**[Projeto de Lei n.º 362/XV/1 (BE)](https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=152032)**

**Interdita a ocorrência de voos civis noturnos, salvo aterragens de emergência ou outros motivos atendíveis**

Data de admissão: 20 de outubro de 2022

Comissão de Ambiente e Energia (11.ª)

**Índice**

[I. A INICIATIVA](#_Toc517100679)

[II. APRECIAÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS](#_Toc517100681)

[III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL](#_Toc517100680)

[IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL](#_Toc517100682)

[V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR](#_Toc517100680)

[VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS](#_Toc517100683)

[VII. AVALIAÇÃO PRÉVIA DE IMPACTO](#_Toc517100684)

[VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO](#_Toc517100685)

**Elaborada por:** Rosalina Espinheira (Biblioteca), Patrícia Pires (DAPLEN), Cristina Ferreira e Belchior Lourenço (DILP), Elodie Rocha e Ângela Dionísio (DAC)

**Data**: 10.11.22

1. **A INICIATIVA**

A iniciativa em apreço pretende interditar a ocorrência de voos civis noturnos, salvo aterragens de emergência ou outros motivos atendíveis.

Para o efeito, propõe-se alterar:

- Os artigos 20.º e 28.º do Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo do [Decreto-Lei n.º 9/2007](https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/decreto-lei/2007-34526375), de 17 de janeiro (consolidado), no sentido de eliminar a possibilidade de o Governo autorizar, através de portaria conjunta, a aterragem e a descolagem de aeronaves civis entre as 00h00 e as 06h00.

- O artigo 4.º do [Decreto-Lei n.º 293/2003](https://dre.pt/application/conteudo/445347), de 19 de novembro[[1]](#footnote-1), impedindo a derrogação das restrições operacionais em vigor (através da revogação no n.º 6 daquele artigo), e interditando, explicitamente, a ocorrência de voos civis noturnos entre as 00h00 e as 06h00, salvo aterragens de emergência ou outros motivos atendíveis (aditando um n.º 10 aquele artigo).

E revogar a [Portaria n.º 252-A/2022](https://files.dre.pt/1s/2022/10/20001/0000200005.pdf), de 17 de outubro, que criou um regime excecional e temporário no aeroporto Humberto Delgado (Lisboa), permitindo a operação de aeronaves entre as 0h00 e as 2h00 e entre as 5h00 e as 6h00 de 18 de outubro a 28 de novembro.

Da exposição de motivos, extraem-se os seguintes fundamentos para a apresentação da presente iniciativa:

- Através da publicação da citada Portaria n.º 252-A/2022, passou a ser permitida a realização voos, no aeroporto de Lisboa, em período noturno, entre as 0h00 e as 2h00 e as 5h00 e as 6h00, alegadamente, contra as opiniões da consulta pública e dos órgãos autárquicos de Lisboa e Loures;

- A permissão destes voos noturnos vem agravar os problemas que já ocorriam ainda antes da publicação da portaria afetando «largos de milhares de pessoas que vivem na proximidade do aeroporto e das rotas de aterragem e descolagem»;

- O aeroporto Humberto Delgado tem uma situação ímpar face à realidade europeia, na medida em que se localiza numa cidade, com «grande concentração populacional, tanto residencial, como de escolas, hospitais, escritórios» em toda a zona envolvente do aeroporto;

- Há impactos negativos relacionados com a poluição atmosférica, o ruído, a contaminação dos recursos hídricos, de solos e dos aquíferos, a que acresce o facto de o aeroporto se localizar no centro da capital, agravando os potenciais danos para a qualidade de vida da população que reside e trabalha na cidade para a saúde pública[[2]](#footnote-2) e para o ambiente;

- O projeto de expansão do aeroporto fará «aumentar o número de passageiros em 12 milhões (de 30 para 42 milhões), mais 8 aviões por hora (…), prevendo-se com tudo isto também um aumento do tráfego rodoviário em serviços e visitantes».

1. **APRECIAÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS**

* **Conformidade com os requisitos constitucionais e regimentais**

A iniciativa em apreciação é apresentada pelo Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda (BE), ao abrigo e nos termos do n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição](http://www.parlamento.pt/Legislacao/Documents/constpt2005.pdf) da República Portuguesa[[3]](#footnote-3) (Constituição) e do n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](http://www.parlamento.pt/Legislacao/Documents/Legislacao_Anotada/RegimentoAR_Simples.pdf)[[4]](#footnote-4) (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, por força do disposto na alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição e *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, bem como dos grupos parlamentares, por força do disposto na alínea *g*) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea *f*) do artigo 8.º do Regimento.

A iniciativa assume a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento. Encontra-se redigida sob a forma de artigos, é precedida de uma breve exposição de motivos e tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, cumprindo assim os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

São também respeitados os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que esta parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

O projeto de lei em apreciação deu entrada a 19 de outubro de 2022, tendo sido junta a [ficha de avaliação prévia de impacto de género.](https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063484d364c793968636d356c6443397a6158526c63793959566b786c5a79394562324e31625756756447397a5357357059326c6864476c32595338794e5455324f5467774e69316d596a4a684c5451794d544d74596a59784d53316c4f544d304e6a5530595755304f4759756347526d&fich=25569806-fb2a-4213-b611-e934654ae48f.pdf&Inline=true) A 20 de outubro foi admitido e baixou na generalidade à Comissão de Ambiente e Energia (11.ª), por despacho do Presidente da Assembleia da República, tendo sido anunciado na reunião plenária do dia 21 de outubro.

* **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, conhecida como [lei formulário](https://www.parlamento.pt/Legislacao/Documents/Legislacao_Anotada/PublicacaoIdentificacaoFormulariosDiplomas_Simples.pdf)[[5]](#footnote-5), contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa.

O título da presente iniciativa legislativa - «Interdita a ocorrência de voos civis noturnos, salvo aterragens de emergência ou outros motivos atendíveis» - traduz o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário. Em caso de aprovação, o título poderá ser objeto de aperfeiçoamento formal, em sede de apreciação na especialidade ou em redação final.

A presente iniciativa altera o Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, e o Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro, que transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva 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. Através da consulta do *Diário da República Eletrónico* verifica-se que o Regulamento Geral do Ruído, foi alterado pelo Decreto-Lei n.º 278/2007, de 1 de agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, pelo que esta poderá constituir a sua terceira alteração. Relativamente ao Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro, verifica-se que o mesmo foi alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto, pelo que esta poderá constituir a sua segunda alteração.

Em face do que antecede, sugere-se que a iniciativa indique, no seu artigo 1.º, os números de ordem de alteração e elenco de alterações anteriores a estes diplomas, de modo a cumprir o disposto no n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário, que estabelece o dever de indicar, nos diplomas legais que alterem outros, o número de ordem da alteração introduzida e a identificação dos diplomas que procederam a alterações anteriores.

