

Ex.^{mo} Senhor Presidente da XI **Comissão Parlamentar**

Ex.^{mo} Senhor Coordenador do **Grupo de Trabalho "Voos Civis Noturnos"**,

Ex.^{mas} Senhoras e Senhores **Deputados**

Ex.^{mos} Senhores Representantes das **Associações da Sociedade Civil** convidadas e aqui presentes.

-----//-----

A APTTA - Associação Portuguesa de Transporte e Trabalho Aéreo, é uma Associação criada em 1993, atualmente com 27 anos e que pugna a sua atuação pela defesa dos interesses dos **Operadores do Transporte Aéreo Regular e não - Regular de Passageiros**, bem como os restantes industriais do setor mais amplo da Aviação Civil Nacional, onde se incluem: **aviação executiva, combate a incêndios, voos ambulância, formação e treino, manutenção aeronáutica, etc..**

Os Governantes têm ao longo do tempo, dado uma **atenção exclusiva à TAP, e num âmbito mais Regional à SATA**, únicas empresas em Portugal que garantem o Transporte Aéreo Regular de Passageiros.

Têm sido descuradas as empresas que garantem o **Transporte Aéreo não - Regular de Passageiros**, de elevada importância em matéria de Turismo:

- HiFly
- White Airways
- EuroAtlantique

Têm sido descuradas as empresas que garantem a **Aviação Executiva**:

- NETJETS

- EJME
- OMNI

Tem também sido descurado um enorme universo de **Escolas de Formação e Treino de Pilotos, Escolas de Formação de Tripulantes de Cabine, empresas no âmbito da Manutenção Aeronáutica**, empresas que se dedicam ao combate a incêndios rurais e voos ambulância.

Este setor da Aviação Civil Nacional que se desenvolve para além da TAP, representa um **volume de negócios da ordem dos 4,0 mil milhões de € e garantem cerca de 10.000 postos de trabalho.**

Serve esta introdução para vos traçar um retrato tão próximo do real quanto possível e para vos apresentar um setor económico da Aviação Civil Nacional que raramente é lembrado ou acarinhado pelo Estado.

Em matéria do que aqui nos trás hoje, os projetos de Lei do PAN e do Bloco de Esquerda tendentes a restringir os Voos Noturnos, cumpre salientar que a APTTA, desde 2004, tem dedicado especial atenção à componente do **impacto ambiental associado à atividade aeronáutica**, tendo participado como parceira em projetos liderados pelo LNEG que visam o desenvolvimento de **bio-fuel e motores elétricos** para a aviação, e tendo acompanhado os projetos de desenvolvimento de motores cumpram o triplo objetivo, **de reduzido consumo, de reduzidas emissões e de reduzido ruído.**

A nossa sensibilização neste domínio é total, bem como da larga maioria dos Operadores Aéreos.

Relativamente à questão do ruído e da acordo com a nossa interpretação, ambos os Diplomas visam implementar emendas aos regulamentos atuais em

matéria de ruído, que determinam as restrições de operação aérea no período noturno.

As preocupações expressas pela OMS e os regulamentos aprovados pelo Parlamento Europeu sugerem que os Estados membros realizem uma avaliação constante dos níveis de ruído ao redor dos aeroportos, bem como a implementação de medidas que visem garantir os direitos da população em relação ao seu bem-estar. O setor de transporte em geral e a aviação em particular, são os setores que têm maior impacto nos distúrbios do sono.

As propostas de alteração mencionadas, além do bem-estar da população e do objetivo proposto pelas autoridades portuguesas para rever os regulamentos atuais, expressam uma preocupação em relação ao **crescimento esperado do tráfego nos aeroportos do território nacional** e consequente aumento do número de voos ocorridos durante o período noturno, isto é, das 00:00 às 06:00 horas.

Essa preocupação seria aceitável se a situação de pandemia do COVID-19 não tivesse ocorrido.

