



GT VOOS NOTURNOS

AUDIÇÃO (AR)

Lisboa

07 de março de 2023

14 de julho de 2021

Estrutura da apresentação

Tempo de apresentação: 10 Min

1. Mandato do Grupo de Trabalho (GT)
2. Enquadramento do Setor Aeroportuário
3. Organização Interna dos Trabalhos
4. Caracterização do Aeroporto Humberto Delgado
5. Abordagem Metodológica: "*Balanced Approach*" (ICAO)
6. Cronograma do Grupo de Trabalho
7. Organização Processual do GT – (CiTUR e Schiu)
8. Medidas Estudadas
9. Resultados apurados
10. Proposta de atuação (4 medidas de mitigação)
11. Incumprimentos (6 propostas)



Mandato do Grupo de Trabalho

Despacho nº 11081/2020 de 11 Novembro 2020 (6 meses + 6 meses)

1. Identificar as medidas necessárias para se acabar com os incumprimentos ao limite de 91 voos noturnos semanais;
2. Refletir em torno da possibilidade e dos impactos da redução do limite de 91 voos noturnos semanais;
3. Possibilidade de se estabelecer um período noturno específico com restrições mais severas;
4. Estudar medidas de layout e operacionais que contribuam para a redução do ruído.

Constituição do Grupo de Trabalho (8)

Ministério do Ambiente e da Ação Climática (MAAC);

Agência Portuguesa do Ambiente (APA)

Ministério das Infraestruturas e Habitação (MIH);

NAV Portugal- Slot Coordination (NAV-Slot),

Secretaria de Estado Adjunto e das Comunicações (SEAC);

NAV Portugal (NAV);

Autoridade Nacional Aviação Civil (ANAC);

ANA Aeroportos (ANA);



Organização interna dos trabalhos:

Entre
Relat
Gov
07.07



Recolher Informação

Face à elevada complexidade das informações para o entendimento de todos os detalhes do problema, foi necessário o levantamento e cruzamento de muita informação técnica relevante.



Audições a Stakeholders

Foram ouvidas a maioria das companhias aéreas a operar no aeroporto para que se inteirassem dos trabalhos do GT e mostrarem as suas preocupações e desafios/impactos operacionais no período noturno.



Elencar de Medidas

Foram elencadas todas as possíveis medidas de mitigação do problema do ruído, com especial atenção para a medidas de redução dos incumprimentos ao limite definido dos voos noturnos.



Avaliação de Impacto das Medidas

Todas as medidas elencadas foram analisadas quanto ao seu impacto real face aos objetivos mandatados ao presente GT.



Elaboração de Conclusões e Recomendações

Desenvolvimento de conclusões e propostas de atuação, para o Governo poder decidir qual a sua intervenção.

Entre
Relat
Assem
Repu
03.08



GRUPO DE TRABALHO DOS VOOS NOTURNOS

AUDIÇÃO (AR)



Lisboa

07 de março de 2023

Organização Processual do GT (Citur + Schiu)

