

MOÇÃO AO VII CONGRESSO DO LIVRE

AUMENTO DO TRÁFEGO AÉREO NÃO!

Contra a expansão do Aeroporto Humberto Delgado em Lisboa e contra um novo aeroporto civil na Base Aérea nº 6 (BA6) no Montijo

Fundamentação

No dia 8 de janeiro de 2019, o Governo Português assinou um acordo financeiro com a multinacional francesa VINCI Airports, concessionária da ANA – Aeroportos de Portugal, que explora todos os aeroportos nacionais. Esse acordo visa a expansão da capacidade do Aeroporto Humberto Delgado em Lisboa e conversão da Base Aérea nº 6 (BA6) no Montijo num aeroporto civil para atingir o objetivo de 72 movimentos por hora no hub de Lisboa (48 movimentos por hora em Lisboa e 24 movimentos por hora no Montijo), quase duplicando a capacidade atual de 38/40 movimentos por hora. O acordo financeiro inclui um investimento de 650 milhões de euros no Aeroporto Humberto Delgado e 500 milhões no futuro aeroporto civil no Montijo, bem como 156 milhões de euros como compensação à Força Aérea e na construção de novos acessos entre o futuro aeroporto e a Ponte Vasco da Gama, num horizonte temporal que se estende até 2028. Nada se sabe sobre o valor do património do Estado Português (terreno, instalações e pistas existentes na BA6) que são cedidas à ANA / VINCI até 2062. Embora o Primeiro-Ministro António Costa afirmasse que existiria um largo consenso na população portuguesa relativamente à necessidade do aumento da capacidade aeroportuária em território nacional e nomeadamente na região de Lisboa, nos últimos anos o assunto não tem sido publicamente discutido com a profundidade necessária.

A associação ambiental ZERO já reclamou a necessidade de uma avaliação ambiental estratégica para o conjunto dos dois empreendimentos em Lisboa e no Montijo tendo desde já apresentado queixa junto da Comissão Europeia. Considera ainda que o Governo está a tentar implementar uma política do “facto consumado” exercendo uma pressão inadmissível sobre a Administração a elaborar o estudo de impacto ambiental referente a uma zona de avifauna sensível como é o estuário do Tejo.

As críticas em relação ao aumento da capacidade aeroportuária são, no entanto, mais abrangentes tendo em conta a catástrofe climática iminente e o papel da aviação como grande emissor de gases com efeito de estufa. De acordo com a organização não-governamental “Stay Grounded”, existem em todo o mundo mais de 1200 projetos de ampliação ou construção de aeroportos que servem sobretudo os interesses corporativos de grandes empresas. Existe uma flagrante contradição entre o Roteiro para a Neutralidade Carbónica em 2050 cuja versão preliminar o Governo Português acabou de publicar e o investimento no aumento da capacidade aeroportuária. É lamentável que o transporte aéreo e marítimo tenha ficado fora dos acordos de Paris. No entanto, não é admissível que se tomem decisões que violam o espírito dos acordos assinados com a maior das ligeirezas. O modo de vida atual baseado na filosofia do crescimento económico desenfreado torna-se ecologicamente insustentável e socialmente destrutivo. Já hoje a pegada ecológica das sociedades industrializadas excede em muito os recursos não-

renováveis da Terra e a sua capacidade de suporte para o lixo e a poluição resultantes de elevados níveis de consumo de bens e serviços sem, no entanto, satisfazer as necessidades materiais básicas de uma grande parte da população mundial.

Não nos podemos esquecer que com obras de menor dimensão o número de passageiros no Aeroporto de Lisboa quase triplicou nos últimos 15 anos tendo sido quebrado a barreira dos 10 milhões de passageiros anuais pela primeira vez em 2004 e a barreira dos 20 milhões em 2015 atingindo um máximo em 2018 com 29 milhões de passageiros. Os efeitos nefastos desta explosão do tráfego aéreo são sentidos a todos os níveis. A turistificação do centro de Lisboa com a construção de hotéis e transformação de núcleos habitacionais no chamado “alojamento local” provocou a expulsão de muitos lisboetas das suas casas, por um lado devido a despejos devido à alteração do regime de arrendamento urbano (“Lei Cristas”) e por outro lado devido ao aumento incomportável das rendas ou do preço de aquisição de habitação. A quota de alojamento local chega a atingir mais de 40% das camas existentes em algumas zonas históricas da cidade tendo sido suspensa a autorização de novas unidades nas zonas mais afetadas devido aos riscos de substituição da população local, gentrificação e descaraterização dos bairros.

