

LOCAL

Ruído dos aviões na Portela afecta mais de 400 mil pessoas

Petição propõe avaliação de impacto ambiental sobre o alargamento do aeroporto da Portela e que seja lançada uma consulta pública e uma campanha informativa sobre os efeitos da expansão

Aeroporto
Cristiana Faria Moreira

As janelas tremem, os vidros duplos não são suficientes para conter o barulho dos aviões que passam a cada três, quatro minutos, muitas vezes, a uma altura baixa. O intenso tráfego aéreo de e para o Aeroporto Humberto Delgado, a poluição e o ruído que causam têm motivado queixas que chegam de toda a cidade. O que se teme agora é que com a expansão prevista para a Portela esses problemas venham a intensificar-se. Por isso, antes que se avance com o projecto, um grupo de investigadores fez chegar, no final de Maio, uma petição à Assembleia Municipal de Lisboa (AML) em que apela a que seja feita “uma campanha informativa”, junto dos lisboetas e de quem usufrui da cidade, sobre os efeitos dessa expansão, em particular na saúde, e que seja criada uma rede de monitorização em tempo real de poluentes e ruído nas áreas circundantes ao aeroporto, com medições acessíveis publicamente”.

Numa reunião da Comissão de Ambiente e Qualidade de Vida na AML, na semana passada, Pedro Nunes, investigador em energia e ambiente do Instituto Dom Luiz da Universidade de Lisboa, Hans Eickhoff, médico e ambientalista, e Acácio Pires, antigo membro da Quercus, desfiaram alguns números sobre o impacto que o alargamento da Portela poderá ter nos cidadãos.

O número de aviões que sobrevoaram a capital passou de cerca de 142 mil em 2013 para quase 214 mil em 2018.

Feitas as contas, a cada 2,5 minutos um avião aterriza ou descola de Lisboa. “O número de passageiros tem crescido exponencialmente. Os passageiros duplicaram em cerca de dez anos. Isto tem consequências bastante grandes na cidade”, começou por dizer Pedro Nunes.

Os dados recolhidos pelos investigadores permitem concluir que a população afectada pela Portela, em comparação com outros grandes aeroportos europeus, é “de longe” muito maior: “Vemos que a Portela afecta 435 mil cidadãos num raio de cinco quilómetros. O segundo pior – o aeroporto de Dusseldorf – não chega a afectar 150 mil”, dizem os investigadores. Se se alargar para um raio de dez quilómetros, a população afectada é de mais de um milhão de habitantes – 10% da população portuguesa, sublinham.

“Isto não é um problema localizado ali na zona do aeroporto. É um problema que é bastante mais abrangente além da cidade. Zonas como Campo de Ourique, Campolide, ou Santa Iria da Azóia são também fortemente afectadas”, notou Pedro Nunes.

Com a ampliação prevista, a área de 500 hectares que serve actualmente o aeroporto deverá crescer para os 700. “Em termos de passageiros, vamos passar a ter mais 50%. Vamos passar para cerca de 42 milhões. Estas projecções normalmente pecam por defeito. Nunca se diria que o aeroporto, no seu estado actual, chegaria aos 29 milhões de passageiros por ano”, notou o investigador.

Com a expansão da Portela, o aeroporto passará a ter capacidade para receber mais 14 milhões de passageiros, mais oito movimentos aéreos por hora (neste momento são cerca de 40) – o Montijo, oito milhões, podendo circular 24 ligações aéreas por hora. “O tráfego vai crescer. Vamos ter mais 23% de aviões por hora e vão ser maiores. O tráfego rodoviário com destino ao aeroporto aumentará cerca de 50%”, frisou Pedro Nunes. Para o Montijo prevêem-se obras orçadas em 520 milhões de euros. No caso da expansão da Portela, serão necessários 650 milhões.

Faça a estes números, e considerando que a Portela está no meio de



Zero acampa para medir ruído dos aviões

A associação ambientalista Zero vai lançar “uma grande acção de alerta” sobre o ruído causado pelos aviões em Lisboa. Durante 24 horas, entre as 7h da manhã do dia 5 de Julho e de dia 6, a Zero vai “acampar” no Campo Grande munida de vários sonómetros para medir o ruído e mostrar os resultados aos

lisboetas em tempo real. Será também divulgada informação sobre os impactos do ruído na saúde. “Mais do que propor a construção de um outro aeroporto, onde, quando, em que condições, queremos que o assunto se discuta porque silêncio é tudo menos o que existe nas proximidades da Portela”, diz a associação.