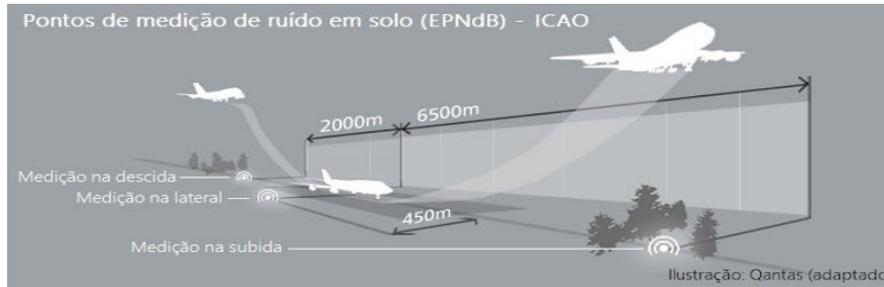
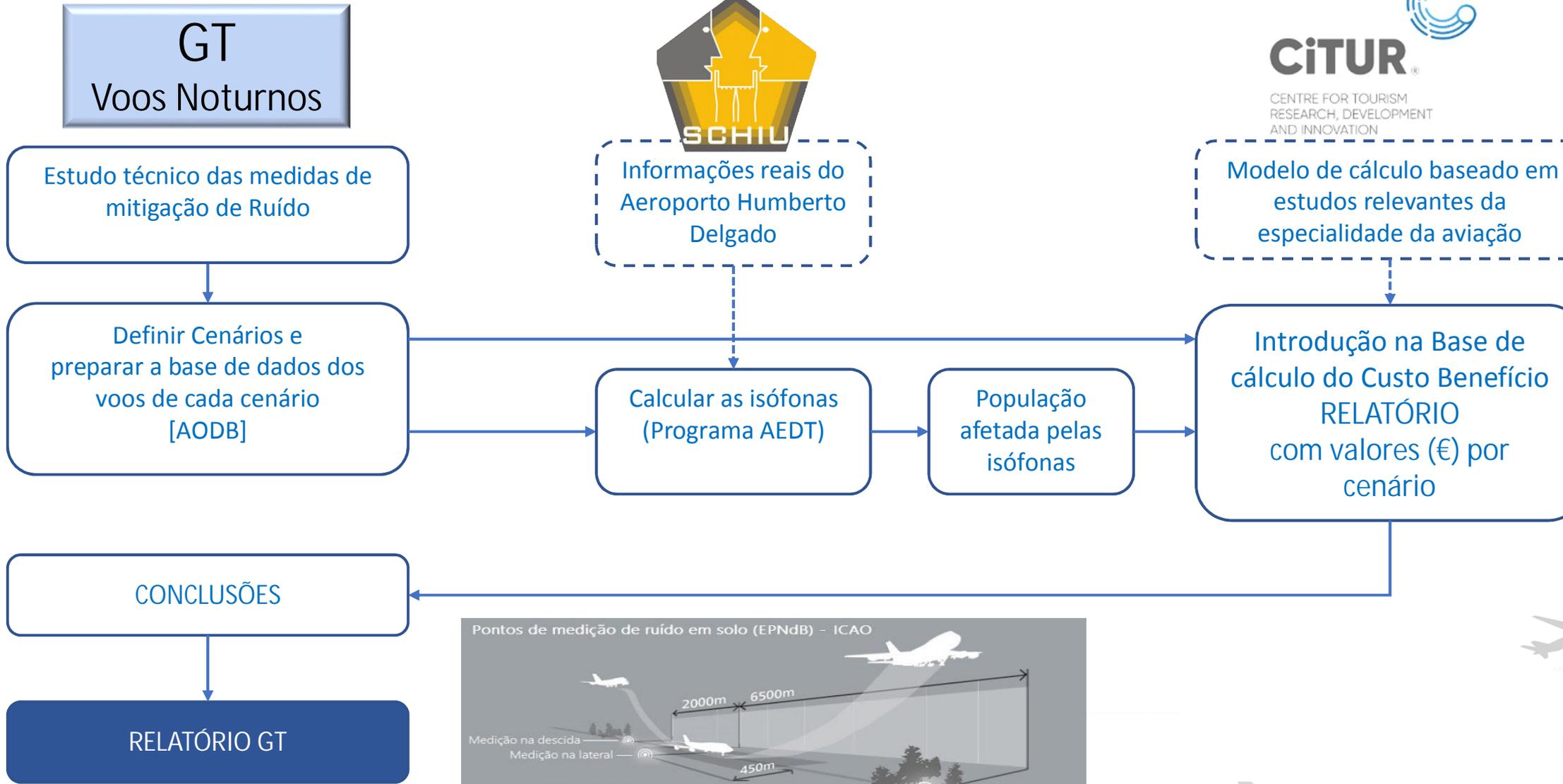


Informações reais do Aeroporto Humberto Delgado

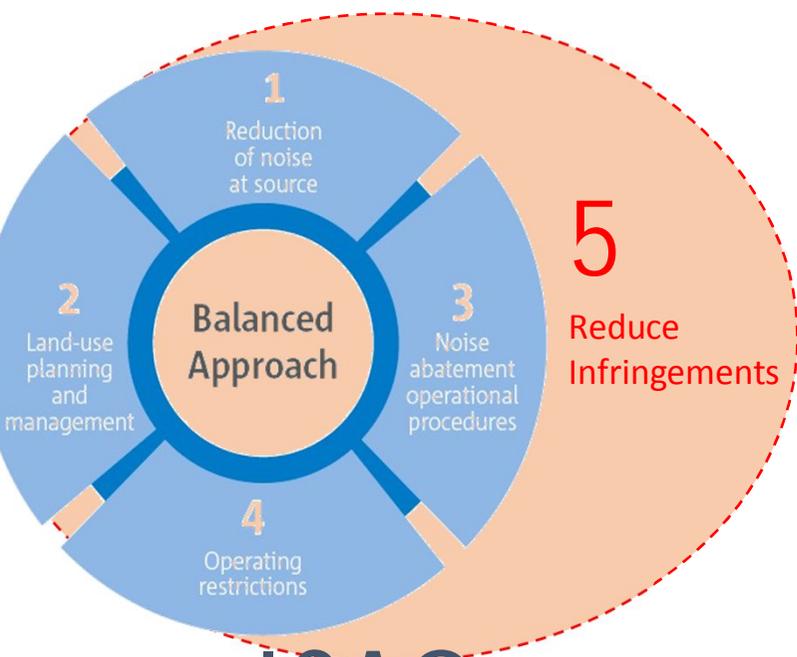


CiTUR
CENTRE FOR TOURISM
RESEARCH, DEVELOPMENT
AND INNOVATION

Modelo de cálculo baseado em estudos relevantes da especialidade da aviação



Medidas Estudadas



ICAO

Abordagem Equilibrada

Guidance document was published in 2004 (Doc 9829 AN/451) and revised in 2007.

