

**Fátima Santos**

**De:** Tiago Tibúrcio <Tiago.Tiburcio@ar.parlamento.pt>  
**Enviado:** 3 de março de 2020 15:17  
**Para:** Assuntos Parlamentares  
**Cc:** Iniciativa legislativa  
**Assunto:** Projeto de Lei 222/XIV (PEV)  
**Anexos:** pjl222-XIV.doc

Exmo. Senhor Chefe do Gabinete de

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

Encarrega-me a Chefe do Gabinete de Sua Excelência o Presidente da Assembleia da República, Dr.ª. 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 222/XIV (PEV)**

*Interdição 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=44491>

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

PROTIVO

660

Proc. n.º 02-08

020 03 03 N.º 291 XI

GRUPO PARLAMENTAR



## **PROJETO DE LEI Nº 222/XIV/1ª.**

### **INTERDIÇÃO DE VOOS NOTURNOS SALVO POR MOTIVO DE FORÇA MAIOR**

#### **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

Os aeroportos têm vários impactos ambientais e na qualidade de vida das populações, sendo o ruído proveniente do sector aeronáutico - descolagem, aterragem, taxiing, testes de motores - uma das principais fontes de desconforto e preocupação, estando a sua ocorrência relacionada com diversos problemas de saúde.

O tráfego aéreo tem vindo a aumentar nas últimas décadas e importa, por isso, que sejam implementadas medidas com vista a uma diminuição dos efeitos nocivos, designadamente através da restrição do número de operações permitidas, a alteração do tipo de aeronaves e a modificação nos procedimentos operacionais a adotar.

Neste contexto, importa também relevar a importância que deve ser dada a outros meios de transporte mais amigos do ambiente e da coesão territorial, designadamente o transporte ferroviário que deve ser uma absoluta prioridade, tal como o Partido Ecologista Os Verdes tem vindo insistentemente a propor.

Como se sabe, a exposição ao ruído tem efeitos graves na saúde humana, podendo causar distúrbios no sono, irritabilidade, stress, hipertensão arterial, aumentar o risco de doença cardiovascular e de doenças respiratórias e reduzir a capacidade de aprendizagem das crianças, entre outros. Por outro lado, é também pertinente recordar que a Organização Mundial de Saúde refere que a poluição do ar representa, nos dias de hoje, a maior ameaça para a saúde humana, tendo também o sector aeronáutico uma influência significativa neste fenómeno.

Segundo o estudo europeu HYENA (Hypertension and Exposure to Noise near Airports), que aborda a relação entre a exposição ao ruído provocado pelos aeroportos e a pressão sanguínea da população, o risco de ocorrência de hipertensão é mais elevado em pessoas expostas ao ruído de aeronaves, podendo contribuir para doenças cardiovasculares. Esse estudo recomenda também a implementação de medidas mitigadoras.

Não será por acaso que, um pouco por todo o mundo, têm sido encomendados estudos com o objetivo de se implementarem técnicas de mitigação do ruído aeronáutico e que tem surgido legislação sobre essa matéria.

Importa recordar que estas infraestruturas devem obedecer à legislação comunitária e nacional no que diz respeito à minimização dos impactos negativos.

Nesse sentido, Portugal apresenta um conjunto de legislação relativa às questões do ruído, nomeadamente o Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, e as restrições de operação relacionadas com ruído em aeroportos comunitários, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro.

A realidade evidencia-nos que o número de voos tem vindo sistematicamente a aumentar e a previsão é que essa tendência se mantenha, aumentando assim também o risco para a saúde daqueles que se encontrem na proximidade dos aeroportos.

Nos últimos tempos, precisamente devido ao aumento do tráfego aéreo, têm surgido muitas preocupações e críticas relacionadas com o ruído dos aeroportos, particularmente do aeroporto Humberto Delgado, localizado no centro da cidade de Lisboa, o que representa uma inquietação acrescida em termos de saúde pública, de ambiente e de segurança, sendo o maior aeroporto português em número de passageiros e em volume de tráfego e o que maior número de pessoas afeta na Europa, estando entre os 20 mais movimentados.

Recorde-se que este aeroporto é rodeado de áreas residenciais e que a população residente em redor do aeroporto está permanentemente exposta a altos níveis de

ruído durante o dia e, devido a uma exceção prevista na legislação, também durante a noite.

