



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

Moção n.º /2024

Pelo encerramento faseado do Aeroporto Humberto Delgado, cumprindo todas as medidas de mitigação dos impactos negativos até ao seu encerramento.

I

O Aeroporto de Lisboa – Aeroporto Humberto Delgado (AHD) – situa-se a dois quilómetros do centro da cidade. Desde 1969 existe uma decisão visando a construção de novas instalações aeroportuárias fora da cidade. Já nos anos 70, as questões do ruído, mas também da poluição do ar, têm merecido a preocupação da população, situação já então exposta em reportagens jornalísticas.

Quase meio milhão de Lisboaetas vivem expostos ao ruído constante das aeronaves, quer no exterior, quer no interior das suas casas e locais de trabalho e lazer.

Para além do stress provocado pela irritação imediata, está comprovada a relação com o aparecimento de doenças graves e morte prematura, resultantes da exposição a longo prazo à poluição atmosférica e ao ruído. O índice elevado de poluentes produzidos, nomeadamente partículas em suspensão e óxidos de Azoto e Enxofre, está correlacionado com doenças respiratórias e cardiovasculares e doenças do foro oncológico.

A exposição ao ruído tem consequências igualmente graves, sobretudo no caso do ruído noturno, que prejudicando o sono, prejudica todo processo psicológico ativo, indispensável para o funcionamento saudável tanto do cérebro como de outras funções vitais.

A situação atual é já de si insustentável, quer do ponto de vista do impacto muito negativo do funcionamento do aeroporto na saúde das populações, quer no ambiente e na segurança de pessoas e bens, incluindo de serviços públicos e infraestruturas essenciais, como escolas, universidades, hospitais, centros de saúde. Neste âmbito, é importante ressaltar os impactos diretos sobre o Parque de Saúde de Lisboa, Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Biblioteca Nacional, Faculdades de Letras, Direito, Ciências, da Universidade de Lisboa, Universidade Lusófona, Campus da Universidade Nova de Lisboa da Avenida de Berna e de Campolide, Instituto Português de Oncologia, Hospital de Santa Maria, Hospital Pulido Valente, e inúmeros estabelecimentos de ensino básico e secundário.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

Os estudos de impacto ambiental existentes apontaram a necessidade de encerramento do AHD quando se atingissem níveis de tráfego muito inferiores aos atualmente registados.

Por outro lado, existem violações sistemáticas da legislação existente, sem que as entidades públicas competentes e o governo tomem qualquer medida.

Em 2022, designadamente através da Moção 40/2022, já a Câmara Municipal de Lisboa (CML) se havia pronunciado sobre esta questão, nos seguintes termos:

- O Aeroporto Humberto Delgado na sua localização atual tornou-se um fardo insuportável; a prevenção do ruído e o controlo da poluição sonora e atmosférica, visando a salvaguarda da saúde humana e o bem-estar das populações, constitui assim uma tarefa fundamental do Estado;

- O ruído constitui uma fonte grave de perturbação da qualidade de vida das pessoas, principalmente (mas não só) o ruído noturno; o ruído proveniente das aterragens e descolagens dos aviões do Aeroporto Humberto Delgado provoca diariamente inúmeras reclamações e graves incómodos à população da cidade de Lisboa e concelhos limítrofes;

- O ruído aeroportuário causa nas populações afetadas distúrbios no sono, aumenta o risco de doenças cardiovasculares e reduz a capacidade de aprendizagem das crianças, produzindo graves consequências na saúde e na qualidade de vida dos cidadãos;

- A ANA não cumpriu com o investimento previsto, ao abrigo do plano de ruído, que tinha como objetivo a redução da exposição das populações, em particular daqueles que vivem ou trabalham, nas zonas localizadas junto aos corredores de aterragem ou descolagem dos aviões, através de intervenções ao nível da caixilharia e fachadas dos edifícios mais expostos, como previsto no plano aprovado pela APA [Agência Portuguesa de Ambiente].

As medidas exigidas ao concessionário privado do Aeroporto, ao abrigo do Plano de Ação de Ruído 2018-2023, não foram concretizadas, sem que daí resultasse qualquer consequência para a ANA/Vinci. De igual modo, a proposta de Plano de Ação de Ruído 2024-2029 recentemente apresentada, e que se encontrou em avaliação pública durante o mês de agosto, até ao dia 6 de setembro, não só não apresenta nenhuma programação que permita dar resposta imediata ao incumprimento de medidas exigidas anteriormente, como



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

perspetiva a sua implementação em prazos dilatados numa escala temporal que é inaceitável.

II

A decisão anunciada pelo Governo relativamente ao futuro do Aeroporto prevê a expansão da capacidade do AHD, o aumento do tráfego – passando dos atuais 33 milhões de passageiros por ano até 40 a 45 milhões de passageiros por ano – e, conseqüentemente, o aumento significativo dos impactos a ele associados.

A concessionária privada dos aeroportos nacionais aponta, entretanto, a possibilidade do AHD estar em funcionamento por mais “algumas décadas” (ver proposta de Plano de Ruído 2024-2029 em fase de discussão pública), mais se referindo à possibilidade de relegar a nova estrutura aeroportuária como mera estrutura complementar.

Perante isto, em face dos impactos muito significativos que esta decisão comporta, torna-se imprescindível que a Câmara Municipal de Lisboa tome uma posição pública sobre a mesma. Por isso, sem prejuízo de posições anteriormente tomadas, que nesta ocasião se reafirmam a CML organizou uma reunião extraordinária para discutir esta questão, convidando para o efeito um conjunto alargado de entidades e personalidades, incluindo associações de ambiente, associações de moradores, outras associações cívicas e especialistas reconhecidos na matéria.