Em caso de aprovação, esta iniciativa revestirá a forma de lei, nos termos do n.º 3 do artigo 166.º da Constituição, pelo que deve ser objeto de publicação na 1.ª série do Diário da República, em conformidade com o disposto na alínea *c)* do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário.

No que respeita ao início de vigência, o artigo 5.º do projeto de lei estabelece que a sua entrada em vigor ocorrerá «120 dias após a aprovação», mostrando-se assim conforme com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, segundo o qual os atos legislativos «no dia seguinte ao da sua publicação».

Nesta fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

* **Conformidade com as regras de legística formal**

A elaboração de atos normativos da Assembleia da República deve respeitar as regras de legística formal constantes do [Guia de legística para a elaboração de atos normativos](https://www.parlamento.pt/ArquivoDocumentacao/Documents/AR_Regras_Legistica.pdf),[[6]](#footnote-6) por forma a garantir a clareza dos textos normativos, mas também a certeza e a segurança jurídicas.

Relativamente ao título da iniciativa - «Interdita a ocorrência de voos civis noturnos, salvo aterragens de emergência ou outros motivos atendíveis» -, deve acrescentar-se ao mesmo a referência aos diplomas alterados pela mesma. Sugere-se o seguinte título: «Interdita a ocorrência de voos civis noturnos, salvo aterragens de emergência ou outros motivos atendíveis, alterando o Regulamento Geral do Ruído e o Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro, e procedendo à revogação da Portaria n.º 252-A/2022, de 17 de outubro».

Quanto à norma revogatória, assinala-se que o n.º 1 do artigo 4.º, segundo o qual «são revogadas as Portarias aprovadas ao abrigo dos números 2 e 3 do artigo 20.º do Regulamento Geral do Ruído.», deve ser alterado, por razões de certeza e segurança jurídicas, de modo a que se indiquem explicitamente todas as portarias que ficam revogadas.

A iniciativa em apreço não nos suscita outras questões pertinentes no âmbito da legística formal, na presente fase do processo legislativo, sem  prejuízo da análise mais detalhada a ser efetuada no momento da redação final.

1. **ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL**

O direito a um ambiente de vida humano, sadio e ecologicamente equilibrado, tal como o direito à proteção da saúde, constituem dois direitos constitucionalmente protegidos que constam do catálogo dos direitos e deveres económicos, sociais e culturais da [Constituição](https://www.parlamento.pt/Legislacao/Paginas/ConstituicaoRepublicaPortuguesa.aspx), respetivamente nos [artigos 64.º](https://www.parlamento.pt/Legislacao/Paginas/ConstituicaoRepublicaPortuguesa.aspx#art64) e [66.º](https://www.parlamento.pt/Legislacao/Paginas/ConstituicaoRepublicaPortuguesa.aspx#art66)[[7]](#footnote-7).

As restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos nacionais encontram-se fixadas no Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro, alterado pelo [Decreto-Lei n.º 208/2004](https://dre.pt/application/conteudo/480517), de 19 de agosto, no [artigo 20.º](https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/decreto-lei/2007-34526375-43527275) do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro (consolidado), que aprova o Regulamento Geral do Ruído, e no [Decreto Legislativo Regional n.º 23/2010/A](https://dre.pt/pesquisa/-/search/334973/details/maximized), de 30 de junho[[8]](#footnote-8), retificado pela [Declaração de Retificação n.º 26/2010](https://dre.pt/application/conteudo/343949), de 27 de agosto.

O Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro, transpôs para a ordem jurídica nacional a [Diretiva n.º 2002/30/CE](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0030&from=PT),[[9]](#footnote-9) 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. Nos termos do artigo 4.º a fixação das medidas de gestão de ruído de aeronaves para cada aeroporto é efetuada por portaria.

Foi assim que a [Portaria n.º 303-A/2004](https://dre.pt/application/conteudo/644688), de 22 de março, procedeu à fixação de restrições de operação relacionadas com o ruído, adequadas ao objetivo ambiental estabelecido para o aeroporto de Lisboa. Determina respetivamente, nos n.ºs 1 e 2 do número 2.º, que «no Aeroporto de Lisboa o tráfego noturno é restringido entre as 0 e as 6 horas» e que «o número de movimentos aéreos permitidos naquele período, por semana, não pode exceder o limite total de 91». A mesma portaria derrogava, no número 6, as restrições previstas no número 2 para o período de 10 de junho a 6 de julho devido à realização do Euro 2004.

Estas derrogações foram posteriormente revogadas pela [Portaria n.º 259/2005](https://dre.pt/web/guest/analisejuridica/-/aj/31253530/init/maximized?p_p_auth=7CNqD4SW&mode=dt), de 16 de março, que também alterou a Portaria n.º 303-A/2004, de 22 de março, e introduziu restrições de operação relacionadas com o ruído, adequadas ao objetivo ambiental estabelecido para o Aeroporto de Lisboa – INAC.

Essas restrições previstas no número 2 da Portaria n.º 303-A/2004, de 22 de março, voltaram a ser de novo derrogadas por quarto vezes. A primeira vez resultou da [Portaria n.º 101/2014](https://dre.pt/web/guest/analisejuridica/-/aj/31994673/init/maximized?p_p_auth=7CNqD4SW&mode=dt), de 12 de maio, que criou um regime excecional relativo à operação de aeronaves no período compreendido entre as 0 horas e as 6 horas nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, bem como no terminal civil de Beja que abrangia, apenas, os voos ou movimentos aéreos referentes ao evento especial relativo à final da Liga dos Campeões da UEFA (*UEFA Champions League 2014*). A segunda ocorreu com a [Portaria n.º 241-A/2015](https://dre.pt/web/guest/analisejuridica/-/aj/69978625/init/maximized?p_p_auth=7CNqD4SW&mode=dt), de 12 de agosto, que procedeu à derrogação temporária da restrição operacional constante do n.º 8 do artigo 2.º da Portaria n.º 303-A/2004, de 22 de março, concedendo às aeronaves autorizadas a aterrar durante o período noturno no aeroporto de Lisboa a possibilidade de procederem, logo após a aterragem, à inversão de potência (*reverse thrust*), desde que fundamentada em necessidades ou razões imprescindíveis de segurança operacional, e abrangendo, apenas, os movimentos de aterragem realizados na pista 35, no período noturno compreendido entre as 0 horas e as 6 horas, de 13 a 31 de agosto de 2015, e de 1 de junho a 31 de agosto de 2016. A terceira teve lugar com a [Portaria n.º 156/2019](https://dre.pt/web/guest/analisejuridica/-/aj/122312941/init/maximized?p_p_auth=7CNqD4SW&mode=dt), de 21 de maio, que criou um regime excecional que abrangia, apenas, os voos ou movimentos aéreos referentes ao evento especial relativo à fase final da Liga das Nações da UEFA 2019, no período compreendido entre as 00h00m do dia 04 de junho e as 06h00m do dia 10 de junho de 2019, relativo à operação de aeronaves no período compreendido entre as 0 horas e as 6 horas, nos aeroportos de Lisboa e do Porto. Por fim, a quarta vez que corresponde à que atualmente vigora na sequência da aprovação da Portaria n.º 252-A/2022, de 17 de outubro, a qual criou um regime excecional e temporário no aeroporto de Lisboa, permitindo a operação de aeronaves entre as 0h00 e as 2h00 e entre as 5h00 e as 6h00 de 18 de outubro a 28 de novembro.

