



# **O AEROPORTO DE LISBOA NUMA PERSPECTIVA ESTRATÉGICA DE INTERESSE NACIONAL**

**ANEXO II - AS CONSEQUÊNCIAS PARA A SAÚDE PÚBLICA E A SEGURANÇA DE  
PESSOAS E BENS DA OPÇÃO AEROPORTUÁRIA AHD + MONTIJO**

## ANEXO II

### AS CONSEQUÊNCIAS PARA A SAÚDE PÚBLICA E PARA A SEGURANÇA DE PESSOAS E BENS DA OPÇÃO AEROPORTUÁRIA AHD + MONTIJO

#### 1. Introdução

Existe a consciência generalizada da importância de um aeroporto internacional localizado na região de Lisboa, que em 2019 movimentou [cerca de 31 milhões de passageiros](#), constituindo um fator indispensável para o desenvolvimento social e económico da região e do País e, em particular, do turismo e atividades económicas conexas.

O que aqui se põe em causa é a sua manutenção no interior da cidade de Lisboa face a vários fatores críticos de natureza estratégica, tais como a saúde pública e o risco que representa para a segurança de pessoas e bens, bem como o alastramento de efeitos similares a zonas populosas da margem sul que a concretização da opção aeroportuária AHD + Montijo provocará.

#### 2. Saúde pública

Os efeitos do ruído excessivo sobre a saúde humana são bem conhecidos, os mais evidentes dos quais são a redução do bem-estar e da qualidade do sono, podendo provocar, de acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), perturbações na saúde mental e um aumento das doenças cardio/cerebrovasculares. Ainda de acordo com a OMS, afeta nas crianças a capacidade de aprendizagem e o desenvolvimento cognitivo.

Na proximidade do aeroporto os cidadãos são ainda afetados por elevados níveis de poluentes provenientes dos aviões, tais como óxidos de azoto (NOx), partículas ultrafinas, monóxido de carbono (CO) e compostos orgânicos voláteis, que fazem aumentar a ocorrência e a gravidade de doenças respiratórias como a asma e a doença pulmonar obstrutiva crónica.

O relatório da Agência Europeia do Ambiente, de 2020, afirma que Lisboa é [a segunda pior capital europeia](#) em termos de exposição ao ruído do tráfego aéreo. Salienta que 15% da população do município (pelo menos 100 000 habitantes) é exposta diariamente a níveis de ruído superiores aos recomendados pela Organização Mundial da Saúde e aos definidos no Regulamento Geral de Ruído.

A solução AHD + Montijo, além de agravar a situação ambiental, já deplorável, em Lisboa e concelhos limítrofes, em resultado do pretendido aumento de capacidade do Aeroporto Humberto Delgado (AHD) de 41 movimentos por hora para 48, vem estender idênticos efeitos nocivos até onde eles não existiam antes, ao passar a afetar também as populações da margem sul vizinhas do previsto aeroporto comercial no Montijo. Ou

seja, aos de pelo menos 100 000 habitantes já expostos em Lisboa aos riscos resultantes do funcionamento do AHD, juntar-se-iam cerca de 30 000 a 35 000 nos concelhos da margem sul, em particular Barreiro, Montijo, Moita, Alcochete, Seixal e Palmela.

A solução Portela + Montijo afetará, portanto, pelo menos um total de cerca de 130 000 a 135 000 habitantes, com níveis de ruído superiores aos recomendados pela OMS, enquanto o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) no Campo de Tiro de Alcochete (CTA) afetaria na ordem dos 400. Os efeitos sobre estes 400 habitantes poderão ser fortemente minimizados com baixos custos.

No caso (que se julga, apesar de tudo, improvável) de a construção futura de um aeroporto no Montijo com duas pistas para funcionar como principal, a situação nas imediações desta cidade pioraria significativamente. Considerando apenas os efeitos sobre a população do concelho do Seixal verifica-se que na aproximação para aterragem, Figura 1, o ruído ultrapassaria em muito os valores limite previstos em lei (Regulamento Geral do Ruído). A figura contém igualmente as zonas sensíveis afetadas pelos sobrevoos dos aviões. É evidente que as populações dos concelhos vizinhos e, em particular, dos concelhos de Alcochete (em particular a vila do Samouco), Barreiro, Moita e Montijo, também sofreriam os efeitos da localização do aeroporto no Montijo.



Figura 1 – Níveis de ruído na aproximação ao aeroporto do Montijo (duas pistas)

Fonte: Boletim Municipal do Seixal de janeiro de 2022

Adotando a metodologia simplificada definida pela Aéroports de Paris, obtêm-se as seguintes zonas limite de exposição das populações residentes na vila do Samouco com níveis de ruído igual ou superiores a 65 dBA, linha a vermelho, e a 55 dBA, linha a

amarelo, Figura 2, o que evidencia a existência de áreas com valores que excedem, em muito, os limites estabelecidos no Regulamento Geral do Ruído, com os consequentes riscos para a saúde da população residente.