Saliente-se que 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 (transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2002/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de março, relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários) a aterragem e a descolagem de aeronaves civis entre as 0h e as 6h, salvo por motivo de força maior.

Contudo, podem ser permitidos movimentos aéros de aeronaves civis entre as 0h e as 6h horas nos aeroportos e aeródromos, em determinadas condições específicas, por Portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas dos transportes e do ambiente.

Nesse sentido, foram publicadas as Portarias n.º 303-A/2004, de 22 de março, relativa ao aeroporto de Lisboa, a n.º 831/2007 de 1 de agosto, relativa ao aeroporto do Porto, a n.º 69/2007, de 13 de julho, relativa ao aeroporto da Madeira, a n.º 70/2007, de 13 de julho, relativa ao aeroporto de Porto Santo e a n.º 88/2010 de 9 de setembro, relativa ao aeroporto de Ponta Delgada.

Ou seja, de acordo com a legislação, nesse período é proibido ocorrer qualquer movimento no aeroporto de Lisboa mas, em 2004, por ocasião do campeonato europeu de futebol, foi publicado um regime de exceção que permite no período nocturno um máximo de 91 movimentos semanais e 26 diários. No caso do Porto, podem ser realizados, nesse período, são permitidos até 11 movimentos diários e 70 por semana.

Sendo verdade que o aeroporto de Lisboa é o que causa maior preocupação e críticas, não se pode ignorar que os restantes aeroportos do país não estão isentos de queixas.

O aeroporto de Lisboa tem vindo a apresentar níveis de poluição sonora que ultrapassam em muito os valores aceitáveis. Porém, ignorando todas estas preocupações, está prevista uma expansão do aeroporto com um aumento de cerca de 30% da sua área, assim como aumentar o número de passageiros e de voos.

Recorde-se que a associação ambientalista ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável – tem vindo a alertar para este problema, denunciando que o número máximo permitido de movimentos aéreos noturnos tem vindo a ser ultrapassado, chegando a atingir, semanalmente, o dobro legal.

A associação salientou ainda que, de acordo com os dados recolhidos, há indicação que o regime de exceção em vigor não foi respeitado, tendo apresentado à ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil um pedido de investigação e de atuação em conformidade, com conhecimento à Inspeção-Geral do Ambiente e à Agência Portuguesa do Ambiente.

Na realidade, as exceções consideradas como motivo de força maior permitem enquadrar praticamente todo e qualquer voo noturno e a legislação acaba por não salvaguardar a qualidade de vida das populações, não sendo respeitado o direito ao descanso.

É, pois, fundamental que em Portugal os movimentos aéreos durante a noite sejam completamente restringidos, exceto em situações de emergência, à semelhança do que acontece com diversos aeroportos europeus.

Face ao exposto, este é um problema que não pode continuar a ser ignorado e que carece de resolução urgente, devendo o Governo interditar os voos noturnos, salvo por motivo de força maior, por forma a salvaguardar a saúde e a qualidade de vida das populações.

**Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Partido Ecologista Os Verdes apresenta o seguinte Projeto de Lei:**

#### **Artigo 1.º**

##### **Objeto**

A presente lei determina a interdição de voos civis noturnos, salvo por motivo de força maior.

#### **Artigo 2.º**

##### **Alterações ao Regulamento Geral do Ruído**

Os artigos 20.º e 28.º do Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, e alterado pela Retificação n.º 18/2007, de 14 de março e pelo Decreto-Lei n.º 278/2007, de 1 de agosto, passam a ter a seguinte redação:

“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**

O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro, passa a ter a seguinte redação:

“Artigo 4.º

(...)

1 - (...)

2 - (...)

3 - (...)

4 - (...)

5 - (...)

6 - Revogado

7 - (...)

8 - (...)

9 - (...)

10 – Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, é interdita a realização de voos civis noturnos entre as 0h e as 6h, salvo por motivo de força maior.”

#### **Artigo 4.º**

##### **Norma revogatória**

São revogadas as Portarias aprovadas ao abrigo dos números 2 e 3 do artigo 20.º do Regulamento Geral do Ruído.

#### **Artigo 5.º**

##### **Entrada em vigor**

A presente lei entra em vigor 60 dias após a sua publicação.

Palácio de S. Bento, 28 de fevereiro de 2020.

Os Deputados

José Luís Ferreira

Mariana Silva