De acordo com informação disponibilizada pela [Autoridade Nacional de Aviação Civil](https://www.anac.pt/vPT/Generico/ANAC/Paginas/EntradadeCanal.aspx) (ANAC) no seu sítio na internet, as [Restrições de Operação Relacionadas com o Ruído nos Aeroportos e Aeródromos](https://www.anac.pt/vPT/Generico/RegEconomica/Ruidoaeroportos/Paginas/Ruidonosaeroportos.aspx) são as seguintes:

**Portugal Continental**

*Aeroporto Humberto Delgado (Lisboa)*

As restrições de operação relacionadas com o ruído, adequadas ao objetivo ambiental estabelecido para este aeroporto, encontram-se consagradas na já referida [Portaria n.º 303-A/2004](https://dre.pt/application/conteudo/644688), de 22 de março, na sua redação atual, sendo de destacar as seguintes:

* O tráfego noturno é restringido entre as 0 e as 6 horas;
* Podem ser permitidos, naquele período, até 26 movimentos aéreos por dia e 91 por semana, e
* A autorização de movimentos aéreos, naquele período, está condicionada aos níveis de ruído das aeronaves utilizadas.

*Aeroporto Francisco Sá Carneiro (Porto)*

As restrições de operação relacionadas com o ruído, adequadas ao objetivo ambiental estabelecido para este aeroporto, encontram-se consagradas na [Portaria n.º 831/2007](https://dre.pt/application/conteudo/636387), de 1 de agosto[[10]](#footnote-10), sendo de destacar as seguintes:

* O tráfego noturno é restringido entre as 0 e as 6 horas;
* Não são permitidos movimentos aéreos não relacionados com a aviação comercial ou de trabalho aéreo;
* O número máximo de movimentos aéreos permitido nesse período é de 11 movimentos diários, 70 semanais e 2100 anuais, e
* A autorização de movimentos aéreos, naquele período, está condicionada aos níveis de ruído das aeronaves utilizadas.

**Região Autónoma da Madeira**

*Aeroporto do Funchal*

As restrições de operação relacionadas com o ruído, adequadas ao objetivo ambiental estabelecido para este aeroporto, encontram-se consagradas na [Portaria n.º 69/2007](https://joram.madeira.gov.pt/joram/1serie/Ano%20de%202007/ISerie-061-2007-07-13sup.pdf), de 13 de julho, publicada no Suplemento ao n.º 61 do [Jornal Oficial da Região Autónoma da Madeira](https://joram.madeira.gov.pt/joram/) (JORAM), sendo de destacar as seguintes:

* O tráfego noturno é restringido entre as 0 e as 6 horas;
* O número de movimentos aéreos de voos comerciais não poderá exceder os 80 movimentos por semana, com um máximo de 31 movimentos diários;
* Devido às situações de acentuado acréscimo de tráfego na altura de eventos festivos, o número máximo de movimentos no período do Natal, Fim de Ano, Carnaval, Páscoa e Festa da Flor é de 134 por semana, com um máximo de 52 movimentos diários, e
* A autorização de movimentos aéreos, naquele período, está condicionada aos níveis de ruído das aeronaves utilizadas.

*Aeroporto de Porto Santo*

As restrições de operação relacionadas com o ruído, adequadas ao objetivo ambiental estabelecido para este aeroporto, encontram-se consagradas na [Portaria n.º 70/2007, de 13 de julho](https://joram.madeira.gov.pt/joram/1serie/Ano%20de%202007/ISerie-061-2007-07-13sup.pdf), igualmente publicada no Suplemento ao n.º 61 do JORAM, sendo de destacar as seguintes:

* O tráfego noturno é restringido entre as 0 e as 6 horas (LT);
* O número de movimentos aéreos de voos comerciais não poderá exceder os 7 movimentos por semana, com um máximo de 3 movimentos diários, e
* A autorização de movimentos aéreos, naquele período, está condicionada aos níveis de ruído das aeronaves utilizadas.

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 0 e as 6 horas, salvo por motivo de força maior.

**Região Autónoma dos Açores**

*Aeroporto João Paulo II (Ponta Delgada)*

As restrições de operação relacionadas com o ruído, adequadas ao objetivo ambiental estabelecido para este aeroporto, encontram-se consagradas na [Portaria n.º 88/2010](https://jo.azores.gov.pt/api/public/ato/570d19d1-29b3-426b-a5aa-1f1c3197ab9e/pdfOriginal), de 9 de setembro, que desenvolveu o disposto do artigo 41.º do já referido Decreto-Legislativo Regional n.º 23/2010/A de 30 de junho, sendo de destacar as seguintes:

* O tráfego noturno é restringido entre as 0 e as 6 horas;
* No período entre as 0 e as 6 horas, 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, e
* A autorização de movimentos aéreos, naquele período, está condicionada aos níveis de ruído das aeronaves utilizadas.

Os restantes aeroportos e aeródromos localizados na Região Autónoma dos Açores não estão sujeitos a restrições de operação, nos termos dos suprarreferidos diplomas.

São competentes para a fiscalização do cumprimento das normas relativas às restrições das operações a ANAC, a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) as comissões de coordenação e desenvolvimento regional e as entidades gestoras portuárias, devendo estas últimas comunicar à ANAC todos os factos ou condutas por si detetados que possam configurar uma contraordenação (artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro).

No sítio na internet da [APA](https://apambiente.pt/) é possível consultar:[[11]](#footnote-11)

* [Mapas estratégicos de ruído de Grandes Infraestruturas de Transporte Aéreo (GITa)](https://apambiente.pt/ar-e-ruido/mapas-estrategicos-de-ruido-git-aereo);
* [Planos de Ação de Gestão de Ruído](https://apambiente.pt/ar-e-ruido/planos-de-acao).