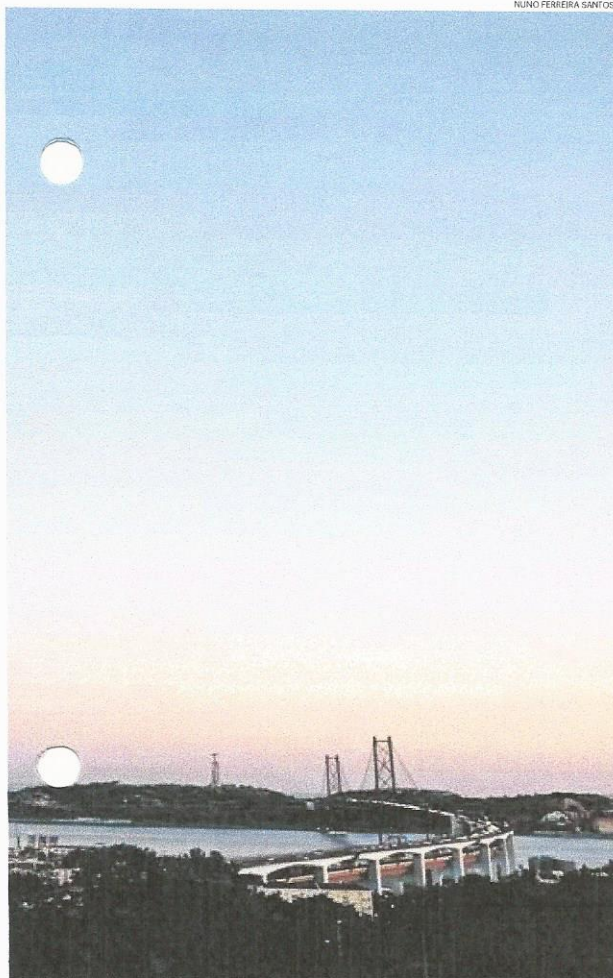
uma área urbana densamente povoada, os investigadores não conseguem compreender por que razão não é exigida uma avaliação de impacto ambiental (AIA) que detalhe “as consequências da expansão e das obras, determinando como as mesmas deverão ser mitigadas”.

Também a associação ambientalista Zero já alertou para esta questão, afirmando que as obras de ampliação do aeroporto requerem a realização de AIA.

Pedro Nunes lembra que “a lei é clara” (Decreto-Lei n.º 151 B/2013) ao definir que estão sujeitos a uma ava-

Onúmero de aviões que sobrevoaram a capital passou de cerca de 142 mil para quase 214 mil entre 2013 e 2018

NUNO FERREIRA SANTOS



com a Portaria n.º 303-A/2004, o tráfego nocturno do aeroporto de Lisboa é restringido entre as 00h e as 6h. No entanto, são permitidos até 26 movimentos aéreos por dia e 91 por semana, estando a “autorização de movimentos aéreos, naquele período, condicionada aos níveis de ruído das aeronaves utilizadas”. Para Hans Eickhoff, este número é “absurdo”. O médico não tem dúvidas de que o ruído, sobretudo nocturno, tem impacto na saúde das pessoas, por exemplo ao nível do sistema cardiovascular. “A exposição sonora aumenta os níveis de stress e isso está relacionado com efeitos no sistema cardiovascular”, como AVC, ou também doenças respiratórias, explicou.

Segundo adiantou o médico, a Organização Mundial da Saúde recomenda que a exposição diurna ao ruído não deva ser acima de 45db e a exposição nocturna não deve ser acima de 40db. “Se compararmos isso com o nosso mapa, há muitas zonas que superam esse nível de exposição”, disse.

A exposição ao ruído também tem efeitos em termos de custos. Em Londres, contou o investigador, foi feito um estudo sobre os impactos da expansão da terceira pista no Aeroporto de Heathrow, que concluiu que haveria um aumento da despesa entre 20 e 25 mil milhões de libras durante 60 anos (500 milhões de euros/ano) para “mitigar o custo imposto na sociedade devido aos impactos na saúde pública devido ao ruído” — que inclui a perda de qualidade de vida, perturbação do sono e incómodo.

É por isso que, ressaltam os investigadores, deveria ser feito um estudo que incluisse também “as externalidades que o aeroporto acarreta para a população, bem como o custo de oportunidade de não utilizar os terrenos do aeroporto no desenvolvimento estruturado e sustentável da cidade de Lisboa, nomeadamente para ajudar a resolver a carência habitacional”.

