

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 Coordenador 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 estandardizados, sendo os mais utilizados os seguintes:
 - a. **Lden** – média ponderada de 24 horas (período diurno, entardecer, noturno);
 - b. **Ln** - 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(índice den), e superior a 45 dB(A), expresso pelo indicador L(índice 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 to70](#)¹;
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 Ambiente](#)²);
6. A [associação ZERO fez medições do ruído ambiental](#)³ 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 2016](#)⁴ (!), 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 referidos estão desatualizados e seriam superiores em 2019 tendo em conta que entre 2016 e 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 Region](#)⁵), 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 população](#)¹, 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. Mapas 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 JI, 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