No sítio na internet da [ANA](https://www.ana.pt/pt/institucional/home), é ainda possível consultar os Planos de Ação para os:

* [Aeroporto de Lisboa](https://www.aeroportolisboa.pt/en/system/files/documents/plano_de_acoes_aeroporto_de_lisboa.pdf)
* [Aeroporto do Porto](https://www.aeroportolisboa.pt/en/system/files/documents/plano_de_acoes_aeroporto_do_porto.pdf)

1. **ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL**

* **Âmbito da União Europeia**

Nos termos do disposto no artigo 4.º, 2, e) e g) do [Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:12012E/TXT) as matérias relativas ao ambiente e aos transportes pertencem à esfera de competências partilhadas entre a União Europeia (UE) e os Estados-Membros, desenvolvendo, quanto aos transportes em particular, o âmbito da ação da UE no Título VI, entre os artigos 90.º a 100.º. Em ligação, a alínea a) do artigo 6.º endossa à UE competência para coordenar, apoiar ou completar a ação dos Estados-Membros no fito da proteção e melhoria da saúde humana.

Nesse âmbito, no que é respeitante ao estabelecimento de uma política comum de transportes, em consonância com o artigo 90.º e o n.º 2 do artigo 100.º consente que «o Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário, podem estabelecer disposições adequadas para os transportes marítimos e aéreos*»*, as quais deliberam após consulta ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões.

Sob este enquadramento tem sido prolífica a intervenção europeia, onde se destacam, por ordem cronológica de sucessão:

* a [Diretiva 89/629/CEE](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1583427361020&uri=CELEX:31989L0629) do Conselho, de 4 de dezembro de 1989, relativa à limitação das emissões sonoras dos aviões civis subsónicos a reação, que, sob o desígnio da necessidade da tomada de medidas limitativas do ruído gerado pelo tráfego aéreo, impõe – exceção feita à Comunicação da República Federal Alemã para o *land* de Berlim – que os Estados-Membros assegurem que, «a partir de 1 de Novembro de 1990, os aviões civis subsónicos a reação matriculados após essa data no seu território não possam ser explorados no seu território ou no território de outro Estado-membro se não lhes tiver sido concedido um certificado acústico de acordo com normas no mínimo equivalentes às enunciadas no volume I, capítulo 3 da parte II, do anexo 16 da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, 2a edição (1988)*»*;
* a [Diretiva n.º 2002/49/CE](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0049), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho, relativa à avaliação e gestão do *ruído ambiente*, conceito no qual cabe o ruído emitido por meios de transporte aéreo, e que alija aos Estados-Membros a obrigação de utilização de marcadores de ruído, expressos em *Lnight*, isto é, um modelo de marcador em *db* por referência ao período noturno, o qual, por seu turno, corresponde a um período de 8 horas, entendendo-se essa definição, por defeito ou omissão de outra indicação dos Estados, para o intervalo 23:00 – 07:00 (Anexo I). Corresponde-lhe, por definição, o «ruído associado a perturbações do sono*»*, como antes a Comissão expressara nas recomendações sugeridas no seu [Livro Verde Sobre a Futura Política de Ruído](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:51996DC0540&qid=1583427544261&from=PT), de 1996, então apontando um nível máximo de perturbação acústica de 45 db para garantir que não haja perturbações do sono.

Além deste quadro, o [Regulamento (UE) n.º 598/2014](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1583427738571&uri=CELEX:32014R0598) do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da UE, no âmbito de uma abordagem equilibrada e que revoga a Diretiva 2002/30/CE, visa melhorar o ambiente sonoro nas imediações dos aeroportos da União. Essas medidas deverão melhorar o ambiente sonoro na proximidade dos aeroportos da UE, de modo a manter ou aumentar a qualidade de vida dos cidadãos residentes nas imediações e fomentar a compatibilidade entre as atividades de aviação e as áreas residenciais, em particular no que respeita aos voos noturnos.

As regras baseiam-se nos princípios da Abordagem Equilibrada da Gestão do Ruído acordados pela [Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO)](https://www.icao.int/)[[12]](#footnote-12), o organismo das Nações Unidas que trata as questões relativas à aviação civil internacional.

As restrições de operação podem assumir várias formas, como a fixação de um limite de ruído ou de movimento, a introdução de uma regra de não adição (interdição de movimentos ou operações adicionais em geral, ou de um tipo específico de aeronave), ou a adoção de uma interdição de operação durante um período da noite. Estas regras aplicam-se apenas aos aeroportos de maior dimensão com um tráfego superior a 50 000 movimentos de aeronaves civis por ano, abrangendo as aeronaves civis, mas excluindo as aeronaves militares, das autoridades aduaneiras e das forças policiais. A fixação de limites de ruído específicos, no entanto, continua a ser da competência das autoridades nacionais e locais.

Os Estados-Membros da UE designam, cada um, as autoridades competentes responsáveis pelos procedimentos a serem seguidos para a adoção das restrições de operação. Estas devem ser independentes de qualquer parte que possa ter um conflito de interesses. No caso português, essa entidade designada é, desde 2015, a ANAC. Antes de introduzirem uma restrição de operação, as autoridades competentes devem notificar, com uma antecedência prévia de seis meses, os outros Estados-Membros, a Comissão Europeia e as partes interessadas, podendo a Comissão, num prazo de três meses a contar do dia da receção da notificação, reapreciar o processo. Se a Comissão considerar que os procedimentos não respeitam as regras, notifica a autoridade competente que deve, por sua vez, informá-la das medidas que tenciona adotar.

O regulamento integra ainda isenções para as aeronaves em situações excecionais (artigo 10.º), as quais, identificadas pelas entidades competentes designadas dos Estados-Membros, admitem a realização de operações pontuais de aeronaves marginalmente conformes que não poderiam efetuar-se com base no regulamento, desde que a título temporário (incluindo voos de ajuda humanitária) ou no que tange a voos não comerciais para fins de remodelação, reparação ou manutenção.

De referir, também, que o [Regulamento (CE) n.º 550/2004](https://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/PerfilGenerico/ceu_unico_europeu/regulamento_ce_550_2004.pdf) referente à prestação de serviços de navegação aérea no [Céu Único Europeu](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1583428129930&uri=CELEX:32004R0549), estabelece os requisitos para a prestação segura e eficiente de serviços de navegação aérea ao tráfego aéreo geral na UE, no âmbito da iniciativa Céu Único Europeu (SES). O regulamento define os procedimentos de certificação dos prestadores de serviços de navegação aérea a adotar pelas autoridades supervisoras dos países da UE, os quais são válidos em todos os países da UE e especificam os direitos e as obrigações dos prestadores de serviços de navegação aérea. Estes incluem o acesso não discriminatório aos serviços por parte dos utilizadores do espaço aéreo, dando particular atenção à segurança, bem como a possibilidade de oferecer serviços a outros prestadores de serviços, utilizadores do espaço aéreo e aeroportos na UE.