Salienta-se que a prevenção do ruído e o controlo da poluição sonora visando a salvaguarda da saúde humana e o bem-estar das populações constitui uma tarefa fundamental do Estado (Decreto-Lei n.º 9/2007).



Figura 2 – Aeroporto no Montijo com duas pistas. Envolventes das isófonas dos níveis de ruído superiores a 65 dBA (a vermelho) e a 55 dBA (a amarelo).

Fonte: Formulação da Aéroports de Paris

Colocam-se as seguintes questões que impõem uma resposta fundamentada:

- Porquê então o AHD + Montijo?
- Qual a razão para, em vez de se libertar de uma vez por todas a população de Lisboa dos efeitos perniciosos do aeroporto, ainda se decidir agravá-la com o aumento de capacidade do AHD?
- Qual a razão para a criação de uma situação nova e gravosa que acarretará efeitos similares para as populações de vários concelhos da margem Sul?
- O bem-estar e a saúde das populações não devem ser um fator a ter prioritariamente em conta no processo de decisão?

Em total dissonância com esta estratégia, os aeroportos do continente europeu inseridos em zonas urbanas densamente povoadas têm sido encerrados e realocizados para áreas de reduzida população, com menor risco para a saúde e segurança dos cidadãos.

São os casos do novo aeroporto de Berlim, que conduziu ao encerramento do aeroporto de Tegel, dos aeroportos de Istambul, Munique, Oslo e Atenas. Com o mesmo objetivo está em construção o novo aeroporto internacional de Varsóvia.

### 3. Segurança de Pessoas e Bens

Embora o transporte aéreo reconhecidamente se caracterize por elevados padrões de segurança, as estatísticas, não obstante, demonstram que os acidentes acabam por acontecer, como se pode verificar pelos dados que seguem, cuja fonte é a *European Safety Agency (EASA)*, Fig.3.

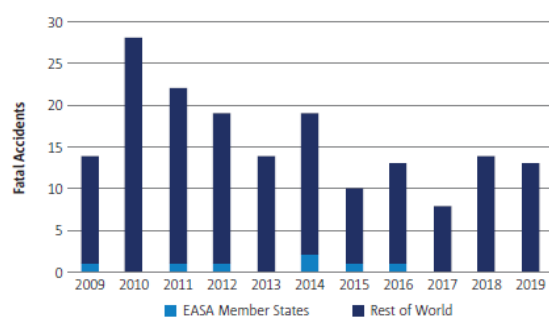


Figura 3 a) – Acidentes

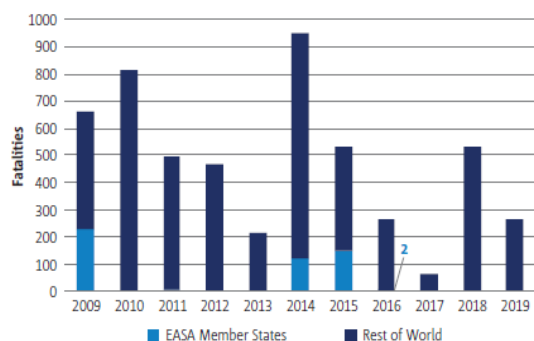


Fig. 3 b) – Mortes

Ainda, segundo as estatísticas (de fontes como a EASA, a Airbus e a Boeing), grande parte – mais de metade – dos acidentes com aeronaves ocorrem nas fases de descolagem/partida e de aproximação/aterragem, Figura 4.