Devido à situação de pandemia, houve como bem sabem, uma diminuição considerável na procura de tráfego aéreo e, de acordo com as melhores expectativas fornecidas pelo Eurocontrol e outros organismos que promovem estes estudos de tráfego, **o número de voos registados antes da pandemia não será alcançado antes de 2022 - 2023.**

Muitas transportadoras aéreas vão reduzir as suas frotas, tripulações e outros recursos humanos. A confiança do consumidor está em níveis muito baixos e a preocupação com a segurança da saúde individual é a mais alta registada em

muitos anos, superando mesmo o efeito no setor provocado pelos atentados do **11 de setembro nos Estados Unidos**.

Face ao exposto assumindo-se a APTTA como estando totalmente a favor dos motivos e da finalidade das propostas de lei em análise, acreditamos contudo que **várias medidas mitigadoras podem ser tomadas antes de restringir ou proibir completamente os voos noturnos**.

A introdução de tais medidas permitirá um equilíbrio entre o bem-estar das pessoas e o desenvolvimento económico, com a manutenção de voos **intercontinentais regulares e não regulares**, particularmente afetados pelo cruzamento de fusos horários, **uma vez que os voos noturnos são uma parte importante das operações nos aeroportos de todo o mundo**.

As diferenças de horário num sistema de transporte global interconectado significam que é difícil evitar voos à noite e de manhã cedo. Uma chegada matinal significa que os negócios de um dia inteiro podem ocorrer para alguns passageiros, enquanto outros podem ser transferidos para um voo de conexão em Lisboa.

Assim, a APTTA **recomenda** a introdução das seguintes regras adicionais destinadas a reduzir os níveis de ruído durante o período noturno, a saber:

1. Redução dos movimentos aéreos diários e semanais previstos nas várias Portarias de exceção.
2. Discriminação entre chegadas e partidas.
3. Divisão do fluxo de tráfego entre o aeroporto Humberto Delgado e o futuro aeroporto de Montijo, sem aumentar o número total de voos autorizados durante o período noturno.

4. Restringir os movimentos a certos tipos de aeronaves (com base no nível de ruído)
5. **Introdução de um sistema de contagem de cotas em cada avião**, ao qual será atribuído pontos com base nos níveis de ruído. Quanto mais ruidoso for o avião, maior o número de pontos que afetam a sua operação noturna. Se um avião aterrar ou descolar durante o período da cota noturna (00: 00 - 06: 00), os seus pontos contam para um limite com base no facto de estar a operar durante o período de verão ou inverno. O sistema de contagem de cotas noturnas foi projetado para desencorajar o uso de aviões mais barulhentos e incentivar o uso de aviões mais silenciosos. Nenhum avião com uma pontuação muito alta (a mais antiga e a mais barulhenta) pode descolar ou aterrar durante o período da cota noturna.
6. Estabelecer limites com base na sazonalidade, verão e inverno, com maior percentagem de movimentos atribuídos ao período de verão.
7. Monitorizar e supervisionar a aplicabilidade de tais regras.
8. Acompanhar a avaliação constante da evolução e procura do tráfego aéreo após COVID-19, bem como a evolução das obras do Aeroporto do Montijo.
9. Reavaliar a necessidade de proibição noturna após o verão de 2022 ou 2023.

Com a aplicação de fiscalização apertada destas recomendações, a APTTA considera que será possível manter até 2022 ou 2023, ou até à entrada em operação do novo aeroporto do Montijo, a atual regulamentação de voos noturnos aplicada antes do episódio de obras no Aeroporto Humberto Delgado, em curso.

Nesta circunstância, a APTTA considera que deve ser abandonada a intenção de proibir voos noturnos, sem que sejam analisadas e discutidas as propostas agora apresentadas e propomos a **implementação destas medidas adicionais de mitigação, para reduzir os níveis de ruído no Aeroporto Humberto Delgado** objeto dos Diplomas em análise.

Muito obrigado

Assembleia da República, 26 de junho de 2020