A [SES](https://www.europarl.europa.eu/news/pt/headlines/economy/20140129STO34174/o-que-e-o-ceu-unico-europeu) foi lançada em resposta aos atrasos sofridos devido à navegação aérea, que atingiram níveis elevados na Europa no final da década de 1990. Visa reduzir a fragmentação do espaço aéreo europeu (entre Estados-Membros, utilização civil e utilização militar, e tecnologias), aumentando, assim, a sua capacidade e a eficiência da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea. Esta iniciativa tem uma natureza pan-europeia e a sua aplicação está aberta aos países vizinhos. Em termos práticos, o Céu Único Europeu deve conduzir à diminuição dos tempos de voo (devido a itinerários mais curtos e a menos atrasos) e, consequentemente, à redução dos custos dos voos e das emissões das aeronaves.

Em 22 de setembro de 2020, a Comissão propôs uma [atualização do quadro regulamentar do Céu Único Europeu](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52020PC0186), com o objetivo de proporcionar uma gestão do tráfego aéreo mais sustentável e resiliente, em consonância com o [Pacto Ecológico Europeu](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_pt). Em junho de 2021, o Conselho definiu a sua [posição sobre a reforma](https://www.consilium.europa.eu/pt/press/press-releases/2021/06/03/single-european-sky-council-agrees-its-position-on-air-traffic-management-reform/) do Céu Único Europeu que tem por objetivo melhorar a gestão do espaço aéreo europeu e o sistema de serviços de navegação aérea, a fim de aumentar a capacidade, melhorar a relação custo-eficácia e reforçar a capacidade de adaptação do sistema às variações de tráfego, tentando, simultaneamente, reduzir a pegada de CO₂ da aviação. O pacote é composto por uma proposta alterada de reformulação do Regulamento Céu Único Europeu (SES 2+) e a proposta de regulamento que altera o regulamento de base da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA).

* **Âmbito internacional**

**Países analisados**

Apresenta-se, de seguida, o enquadramento internacional referente a: Alemanha e Reino Unido.

**ALEMANHA**

O [*Luftverkehrsgesetz (LuftVG)*](https://www.gesetze-im-internet.de/luftvg/BJNR006810922.html)[[13]](#footnote-13) , de 10 de maio de 2007, define no seu [*§ 32b*](https://www.gesetze-im-internet.de/luftvg/__32b.html), um conjunto de disposições relativas à gestão das emissões sonoras das aeronaves nos aeroportos em que seja identificado um problema de ruído. Adicionalmente, cumpre ainda relevar as disposições constantes do [*Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)*](https://www.gesetze-im-internet.de/luftvzo/index.html)[[14]](#footnote-14), nomeadamente no que concerne às seguintes temáticas:

* As obrigações de notificação aplicável aos processos de alteração estrutural da capacidade operacional ([*§ 41*](https://www.gesetze-im-internet.de/luftvzo/__41.html) *Anzeigepflichten, Änderungsanträge*);
* As restrições operacionais decorrentes resultantes do ruído provocado por aeronaves [*(§ 48ª ao §48f*](https://www.gesetze-im-internet.de/luftvzo/BJNR003700964.html#BJNR003700964BJNG002901308))[[15]](#footnote-15); e
* O regime sancionatório aplicável [(§ 107](https://www.gesetze-im-internet.de/luftvzo/__107.html) e [§108](https://www.gesetze-im-internet.de/luftvzo/__108.html)).

As regras gerais de gestão do ruído das aeronaves encontram-se definidas nas disposições constantes da [*Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung[[16]](#footnote-16)*](https://www.gesetze-im-internet.de/l_rmschutzv/BJNR003500999.html). As restrições temporais à movimentação de aeronaves encontram-se definidas no [*§ 1*](https://www.gesetze-im-internet.de/l_rmschutzv/__1.html) e no n.º (1) do [*§ 2*](https://www.gesetze-im-internet.de/l_rmschutzv/__2.html), sendo, contudo, de relevar que estas poderão ser ajustadas pelos estados federais, atentas as condições da região em que se insere a infraestrutura aeroportuária. O ajustamento de restrições operacionais poderá ainda ocorrer em face do cenário previsto no [*§ 6 Übergangsbestimmungen*](https://www.gesetze-im-internet.de/l_rmschutzv/__6.html). As medidas de mitigação e compensação de ruído decorrente do tráfego aéreo encontram-se previstas nos termos da [*Dritte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm*](http://www.gesetze-im-internet.de/fluglsv_3/BJNR329200013.html)[[17]](#footnote-17) .

Atentas as competências adstritas às autoridades locais, é possível elencar algumas das soluções de restrições operacionais. A título de exemplo, apresenta-se o enquadramento existente no [*Office for Aircraft Noise Protection of the City of Frankfurt*](https://www.frankfurt-fluglaermschutz.de/ueber-uns/)*[[18]](#footnote-18)*, na região de [*Frankfurt am Main*](https://www.frankfurt-fluglaermschutz.de/), onde são praticadas as seguintes soluções operacionais:

* [Restrição de voos noturnos](https://www.frankfurt-fluglaermschutz.de/fluglaerm/nachtflugverbot/), aplicável entre as 23h00 e as 5h00, acordado no âmbito do processo de expansão da capacidade aeroportuária de 2007;
* [*Lärmpausen (Noise Breaks)*](https://www.frankfurt-fluglaermschutz.de/fluglaerm/laermpausen/): gestão horária de restrições operacionais numa das pistas, por forma a criar períodos horários com ausência de operações em setores do aeroporto que afetem zonas habitacionais;
* Recurso ao Índice [*Kritischen Fluglärmindex*](https://www.frankfurt-fluglaermschutz.de/fluglaerm/laermobergrenzen/) *(aircraft noise forecast)*: estimação da [evolução da operação de aeronaves e de poluição sonora](https://www.frankfurt-fluglaermschutz.de/fluglaerm-monitoring-quartal-2/).

A evolução e avaliação do quadro legal aplicável a esta região pode ser consultado [aqui](https://www.frankfurt-fluglaermschutz.de/fluglaerm/fluglaermgesetz/)[[19]](#footnote-19).

