

Fátima Santos

De: Tiago Tibúrcio <Tiago.Tiburcio@ar.parlamento.pt>
Enviado: 12 de dezembro de 2019 10:37
Para: Assuntos Parlamentares
Cc: Iniciativa legislativa
Assunto: Projeto de Lei 145/XIV (PAN)
Anexos: pjl145-XIV.doc

Exmo. Senhor Chefe do Gabinete de

Sua Excelência a Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores,

Exmo. Senhor Chefe do Gabinete de

Sua Excelência o Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira,

Encarrega-me a Chefe do Gabinete de Sua Excelência o Presidente da Assembleia da República, Dra. Maria José Ribeiro, de, para efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 229.º da Constituição da República Portuguesa e do artigo 142.º do Regimento da Assembleia da República, enviar cópia da iniciativa *infra*, para emissão de parecer no prazo de 20 dias, nos termos da Lei n.º 40/96, de 31 de agosto:

Projeto de Lei 145/XIV (PAN)

Determina a restrição da realização de voos noturnos, salvo por motivo de força maior

O processo da iniciativa pode ser consultado em:

<https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetailIniciativa.aspx?BID=44264>

Com os melhores cumprimentos,

Tiago Tibúrcio

Assessor do Gabinete do Presidente da Assembleia da República

Palácio de São Bento
1249-068 Lisboa
T. + 351 213 919 267



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

ARQUIVO

3396 Proc. n.º 02.08

019 / 12 / 12 N.º 238 / XI

Projecto de Lei n.º 145/XIV/1.^a

Determina a restrição da realização de voos nocturnos,
salvo por motivo de força maior

Exposição de motivos

A Organização Mundial de Saúde defende que, para evitar incomodidade elevada, o ruído ambiente exterior no período diurno na proximidade de edifícios de habitação deve situa-se abaixo de 55 dB/dia. No período nocturno, para evitar distúrbios no sono, o ruído ambiente no interior dos quartos não deve exceder os 30 dB(A).

Na verdade, o ruído é uma das principais causas da degradação da qualidade do ambiente urbano, sendo os transportes os principais responsáveis, embora o ruído de actividades industriais e comerciais possa assumir relevo. De acordo com vários estudos, é reconhecido que, para um mesmo nível sonoro, a percentagem de pessoas incomodadas é mais elevada relativamente ao tráfego aéreo, seguido do rodoviário e, por último, o ferroviário.

O ruído ambiente provoca perturbações psicológicas ou fisiológicas associadas a reacções de 'stress' e cansaço. Também interfere com as comunicações e provoca perturbações no sono, na capacidade de concentração e hipertensão arterial.

Ainda recentemente, um estudo da associação ambientalista Zero concluiu que os limites máximos de ruído no aeroporto de Lisboa, durante o período nocturno, não estão a ser respeitados¹.

¹ <https://expresso.pt/sociedade/2019-07-05-Nivel-do-ruído-dos-avioes-sobre-Lisboa-e-quase-quatro-vezes-mais-do-que-o-previsto-na-lei>



A 13 de Junho de 2016 entrou em vigor o Regulamento (UE) n.º 598/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Abril de 2014, que visa precisamente o estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da União Europeia no âmbito de uma abordagem equilibrada, revogando a Directiva 2002/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Março de 2002.

Nos termos do referido Regulamento, as restrições de operação relacionadas com o ruído introduzidas antes de 13 de Junho de 2016 continuam em vigor até as autoridades competentes decidirem revê-las.

Assim, tendo em consideração que o Governo ainda não procedeu à revisão das restrições de operação nos termos do Regulamento de 2016, mantêm-se em vigor as restrições de operação fixadas nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de Novembro, no Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro – que aprova o Regulamento Geral do Ruído - e no Decreto Legislativo Regional n.º 23/2010/A, de 30 de Junho.

O Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de Novembro, aplica-se ao aeroporto Humberto Delgado e remete para uma Portaria dos Ministros das Obras Públicas, Transportes e Habitação e das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente (Portaria n.º 303-A/2004 de 22 de Março) a fixação de restrições de operação. O Regulamento Geral do Ruído proíbe, nos aeroportos e aeródromos não abrangidos pelo disposto no Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de Novembro, a aterragem e a descolagem de aeronaves civis entre as 00:00 e as 06:00 horas, salvo por motivo de força maior. No entanto, por Portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas dos transportes e do ambiente, pode ser permitida a aterragem e a descolagem de aeronaves civis entre as 00:00 e as 06:00 horas nos aeroportos e aeródromos, em determinadas condições específicas.

Foram assim publicadas a Portaria n.º 831/2007 de 1 de Agosto, relativa ao aeroporto do Porto e as Portarias n.º 69/2007, de 13 de Julho, n.º 70/2007, de 13 de Julho e n.º 88/2010 de 9 de Setembro, relativas aos aeroportos da Madeira, Porto Santo e Ponta Delgada, respectivamente. Desta forma, no período entre as 00:00 e as 06:00 horas, as referidas portarias, permitem os seguintes movimentos aéreos, para além dos realizados por motivo de força maior:

- no aeroporto Humberto Delgado (Lisboa), podem ser permitidos, naquele período, até 26 movimentos aéreos por dia e 91 por semana;
- no aeroporto Francisco Sá Carneiro (Porto), o número máximo de movimentos aéreos permitido nesse período é de 11 movimentos diários, 70 semanais e 2100 anuais;
- no aeroporto da Madeira, o número de movimentos aéreos de voos comerciais não poderá exceder os 80 movimentos por semana, com um máximo de 31 movimentos diários;
- no aeroporto de Porto Santo, o número de movimentos aéreos de voos comerciais não poderá exceder os 7 movimentos por semana, com um máximo de 3 movimentos diários;
- no aeroporto de Ponta Delgada, o número de movimentos aéreos de voos comerciais efetuados por aeronaves civis não pode exceder os 30 movimentos por semana, com um máximo de 6 movimentos diários.

Nos restantes aeroportos e aeródromos, localizados em Portugal Continental e na Região Autónoma da Madeira, são proibidas as aterragens e as descolagens de aeronaves civis entre as 00:00 e as 06:00 horas, salvo por motivo de força maior.

De acordo com o Regulamento (UE) n.º 598/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Abril de 2014, relativo ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o



ruído, os Estados-Membros deverão rever as restrições de operação relacionadas com o ruído, de acordo com o estipulado no referido regulamento.

A restrição de operações relacionadas com o ruído pode ser efectuada por limitação de tipologias de aeronaves e/ou por limitações horárias.

O referido regulamento defende uma “abordagem equilibrada” nas soluções a adoptar, dependendo das características de cada aeroporto.

A consultora internacional de aviação, to70, lançou um estudo sobre o ruído nos aeroportos europeus² e concluiu que:

“Uma parte crítica do desenvolvimento de um plano de acção eficaz de mitigação de ruído é determinar primeiro qual comunidade atingir. Como diferentes medidas de redução de ruído são mais eficazes em diferentes distâncias, a medida a ser usada depende em grande parte da distância da população afectada pelo aeroporto...” e que “os aeroportos com maior população dentro de um raio de 5 km seriam os mais beneficiados com a implementação de medidas de redução de ruído de aeronaves que afectam as comunidades mais próximas do aeroporto.”.

Especificamente sobre os aeroportos europeus concluiu que:

- Num raio de 5 km, os aeroportos de Lisboa, Paris Orly e Dusseldorf têm as maiores populações. Têm, também, as maiores proporções de população para movimentos de aeronaves nesse raio.
- Num raio de 10 km, os aeroportos com maior exposição por movimento de aeronaves são Lisboa, Paris Orly e Madrid.

² Dados disponíveis na seguinte ligação: <https://to70.com/aircraft-noise-exposure-around-european-airports/>.

- De todos os aeroportos europeus, Amsterdão Schiphol, Londres Heathrow e Paris Charles de Gaulle acomodaram o maior número de movimentos de tráfego aéreo em 2017. No entanto, nenhum deles está entre as 3 principais populações expostas por movimentos de aeronaves.