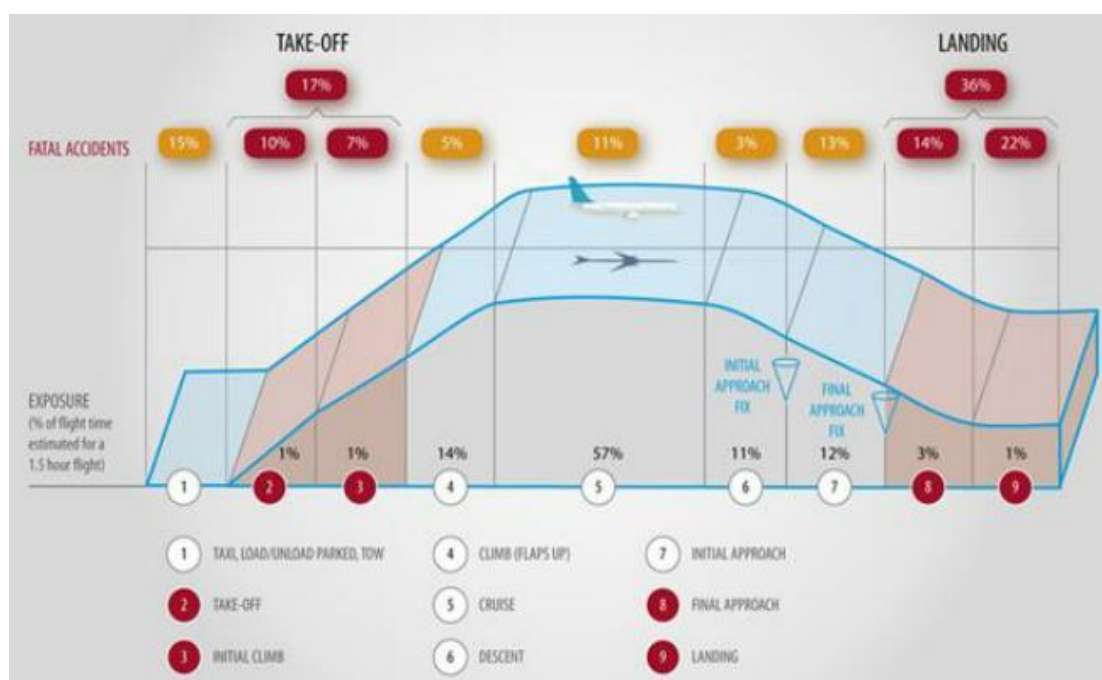


Fig. 4 – Acidentes com aeronaves (Airbus)

Estas fases de voo mais críticas são precisamente aquelas em que ocorre o sistemático sobrevoo da cidade de Lisboa e de outras áreas urbanas limítrofes.

A Pista 03 do AHD (orientação magnética de  $\pm 030^\circ$ ) é utilizada cerca de 70% do tempo, devido à predominância de ventos do quadrante Norte, requerendo o sobrevoo a baixa altitude de grande parte da cidade de Lisboa durante a aproximação e de zonas muito povoadas do Concelho de Loures na fase de partida por aeronaves vindas de N/NE (Europa), que são a maioria, Figura 5.

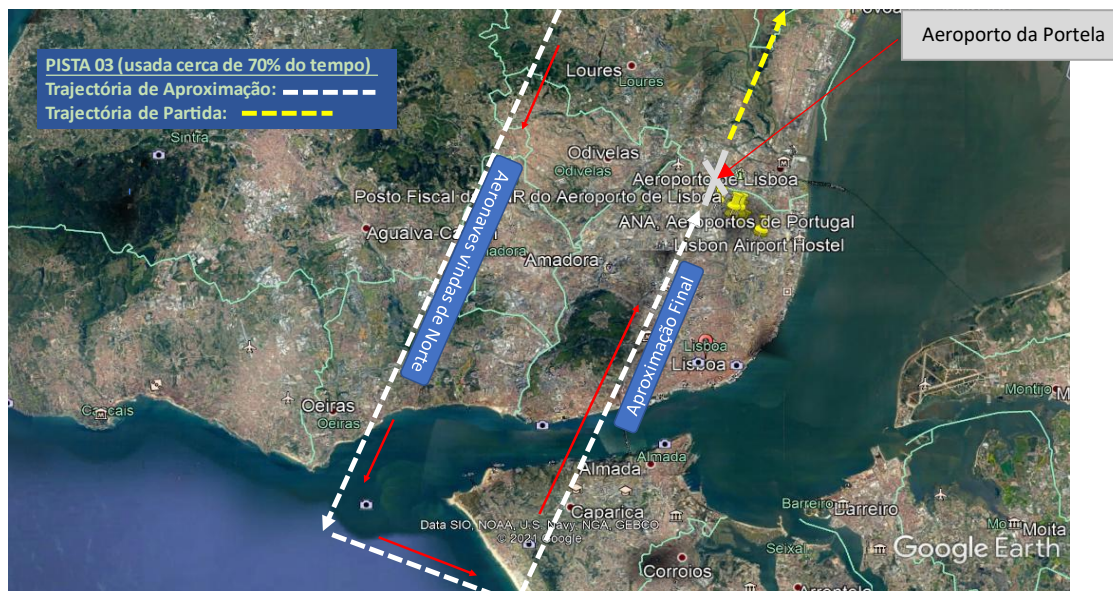


Figura 5- Trajetórias de aproximação e partida à Pista 03 do AHD. Definição esquemática

Para além de Lisboa são afetadas, nomeadamente, localidades dos Concelhos de Loures, Almada, Odivelas, Amadora e Oeiras.

Qualquer acidente de uma aeronave durante as fases de aproximação/aterragem ou descolagem/subida sobre estas áreas densamente povoadas pode assumir dimensões catastróficas.

Como é evidente, quanto maior o volume de tráfego, maior a probabilidade de acidente e quanto maior a aeronave, maiores os danos potenciais, pelo que o previsto aumento da capacidade do aeroporto e a manutenção do *HUB* na Portela (aviões de maior dimensão) serão dois fatores contributivos para agravar o risco de segurança.

Naturalmente as considerações sobre segurança efetuadas relativamente à Portela aplicam-se *mutatis mutandis* também às áreas urbanas próximas de um aeroporto complementar no Montijo (ver Fig. 1), neste caso com a agravante de a presença frequente de grandes bandos de aves nas proximidades potenciar o risco de acidente.

Lisboa, fevereiro de 2022

Carlos Matias Ramos

Carlos Brás

Victor Rocha