As consequências perniciosas do tráfego aéreo em relação à saúde da população residente na proximidade de aeroportos têm sido negligenciadas. No entanto, estudos científicos demonstraram maior morbilidade e mortalidade do foro cardiovascular em pessoas expostas regularmente a níveis de ruídos elevados provenientes de aviões a aterrar ou, sobretudo, a levantar voo [1–3]. O ruído provoca ainda alterações de aprendizagem na população estudante, muito exposta em Lisboa pela localização de escolas e universidades no corredor predominante de aproximação dos aviões. Outro efeito prejudicial da aviação sobre a saúde prende-se com a poluição atmosférica provocando um aumento das doenças respiratórias [4,5]. Possivelmente, em Lisboa os protestos contra o aumento exponencial do tráfego aéreo nos últimos anos não têm sido mais visíveis porque o corredor de levantamento de voos com os ventos predominantes do quadrante norte, com níveis de ruídos mais elevados, se situa fora da cidade de Lisboa, no concelho de Loures, nomeadamente na zona de Camarate, habitada predominantemente por uma população migrante, pobre e socialmente desfavorecida.

Assim,

O LIVRE declara-se solidário com os movimentos de protesto que começaram a surgir contra um projeto que coloca os interesses económicos de grandes empresas acima da saúde e bem-estar da população afetada.

O LIVRE exige ainda, e antes de qualquer implementação de projetos de aumento de tráfego aéreo:

- 1. A revogação do acordo financeiro assinado com a VINCI Airports;**
- 2. A realização de um estudo científico sobre os efeitos na saúde e bem-estar da população de Lisboa e do Concelho de Loures, mais afetada pela operação do Aeroporto Humberto Delgado, nomeadamente no que diz respeito à prevalência e incidência de doenças cardiovasculares e respiratórias, em comparação com a restante população para aferir a inocuidade sanitária da operação existente;**

3. A realização de um estudo científico sobre os efeitos na saúde e bem-estar da população da Margem Sul do Tejo, nomeadamente a população residente nos concelhos de Montijo, Alcochete e Moita, a esperar em consequência da conversão da BA nº 6 num aeroporto comercial;
4. O escrupuloso cumprimento dos regulamentos nacionais e europeus no que diz respeito ao impacto ambiental de qualquer expansão da capacidade aeroportuária, tanto em Lisboa ou no Montijo, e a realização de uma avaliação ambiental estratégica;
5. A inclusão do transporte marítimo e aéreo no Roteiro para a Neutralidade Carbónica em 2050;
6. O desenvolvimento de alternativas estratégicas e ambientalmente mais favoráveis em comparação ao tráfego aéreo, incluindo nomeadamente o transporte ferroviário.

Bibliografia

1. Munzel T, Gori T, Babisch W, Basner M: Cardiovascular effects of environmental noise exposure. *Eur Heart J* 2014 Apr 1;35:829–836.
2. Hansell AL, Blangiardo M, Fortunato L, Floud S, de Hoogh K, Fecht D, et al.: Aircraft noise and cardiovascular disease near Heathrow airport in London: small area study. *BMJ* 2013 Oct 8;347:f5432–f5432.
3. 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 Oct 8;347:f5561–f5561.
4. Schlenker W, Walker WR: Airports, Air Pollution, and Contemporaneous Health. *Rev Econ Stud* 2016 Apr;83:768–809.
5. Hudda N, Gould T, Hartin K, Larson T V., Fruin SA: Emissions from an International Airport Increase Particle Number Concentrations 4-fold at 10 km Downwind. *Environ Sci Technol* 2014 Jun 17;48:6628–6635.

Subscritores Iniciais

Hans Christian Eickhoff, Cecília Shinn, Ana Raposo e João Vasco Gama