**REINO UNIDO**

O [*Civil Aviation Act 1982*](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1982/16/contents)*[[20]](#footnote-20)* define na sua [*Section 78*](https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1982/16/section/78), o quadro legal aplicável relativo à regulamentação da poluição sonora e vibração resultante de aeronaves. No que diz respeito ao ruído noturno, as medidas a adotar podem passar por restrição ao número de movimentos (descolagem ou aterragem) ou um sistema de contagem de cotas (sistema através do qual se quantifica o nível de ruído de uma aeronave[[21]](#footnote-21)). Adicionalmente, cumpre ainda relevar para efeitos da matéria em apreço, as disposições constantes do [*Aeroplane Noise Regulations 1999/1452*](https://www.legislation.gov.uk/uksi/1999/1452/contents/made). A este respeito, é possível mencionar as informações emanadas pela [*Civil Aviation Authority* (CAA)](https://www.caa.co.uk/Consumers/Environment/Noise/Noise/)*[[22]](#footnote-22)*, que identificam a este propósito, um conjunto de ações por parte das autoridades britânicas, com vista à redução da poluição sonora decorrente do setor aeroportuário, assim como [informações](https://www.caa.co.uk/Consumers/Environment/Noise/Noise/) sobre as abordagens à problemática do ruído, para além de uma extensa [lista de estudos](http://publicapps.caa.co.uk/modalapplication.aspx?catid=1&pagetype=65&appid=11&mode=list&type=sercat&id=13&filter=2&reorder=dateOrder) sobre temáticas conexas.

Em 2017, o Governo procedeu a uma [avaliação de impacto](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/627884/night-flight-restrictions-at-the-designated-airports-2017-2022-impact-assessment.pdf)[[23]](#footnote-23) das restrições aos voos noturnos nos aeroportos de *Gatwick*, *Heathrow* and *Stansted*, que resultou num [documento decisório](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/627890/night-flight-restrictions-at-heathrow-gatwick-and-stansted-decision-document.pdf)[[24]](#footnote-24) do *Department for Transport*, com o objetivo de limitar ou reduzir o número de pessoas afetadas significativamente pelo ruído da aeronave durante a noite, inclusive incentivando o uso de aeronaves mais silenciosas, mantendo em paralelo os benefícios decorrentes dos voos noturnos. O [regime de restrições atual](https://www.gov.uk/government/consultations/night-flight-restrictions-at-heathrow-gatwick-and-stansted-airports-between-2022-and-2024-plus-future-night-flight-policy)[[25]](#footnote-25) estende-se até outubro de 2025.

**Organizações internacionais**

**ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL (ICAO)**

A ICAO, enquanto Instituto e fórum global que visa o crescimento sustentável do sistema global da avaliação civil, apresenta entre as suas prioridades a limitação ou redução do número de pessoas afetadas pelo ruído resultante do tráfego de aeronaves.

No âmbito da politica denominada [*Balanced Approach to Aircraft Noise Management*](https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/noise.aspx), onde se releva o enquadramento decorrente da [*ICAO Resolution A39-1 Appendix C*](https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_1.PDF), este organismo apresenta um [guia](https://global.ihs.com/doc_detail.cfm?&input_search_filter=ICAO&item_s_key=00507943&item_key_date=890221&input_doc_number=9829&input_doc_title=&org_code=ICAO) de abordagem desta problemática, através do qual se definem metodologias de identificação de problemas decorrentes do ruído resultante do tráfego de aeronaves e a análise das medidas disponíveis para a sua redução/mitigação, visando, desta forma, atingir o máximo benefício ambiental com a melhor relação custo-benefício.

1. **ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR**

* **Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)**

Após pesquisa na base de dados da Atividade Parlamentar (AP), verifica-se que estão pendentes, sobre tema análogo, as seguintes iniciativas:

* Projeto de Lei n.º 355/XV/1.ª (PAN) - [Procede à revogação da Portaria n.º 252-A/2022, de 17 de outubro](https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=152023).
* Projeto de Lei n.º 356/XV/1.ª (PAN) - [Restringe a realização de voos noturnos, salvo por motivo de força maior, procedendo à alteração do Regulamento Geral do Ruído e do Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro](https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=152024).
* Projeto de Lei n.º 360/XV/1.ª (BE) - [Proíbe voos fantasma de ou para Portugal](https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=152030).
* Projeto de Resolução n.º 51/XV/1.ª (L) - [Pela salvaguarda do descanso e bem-estar: contra a realização de voos noturnos em Lisboa](https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=151966).
* **Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)**

Cumpre mencionar que, na XIV Legislatura, foi constituído, na Comissão de Ambiente, Energia e Ordenamento do Território, o [Grupo de Trabalho - Voos Civis Noturnos](https://www.parlamento.pt/sites/COM/XIVLeg/11CAEOT/GTVCN/Paginas/default.aspx)[[26]](#footnote-26), no âmbito do qual foram apreciadas, sobre temas conexos, as seguintes iniciativas:

* Projeto de Lei n.º 222/XIV/1.ª (PEV) - [Interdição de voos noturnos salvo por motivo de força maior](https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=44491), que caducou no final da legislatura.
* Projeto de Lei n.º 145/XIV/1.ª (PAN) - [Determina a restrição da realização de voos noturnos, salvo por motivo de força maior](https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=44264), rejeitado na generalidade, com os votos contra do PS, CDS-PP, e IL, a abstenção do PSD*,* e os votos favoráveis do BE, PCP, PAN, PEV, Cristina Rodrigues (Ninsc) e Joacine Katar Moreira (Ninsc).
* Projeto de Lei n.º 212/XIV /1.ª (BE) - [Interdita a ocorrência de voos civis noturnos, salvo aterragens de emergência ou outros motivos atendíveis](https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=44460), rejeitado na generalidade, com os votos contra do PS, CDS-PP, e IL, a abstenção do PSD*,* e os votos favoráveis do BE, PCP, PAN, PEV, Cristina Rodrigues (Ninsc) e Joacine Katar Moreira (Ninsc).

1. **CONSULTAS E CONTRIBUTOS**

* **Consultas obrigatórias**

Tendo presente que as autarquias locais são partes interessadas nas restrições de operações a aplicar aos aeroportos situados nos seus concelhos, deve ser promovida a audição da Associação Nacional de Municípios e da Associação Nacional de Freguesias ao abrigo do artigo 141.º do [R](http://www.parlamento.pt/Legislacao/Documents/Legislacao_Anotada/RegimentoAR_Simples.pdf)egimento.

**Regiões Autónomas**

Uma vez que a iniciativa pretende introduzir alterações em normas com impacto no funcionamento de aeroportos nacionais, podendo abranger os situados nas regiões autónomas, propõe-se que, à semelhança do procedimento adotado para o Projeto de Lei n.º 360/XV/1.ª (BE) - [Proíbe voos fantasma de ou para Portugal](https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=152030), que versa sobre matéria conexa, seja solicitada ao Presidente da Assembleia da República a promoção da respetiva apreciação pelos órgãos de governo próprio das regiões autónomas, ao abrigo do artigo 142.º do Regimento.