“Uma das coisas que pedimos é que sejam avaliados os custos para a população. Houve um aumento de passageiros desde 2004 até agora de 200%, de 10 para 30 milhões, o que impactou a saúde das pessoas, e não foi feita qualquer tipo de avaliação nesse sentido”, reconheceu Acácio Pires.

“O ideal é nós reduzirmos ou moderarmos o impacto do aeroporto. O que existe neste momento na cidade já é motivo para nos preocuparmos

Acácio Pires
Petitionário

Na petição, os investigadores propõem que seja a Câmara de Lisboa a promover a elaboração deste estudo e que faça pressão para que seja feita uma avaliação de impacto ambiental da expansão da Portela. Sugerem ainda que a autarquia promova a criação de “uma rede de monitorização em tempo real de poluentes e ruído nas áreas circundantes ao aeroporto, acessível publicamente através de plataforma electrónica, de forma à população poder tomar conhecimento dos níveis de risco em cada momento”.

“Boas práticas ambientais”

Na reunião, o deputado municipal do PAN, Miguel Santos, lembrou que o debate em torno da construção da terceira pista do aeroporto londrino de Heathrow se prende também com a compatibilidade que tal teria com os compromissos para a neutralidade carbónica em 2050. “Já não estão em causa só as questões ambientais locais, mas o que decorre da emergência climática que é reconhecida apenas por alguns”, disse o deputado.

Na semana passada, a ANA — Aeroportos de Portugal, que é detida pelos franceses da Vinci Airports, comprometeu-se a atingir a neutralidade carbónica dos aeroportos nacionais até 2050. Tal ficou expresso num acordo assinado no 29.º Congresso Anual da ACI EUROPE em Limassol, Chipre, um encontro anual

para os líderes de aeroportos em toda a Europa.

“Fiz com orgulho e com o maior sentido de responsabilidade ambiental que nos comprometemos com este ambicioso objectivo. Reconhecemos a importância de termos êxito nesta matéria e tudo faremos para estar sempre na linha da frente das boas práticas ambientais”, considerou Thierry Ligonnière, líder da ANA em comunicado.

Para os investigadores, há aqui um “contra-senso”, porque ao mesmo tempo que os países europeus têm apresentado planos para a descarbonização, estão também a desenvolver projectos de aumento da capacidade aeroportuária. Segundo explicou Pedro Nunes, a expansão aeroportuária da Portela e do Montijo vai contribuir “para o aumento das emissões do sector da aviação em Portugal em cerca de 39%”.

“O ideal é nós reduzirmos ou moderarmos o impacto do aeroporto. O que existe neste momento na cidade já é motivo para nos preocuparmos”, concluiu Acácio Pires.

Na verdade, a história de construção do novo aeroporto, que já conta vários capítulos, incluiu um em que se propunha a transformação da Portela no “segundo pulmão verde” da cidade, com transportes rápidos, em trajectos de cerca de meia hora, a ligarem Lisboa ao aeroporto de Alcochete “de 15 em 15 minutos”. Foi uma ideia defendida pelo primeiro-ministro, António Costa, quando era então candidato à Câmara de Lisboa.

Dez anos depois, os planos são outros. Todas as forças políticas presentes na reunião se mostraram preocupadas com a situação descrita pelos petiçãoários. No entanto, o deputado do PS João Valente Pires acredita que, com a opção que se prepara para avançar, o tráfego aéreo diminuirá em Lisboa. “Se o aeroporto do Montijo começar a funcionar, obviamente que uma parte do tráfego aéreo que está em Lisboa passa para o Montijo. Ou seja, não há um acréscimo de voos. Há uma diminuição de voos de curta e média distância”, disse o deputado.

Na resposta, Pedro Nunes frisou ser “inequívoco” que o tráfego aumentará. “Não somos nós que o dizemos é a ANA.”

cristiana.moreira@publico.pt

liação deste tipo “aeroportos cuja pista de descolagem e de aterragem tenha um comprimento de pelo menos 2100 metros”, incluindo as suas alterações ou ampliações caso representem mais de 20% da capacidade instalada ou da área de instalação do projecto existente. “A pista maior da Portela tem 2400 metros, a capacidade instalada aumenta 23%, a área aumenta cerca de 33%”, argumenta o investigador.

Impacto na saúde pública

O aeroporto é, de resto, a principal fonte de ruído de Lisboa. De acordo

“Reconhecemos a importância de termos êxito nesta matéria e tudo faremos para estar na linha da frente das boas práticas ambientais”, diz líder da ANA