A), Camarate – 61,4 dB(A), Campolide – 57,9 dB(A), Cidade Universitária – 62,9 dB(A) e Aeroporto – 61,3 dB(A)], de particular interesse para o assunto em apreço;
 - c. É de supor que os valores referentes ao 2019 desatualizado tendo em conta que até 2019 o número de voos aumentou em quase 25%,
9. Nas “Orientações em Matéria de Ruído Ambiental para a Região Europeia” (Environmental Noise Guidelines for the European Region⁵), publicadas em 2018, a Organização Mundial de Saúde recomenda limites para a exposição ao ruído proveniente do tráfego aéreo inferiores a 45 dB(A) Lden e 40 dB(A) Ln, uma vez que com valores superiores seriam expectáveis efeitos adversos para a saúde e o sono da população afetada;
10. Neste contexto, a literatura científica é inequívoca em relação aos efeitos adversos do ruído na saúde, nomeadamente proveniente do tráfego aéreo⁶:
 - a. A redução da qualidade do sono e eventos de acordar noturno⁷;
 - b. A degradação da qualidade do sono em particular com eventos de ruído muito elevado⁸;

- c. O aparecimento de lesões vasculares, disfunção endotelial e hipertensão arterial⁹;
 - d. Aumento do risco de admissão hospitalar por patologia cardiovascular¹⁰;
 - e. Maior número de admissões hospitalares e mortalidade mais elevada por patologia cérebro- e cardiovascular¹¹;
 - f. Aumento linear do risco para insuficiência cardíaca e doença cardíaca hipertensiva¹²;
 - g. Relação linear entre exposição ao ruído e aumento de acidente vascular cerebral durante 5 anos¹³;
11. Os aeroportos Europeus de grande dimensão localizados próximos ou dentro de zonas urbanas, com grande exposição da população¹, já instituíram interrupções de operação noturna para proteger o bem-estar e a saúde das populações afetadas:
- a. Paris-Orly – Encerramento noturno das 23h30 – 06h30;
 - b. Düsseldorf – Encerramento das 22h00 – 06h00, chegadas programadas até às 23h00 (apenas para aeronaves até à classe 3 (FAA) / código C (ICAO) – aviões de médio curso);
 - c. London Heathrow – Encerramento para partidas das 22h50 – 06h00, para chegadas das 23h05 – 04h45;
 - d. Berlin-Tegel – Encerramento das 23h00 – 06h00 (atrasos permitidos até às 00h00), a encerrar com a abertura do novo Aeroporto Berlin-Brandenburg;
 - e. Frankfurt – Encerramento das 23h00 – 5h00, atrasos permitidos das 23h00 – 0h00;
12. A Declaração do Impacte Ambiental (DIA) referente projeto do Aeroporto do Montijo prevê o encerramento noturno entre as 0h00 e as 6h00 e uma limitação significativa dos movimentos aéreos das 23h00 as 0h00 e das 6h00 as 7h00.

Face ao exposto, e pronunciando-se agora em concreto em relação aos dois Projetos-Leis em apreço, o Movimento Morar em Lisboa afirma assim o seguinte:

1. Concordamos com a interdição noturna do Aeroporto Humberto Delgado, e de qualquer outro aeroporto nacional, no período compreendido das 0h00 às 6h00, salvo aterragens de emergência, subjacente a ambos os Projetos-Lei;
2. Propomos incluir um período de funcionamento limitado no restante período noturno:
 - a. Das 23h00 – 0h00, sem movimentos programados, apenas destinado a acomodar eventuais atrasos de aterragem;
 - b. Das 6h00 – 7h00, permitindo apenas movimentos de aeronaves até à classe 3 (FAA) / código C (ICAO), correspondendo a aviões de médio curso, à semelhança daquilo que acontece noutros aeroportos Europeus e implícito na DIA do Aeroporto do Montijo, ficando proibido nesse período a operação de qualquer aeronave que não cumpra a legislação e demais diretrizes técnicas atuais no que diz respeito ao ruído;
3. Discordamos da possibilidade não tipificada de voos civis noturnos por outros motivos atendíveis, prevista no Projeto-Lei n.º 212/XIV, ou por motivo de força maior, previsto no Projeto-Lei n.º 145/XIV, uma vez que estas formulações, demasiado genéricas, poderão permitir a inclusão discricionária dos habituais atrasos devidos a planos de voo difíceis de cumprir em consequência de aterragens e descolagens previstas poucos minutos antes da interdição noturna.

Referências bibliográficas

1. To70. Aircraft noise exposure around European airports. <https://to70.com/aircraft-noise-exposure-around-european-airports/>.
2. European Environmental Agency. Environmental noise in Europe — 2020. <https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-noise-in-europe>.
3. ZERO. Medições de ruído mostram que é impossível cumprir a legislação em Lisboa. <https://zero.org/medicoes-de-ruído-mostram-que-e-impossivel-cumprir-a-legislacao-em-lisboa-com-o-aeroporto-em-funcionamento-normal-e-a-sua-relocalizacao-tem-de-ser-equacionada-no-medio-prazo/>.
4. ANA - Aeroportos de Portugal, Airports V. Mapa estratégicos de ruído de Grandes Infraestruturas de Transporte Aéreo (GITa) - Aeroporto de Lisboa. http://www.apambiente.pt/_zdata/DAR/Ruido/SituacaoNacional/Mapas_GITs_Aereo/PT_a_LPPT_Mair.pdf.
5. WHO - Regional Office for Europe. Environmental Noise Guidelines for the European Region. <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region>.
6. Miedema HME, Oudshoorn CGM. Annoyance from transportation noise: relationships with exposure metrics DNL and DENL and their confidence intervals. *Environ Health Perspect*. 2001;109(4):409-416. doi:10.1289/ehp.01109409
7. Nassur A-M, Léger D, Lefèvre M, et al. The impact of aircraft noise exposure on objective parameters of sleep quality: results of the DEBATS study in France. *Sleep Med*. 2019;54:70-77. doi:10.1016/j.sleep.2018.10.013
8. Janssen SA, Centen MR, Vos H, van Kamp I. The effect of the number of aircraft noise events on sleep quality. *Appl Acoust*. 2014;84:9-16. doi:10.1016/j.apacoust.2014.04.002
9. Münzel T, Schmidt FP, Steven S, Herzog J, Daiber A, Sørensen M. Environmental Noise and the Cardiovascular System. *J Am Coll Cardiol*. 2018;71(6):688-697. doi:10.1016/j.jacc.2017.12.015
10. Correia AW, Peters JL, Levy JJ, Melly S, Dominici F. Residential exposure to aircraft noise and hospital admissions for cardiovascular diseases: multi-airport retrospective study. *BMJ*. 2013;347(oct08 3):f5561-f5561. doi:10.1136/bmj.f5561
11. Hansell AL, Blangiardo M, Fortunato L, et al. Aircraft noise and cardiovascular disease near Heathrow airport in London: small area study. *BMJ*. 2013;347(oct08 3):f5432-f5432. doi:10.1136/bmj.f5432
12. Seidler A, Wagner M, Schubert M, et al. Aircraft, road and railway traffic noise as risk factors for heart failure and hypertensive heart disease—A case-control study based on secondary data. *Int J Hyg Environ Health*. 2016;219(8):749-758. doi:10.1016/j.ijheh.2016.09.012
13. Seidler AL, Hegewald J, Schubert M, et al. The effect of aircraft, road, and railway traffic noise on stroke - results of a case-control study based on secondary data. *Noise Health*. 2018;20(95):152-161. doi:10.4103/nah.NAH_7_18