Estes e outros contributos que sejam recebidos ficarão a constar da [página da iniciativa](https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=152032).

* **Consultas facultativas**

Tendo presente a natureza da iniciativa, sugere-se que se pondere efetuar consultas às seguintes entidades: a ANAC, a APA, a ANA – Aeroportos de Portugal, a NAV Portugal, a Comissão executiva da TAP e o membro do Governo com a tutela do assunto em apreço.

Sugere-se, adicionalmente a consulta à Associação Zero (que elaborou o estudo a que se refere na exposição de motivos), sem prejuízo de outras associações e entidades que a Comissão delibere consultar ou ouvir em audição.

Para além dos estudos e documentos que sobre esta matéria são citados na presente Nota Técnica, seria porventura útil conhecer o conteúdo do Relatório final do Grupo de Trabalho sobre Tráfego Noturno no Aeroporto de Lisboa[[27]](#footnote-27), que a Comissão poderá solicitar se considerar oportuno.

1. **ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO**

**AVIATION NOISE** **impacts white paper** [Em linha] **: state of the science 2019 : aviation noise impacts**. [Canadá : ICAO, 2019] . Capítulo 2, p. 44-61. [Consult. 28 out. 2022]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Forms/AllItems.aspx?RootFolder=%2fenvironmental%2dprotection%2fDocuments%2fNoise&FolderCTID=0x01200048E70A3021A9504D98DF706482A68A4C>>

Resumo: Este artigo fornece uma visão geral do estado da ciência no que diz respeito ao impacto do ruído da aviação. Contém informações sobre o impacto do ruído dos helicópteros, aviões supersónicos, mobilidade aérea urbana e sistemas aéreos não tripulados, no estado de desconforto e incómodo da comunidade, nos distúrbios do sono, impactos na saúde e na aprendizagem das crianças. Este estudo também considera os custos económicos do ruído da aviação. Estas informações foram recolhidas durante o Workshop de Impacto do Ruído da Aviação, realizado pela International Civil Aviation Organization (ICAO)/Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) – Canadá, novembro de 2017 – e em discussões subsequentes.

BUTCHER, Louise – Aviation noise. **Briefing paper** [Em linha]. London. Nº SN 261 (13 February 2017). [Consult. 28 out. 2022]. Disponível em WWW: <URL: <http://catalogobib.parlamento.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bar&uri=full=3100024~!129475~!0>>

Resumo. Este documento analisa os impactos do ruído da aviação para aqueles que vivem debaixo das rotas de voo e perto dos aeroportos e explica as várias medidas apresentadas para combater a poluição sonora, incluindo restrições e taxas de voo; melhor design do espaço aéreo e aeronaves mais silenciosas. O ruído da aviação é uma fonte de incómodo constante para quem vivem nas imediações dos aeroportos e para aqueles que estão sujeitos a níveis mais baixos de perturbação causados por aeronaves menores e helicópteros de voo baixo.

CLARK, Charlotte **– Aircraft noise effects on health** [Em linha] : **prepared for the Airports Commission.** London : Queen Mary University of London, 2015. 31 p.[Consult. 28 out. 2022]. Disponível em WWW: <URL:<http://catalogobib.parlamento.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bar&uri=full=3100024~!129469~!0>>

Resumo: Nos últimos anos, houve um aumento de evidências que ligam a exposição ao ruído ambiental (rodoviário, ferroviário, aeroportuário e industrial) à saúde. A Organização Mundial da Saúde (OMS, 2011) estimou recentemente que entre 1 e 1,6 milhões de anos de vida saudável (Disability-Adjusted Life Years – DALYS) são perdidos anualmente devido à exposição ao ruído ambiental, como o ruído do tráfego rodoviário e o ruído das aeronaves, nos países da Europa Ocidental. A Organização Mundial de Saúde estimou que a cada ano 903.000 DALYS são perdidos devido a distúrbios do sono; 654.000 DALYS devido ao incómodo causado pelo ruído; 61.000 DALYS devido a doença cardíaca e 45.000 DALYS devido a comprometimento cognitivo em crianças.

Este artigo resume as evidências dos efeitos do ruído das aeronaves na saúde cardiovascular, distúrbios do sono, incómodo, bem-estar psicológico e efeitos de cognição e aprendizagem das crianças, além de discutir as diretrizes para a exposição ao ruído do ambiente. Conclui a autora que o ruído das aeronaves influencia negativamente a saúde se a exposição for de longo prazo e exceder certos níveis.

Este trabalho foi elaborado no âmbito dos estudos realizados para a permissão da construção de uma nova pista no aeroporto de Heathrow.

**MANAGING the impacts of aviation noise** [Em linha] **: a guide for airport operators and air navigation service providers.** [The Netherlands] : Civil Air Navigation Services Organisation ; Airports Council International, 2015. [Consult. 28 out. 2022]. Disponível em WWW: <URL: <http://catalogobib.parlamento.pt/ipac20/ipac.jsp?&profile=bar&uri=full=3100024~!129473~!0>>

Resumo: A indústria da aviação alcançou reduções substanciais e mensuráveis na redução do ruído, ao longo dos últimos 50 anos, fruto da evolução tecnológica da fuselagem e dos motores dos aviões e de vários esforços operacionais.

No entanto, o problema subsiste e quem vive perto dos aeroportos pede medidas para limitar as operações com aeronaves e limites para o crescimento do tráfego aéreo e o crescimento dos aeroportos. Pelo que, a indústria da aviação deve fazer mais para resolver e desenvolver soluções que conduzam à redução do ruído.

É neste contexto que a Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) e o Airports Council International (ACI) se juntaram para elaborar este documento que fornece informações, conselhos práticos e orientações para reduzir o ruído da aviação, especialmente para quem vive nas imediações dos aeroportos.

SMITH, Michael G. ; CORDOZA, Makayla ; BASNER, Mathias – Environmental noise and effects on sleep: an update to the WHO systematic review and meta-analysis. **Environmental Health Perspectives**. ISSN 0091-6765. Vol. 130, Issue 7 (Jul 2022). [Consult. 28 out. 2022]. Disponível em WWW: <URL: <https://doi.org/10.1289/EHP10197>>

**Resumo:** O sono é um componente vital da vida humana contribuindo para saúde física, mental e bem-estar. Quantidade suficiente e qualidade de sono são requisitos para o melhor alerta diurno e desempenho, e para uma melhor qualidade de vida. Estudos experimentais sugerem que a duração restrita do sono causa disfunção dos vasos sanguíneos, induz mudanças no metabolismo da glicose e regulação do apetite, prejudica a consolidação da memória. Assim, estudos epidemiológicos têm confirmado que o sono constantemente curto ou interrompido está associado a desfechos negativos para a saúde, incluindo a obesidade, diabetes, hipertensão, doenças cardiovasculares, mortalidade por todas as causas, e função cognitiva mais pobre. O sono crónico insuficiente ou interrompido é, portanto, relevante para a saúde pública, e a perturbação do sono é considerada uma das principais consequências adversas da exposição ao ruído ambiental.