Nesta reunião foi consensual que o funcionamento do AHD se tornou um fardo insuportável sobre a cidade e as centenas de milhares de pessoas que aqui vivem e trabalham. Um fator de ameaça à saúde das pessoas e à segurança de pessoas e bens, de degradação ambiental, que há muito deveria ter sido removido.

Sendo certo que o incumprimento por parte do concessionário privado ao nível das medidas de mitigação do ruído agrava a situação, não é menos certo que mesmo o cumprimento dessas medidas, que deve assumir caráter obrigatório e imediato, não anula a urgência de desativação do AHD.

Segundo o ocorrido em outros casos internacionais comparáveis, é possível construir o Novo Aeroporto de Lisboa em cinco anos (mais um ano para certificação). Para a Câmara Municipal de Lisboa, o interesse financeiro do concessionário não deve atrasar ou dilatar no



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

tempo esta construção, sacrificando o interesse coletivo mais geral, a saúde e a segurança das populações e o desenvolvimento económico da cidade, da área metropolitana e do país.

Sustentada num conhecimento aturado da realidade, na auscultação das populações, de especialistas, de associações e outras organizações e movimentos sociais diversos, a Câmara Municipal de Lisboa, reunida a 25 de setembro de 2024, ao abrigo do disposto no nº. 2 do artigo 8º do seu Regimento e pela presente Moção, delibera:

1. Recusar liminarmente qualquer aumento da capacidade aeroportuária do AHD, atendendo aos impactos negativos muito significativos sobre a cidade de Lisboa, que já hoje são sentidos pela população, nomeadamente ao nível da saúde pública, da segurança e do ambiente;
2. Advogar o encerramento definitivo do AHD tão rapidamente quanto possível, devendo este manter-se em funcionamento apenas o tempo mínimo imprescindível até à entrada em funcionamento do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) nos terrenos do Campo de Tiro de Alcochete;
3. Considerar que o NAL deve ser construído e entrar em funcionamento o mais rapidamente possível, tendo em conta que o ocorrido em outros casos internacionais comparáveis permite apontar para um horizonte temporal de construção e entrada em funcionamento inferior ao anunciado pelo Governo;
4. Defender que qualquer intervenção que ocorra neste período no AHD se deve limitar a melhorar aspetos de funcionamento e de segurança operacional, sem que daí resulte qualquer aumento da capacidade do AHD, nem qualquer aumento do tráfego face à situação de referência;
5. Defender o fim imediato dos voos noturnos no período compreendido entre as 23h e as 07h, em conformidade com os períodos noturnos legalmente definidos; instar o Governo à adoção imediata de medidas que garantam o cumprimento efetivo da legislação, assim como à rejeição de autorizações excecionais para a realização de voos noturnos;
6. Alertar para outras fontes de poluição difusa, que não se encontrando em análise, são fonte de impactos negativos, significativos e irreversíveis (se o AHD não for encerrado), tais como a poluição do ar e a contaminação de solos e níveis freáticos;



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

7. Impor o cumprimento por parte do concessionário das suas obrigações ao nível da mitigação dos impactos de funcionamento do Aeroporto;

8. Em particular, no que se refere à proposta de Plano de Ruído 2024-2029 apresentada pela ANA/Vinci, entende a CML deixar público o seguinte:

- a) Não são apresentados estudos neste documento que validem as opções tomadas;
- b) É apenas considerada a influência do ruído na população do concelho, omitindo-se as consequências para outras populações;
- c) O polígono definido para a isófona determinante está estimado para Ld85dbA, ou seja, 10x acima do legalmente permitido;
- d) Há uma clara subavaliação dos números relativos à população exposta ao ruído;
- e) As medidas já implementadas relativas ao acesso à zona de “taxiway” são manifestamente insuficientes e nunca seriam resposta para as questões do ruído na sua totalidade;
- f) O documento assume que as melhorias técnicas nas aeronaves, diminuindo os níveis de emissão de ruído, são grandemente suficientes para resolver o problema, o que não é manifestamente verdade;
- g) Não são equacionados os efeitos dos regimes de ventos dominantes, o que distorce as conclusões;
- h) O programa de isolamento acústico deixa de fora edifícios expostos a níveis de ruído superiores ao recomendado pela Organização Mundial de Saúde;
- i) É inaceitável que o concessionário privado admita o cenário de funcionamento do AHD mesmo depois da entrada em funcionamento do NAL;
- j) São inaceitáveis os prazos dilatados estabelecidos no Plano de Ação para o cumprimento de medidas já estabelecidas anteriormente no contrato de concessão e ainda não concretizadas;
- k) A circunstância do período de discussão pública desta proposta ter decorrido em agosto limitou as possibilidades de participação e, por si só, justificaria um prolongamento do mesmo;

9. Exigir à ANA/Vinci e ao Governo a elaboração de um Plano de Ruído contendo um mapa atualizado das emissões e a metodologia seguida para determinar a população afetada, bem como uma calendarização das medidas a efetivar com a quantificação da redução de ruído imputável a cada uma destas medidas;



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DOS VEREADORES DO PCP

10. Dar conhecimento desta Moção ao Primeiro-Ministro, aos Grupos Parlamentares da Assembleia da República, ao Conselho Metropolitano da Área Metropolitana de Lisboa, à Autoridade Nacional da Aviação Civil, à Agência Portuguesa de Ambiente e à ANA/Vinci.

Lisboa, 25 de setembro de 2024

O Vereadores do PCP

João Ferreira

Ana Jara