Com efeito, retira-se do referido estudo que o aeroporto de Lisboa é o que apresenta o maior número de movimentos por habitante, em toda a Europa, num raio de 5 e de 10 km do aeroporto:

- 2,34 pessoas por movimento aéreo, num raio de 5 km, seguido pelo aeroporto de Orly, em Paris, com 1,08 pessoas por movimento aéreo;
- 5,71 pessoas por movimento aéreo, num raio de 10 km, seguido pelo aeroporto de Orly, em Paris, com 5,70 pessoas por movimento aéreo.

É, assim, notória a necessidade de o Governo rever as restrições de operações relacionadas com o ruído nos aeroportos, de acordo com os princípios do Regulamento (UE) n.º 598/2014, com a maior urgência, com vista à salvaguarda da saúde e bem-estar das pessoas.

Conforme estatuído no artigo 64.º da Constituição da República Portuguesa, “Todos têm direito à protecção da saúde e o dever de a defender e promover”, incumbindo ao Estado garantir essa protecção.

Ora, o número de voos tem vindo sistematicamente a aumentar e, como se sabe, a previsão é que essa tendência se mantenha, aumentando assim também o risco para a saúde daqueles que se encontrem na proximidade dos aeroportos, sendo o caso de Lisboa um dos exemplos mais evidentes de sérios impactos da população.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, o Deputado e as Deputadas do PAN apresentam o seguinte projecto de lei:



Artigo 1.º

Objecto

A presente Lei determina a restrição da realização de voos civis noturnos, salvo por motivo de força maior.

Artigo 2.º

Alterações ao Regulamento Geral do Ruído

A presente lei altera os artigos 20.º e 28 do Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo DL n.º 9/2007, de 17 de Janeiro e alterado pela Rectificação n.º 18/2007, de 14/3 e pelo Decreto-Lei n.º 278/2007, de 01/08, os quais passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 20.º

(...)

1 - (...)

2 - Revogado.

3 - Revogado.

4 - (...).

Artigo 28.º

(...)

1 - (...)

2 - (...)

a) (...)

b) (...)

c) (...)

- d) (...)
- e) (...)
- f) (...)
- g) Revogada.
- h) (...)
- i) (...)
- 3 - (...)
- 4 - (...)

Artigo 3.º

Alterações ao Decreto-Lei n.º 293/2003

de 19 de Novembro

A presente lei adita a alínea e) ao n.º 1, e revoga o n.º 6, ambos do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 293/2003 de 19 de Novembro, o qual passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 4.º

(...)

1 - (...)

a) (...)

b) (...)

c) (...)

d) (...)

e) A impossibilidade de realização de voos civis nocturnos, no período compreendido entre 00h e as 06h, salvo por motivos de força maior.

2 - (...)

3 - (...)

4 - (...)

5 - (...)

6 - Revogado.

7 - (...)

8 - (...)

9 - (...)»

Artigo 4.º

Avaliação do ruído provocado pelas aeronaves

1- O Governo elabora relatório de avaliação do ruído e apresenta propostas de minimização dos impactos do mesmo, após consulta às partes interessadas, nos termos do Regulamento (UE) n.º 598/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Abril de 2014, sobre o aeroporto de Lisboa e outros que considere conveniente.

2 - O resultado da avaliação do relatório previsto no número que antecede é apresentado à Assembleia da República, num prazo de 6 meses após a entrada em vigor da presente Lei.

Artigo 5.º

Norma revogatória

São revogadas as Portarias, aprovadas ao abrigo do disposto no n.º 2 e 3 do artigo 20.º do Regulamento Geral do Ruído, e outras que estejam em contradição com a presente lei.

Artigo 6.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no primeiro dia do mês seguinte ao da sua publicação.



Assembleia da República, Palácio de São Bento, 9 de Dezembro de 2019

As Deputadas e o Deputado,

André Silva

Bebiana Cunha

Cristina Rodrigues

Inês de Sousa Real