Em 2018, a OMS publicou recomendações para proteger a saúde humana da exposição ao ruído ambiental.Essas diretrizes incluíam fortes recomendações para mitigar os efeitos adversos do ruído do tráfego no sono, definindo os seguintes níveis de ruído noturnos: 45 dB *L* noite para o tráfego rodoviário, 44 dB *L* noite para o tráfego ferroviário, e 40 dB *L* noite para o tráfego aéreo.

Neste estudo, são atualizados e revistos os dados anteriores, publicados pela OMS, para incluir estudos publicados até o ano de 2021. Esta análise atualizada é restrita a estudos de campo sobre os efeitos do ruído noturno do tráfego no sono em adultos, e tem o objetivo abrangente de sintetizar relações de exposição atualizadas com a probabilidade de este ser altamente perturbador do sono.

1. Diploma retirado do sítio na *Internet* do [Diário da República Eletrónico](https://dre.pt/). Todas as referências legislativas nesta parte da nota técnica são feitas para o portal oficial do Diário da República Eletrónico, salvo indicação em contrário. Consulta efetuada em 7/11/2022. [↑](#footnote-ref-1)
2. Os autores aludem a diversos estudos científicos que comprovam a existência de impactos do ruído e da poluição atmosférica na saúde, afetando, designadamente, «a qualidade do sono e o sistema cardiovascular, podendo causar: lesões vasculares devido ao stress oxidativo; hipertensão arterial; morte celular no sistema cerebrovascular; afetar negativamente o desempenho cognitivo das crianças, o sistema reprodutivo, e o sistema respiratório». [↑](#footnote-ref-2)
3. Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República. [↑](#footnote-ref-3)
4. Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República. [↑](#footnote-ref-4)
5. Hiperligação para o sítio da Internet da Assembleia da República. [↑](#footnote-ref-5)
6. Documento disponível no sítio da *Internet* da Assembleia da República. [↑](#footnote-ref-6)
7. Todas as referências à Constituição são feitas para o portal da [Assembleia da República](http://www.parlamento.pt), salvo indicação em contrário. [↑](#footnote-ref-7)
8. Segundo o disposto no artigo 41.º, este diploma é aplicável aos aeroportos e aeródromos localizados na Região Autónoma dos Açores, determinando que, por portaria conjunta dos membros do Governo Regional responsáveis pelas áreas dos transportes aéreos e do ambiente, pode ser interditada ou condicionada a aterragem e a descolagem de aeronaves civis entre as 0 e as 6 horas, quando tal se mostre necessário para assegurar o cumprimento dos valores limite de exposição a ruído ambiente exterior – Portaria n.º 88/2010, de 9 de setembro, do governo regional dos Açores e que se encontra referida abaixo. [↑](#footnote-ref-8)
9. Diploma retirado do sítio na *Internet* do [EUR-Lex](https://eur-lex.europa.eu/homepage.html). Todas as referências legislativas da UE nesta parte da nota técnica são feitas para o portal oficial do acesso ao direito da EU, salvo indicação em contrário. [↑](#footnote-ref-9)
10. Com as derrogações operadas pela [Portaria n.º 101/2014](https://dre.pt/web/guest/analisejuridica/-/aj/31994673/init/maximized?p_p_auth=7CNqD4SW&mode=dt), de 12 de maio (a propósito da final da UEFA Champions League 2014), e pela [Portaria n.º 156/2019](https://dre.pt/web/guest/analisejuridica/-/aj/122312941/init/maximized?p_p_auth=7CNqD4SW&mode=dt), de 21 de maio (por ocasião da fase final da Liga das Nações da UEFA 2019) [↑](#footnote-ref-10)
11. Consulta efetuada em 4/11/2022. [↑](#footnote-ref-11)
12. *International Civil Aviation Organization*. Disponível no sítio da Internet do *icao.int*. Todas as ligações eletrónicas são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 08.11.2022. [↑](#footnote-ref-12)
13. *Aviation Act*. Texto consolidado retirado do sítio da Internet do *gesetze-im-internet.de*. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes à Alemanha são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 03.11.2022. [↑](#footnote-ref-13)
14. *Air Traffic Licensing Regulations*. [↑](#footnote-ref-14)
15. *Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen von knapp die Vorschriften erfüllenden zivilen Unterschallstrahlflugzeugen an Flughäfen*. [↑](#footnote-ref-15)
16. *Landing Area Noise Protection Ordinance*. [↑](#footnote-ref-16)
17. *Aircraft noise external living area compensation ordinance - 3. FlugLSV*. [↑](#footnote-ref-17)
18. Disponível no sítio da Internet do *frankfurt-fluglaermschutz.de*. Todas as ligações eletrónicas referentes ao *Office for Aircraft Noise Protection of the City of Frankfurt* são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 02.11.2022. [↑](#footnote-ref-18)
19. Disponível no sítio da Internet do *frankfurt-fluglaermschutz.de*. Consultas efetuadas a 02.11.2022. [↑](#footnote-ref-19)
20. Texto consolidado retirado do sítio da Internet do *legislation.gov.uk*. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes ao Reino Unido são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 03.11.2022. [↑](#footnote-ref-20)
21. Informações adicionais no [*International Civil Aviation Organisation (ICAO)*](https://www.icao.int/Pages/default.aspx). [↑](#footnote-ref-21)
22. Disponível no sítio da Internet do *caa.co.uk*. Consultas efetuadas a 04.11.2022. [↑](#footnote-ref-22)
23. Disponível no sítio da Internet do *assets.publishing.service.gov.uk*. Consultas efetuadas a 04.11.2022. [↑](#footnote-ref-23)
24. Disponível no sítio da Internet do *gov.uk/dft*. Consultas efetuadas a 04.11.2022 [↑](#footnote-ref-24)
25. Disponível no sítio da Internet do *gov.uk*. Consultas efetuadas a 04.11.2022 [↑](#footnote-ref-25)
26. Constituído a 2020-05-06 e encerrado a 2022-03-28 [↑](#footnote-ref-26)
27. Criada através do [Despacho n.º 11081/2020](https://dre.pt/dre/detalhe/despacho/11081-2020-148214170), de 11 de novembro, e cujo mandato já foi prorrogado por duas vezes. [↑](#footnote-ref-27)