57 Reuniões do GT

9 Reuniões com entidades

A. Companhias aéreas
[TAP, SATA, Easyjet, Ryanair, Azul]

B. Entidades representativas
[APTTA, RENA e IATA]

Análise profunda e multidisciplinar das operações do aeroporto

#	ICAO _ Abordagem Equilibrada	Nº de Alternativas
1	Redução do ruído na fonte	5
2	Ordenamento e gestão do território	0
3	Proced. operacionais de redução do ruído	5
4	Restrições de operação	3
5	Redução dos Incumprimentos	14
	TOTAL	27



Cenários Analisados GT (Citur + Schiu)

4 Grupos de Cenários (Y)

15 Cenários estudados

8 Medidas implementadas (X) – com efeitos combinados

EIXO X = MEDIDAS ESTUDADAS
Y - GRUPOS DE CENÁRIOS - Período de estudo e especificações abreviadas

X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8
Hard Curfew (sem voos) entre 00-06h	Só 91 Slots semanais (sem incumprim)	Redução 20% nos 91 Slots	Hard Curfew (sem voos) entre 01-05h	Renovação Frota NEO ou equiv.	Perfil Descolagem NADP1	Alterar Rota p/ Eixo pista	Alterar Rota p/ 010°

Referência A -23-07h- Real 2019
Referência B -00-06h- Real 2019

Situação Real verificada em 2019
Situação Real verificada em 2019

-23-07h- Hard Curfew 00-06h
-00-06h- Hard Curfew 00-06h
-00-06h- MOV com Slot Noturno

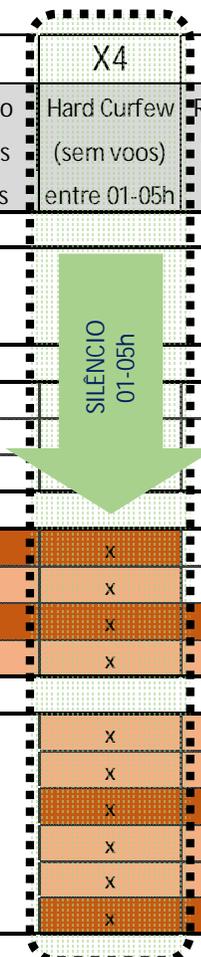
x							
x							
	x						

-23-07h- Hard curfew 01-05h + Redução20%
-00-06h- Hard curfew 01-05h + Redução20%
-23-07h- Hard curfew 01-05h + Redução20% + Frota NEO ou eq.
-00-06h- Hard curfew 01-05h + Redução20% + frota NEO ou eq.

REDUÇÃO DE CAPACIDADE	x	x				
	x	x				
	x	x	x			
	x	x	x			

-00-06h- Hard curfew 01-05h + Frota NEO ou eq.
-00-06h- Hard curfew 01-05h + Frota NEO ou eq. + NADP1
-23-07h- Hard curfew 01-05h + Frota NEO ou eq. + NADP1 + Rota fixa eixo pista 4NM
-00-06h- Hard curfew 01-05h + Frota NEO ou eq. + NADP1 + Rota fixa eixo pista 4NM
-00-06h- Hard curfew 01-05h + Frota NEO ou eq. + NADP1 + Rota fixa RUMO 010 - 4NM
-23-07h- Hard curfew 01-05h + Frota NEO ou eq. + NADP1 + Rota fixa RUMO 010 - 4NM

Seguindo indicações da ICAO "Abordagem Equilibrada". Implementar melhoramentos operacionais antes de qualquer redução de capacidade	x	x				
	x	x	x			
	x	x	x	x		
	x	x	x	x		
	x	x	x			x
	x	x	x			x
	x	x	x			x



MELHORAMENTOS OPERACIONAIS

Resultados Apurados

	Cenários estudados	Benef. Líquidos (C)	Custos Líquido (D)	Saldo (C) + (D)
Teóricos-propostas de GP	C1A -23-07h- Hard Curfew 00-06h	80 108 570 €	-716 696 890 €	-636 588 320 €
	C1B -00-06h- Hard Curfew 00-06h	97 312 786 €	-716 696 890 €	-619 384 104 €
	C2B -00-06h- MOV com Slot Noturno sem flexibilidades da portaria	30 423 427 €	-233 475 753 €	-203 052 326 €
Redução de capacidade	C3A -23-07h- Hard curfew 01-05h + Redução20%	10 709 300 €	-89 901 171 €	-79 191 871 €
	C3B -00-06h- Hard curfew 01-05h + Redução20%	10 688 256 €	-89 901 171 €	-79 212 915 €
	C4A -23-07h- Hard curfew 01-05h + Redução20% + Frota NEO ou eq.	59 996 902 €	-89 901 171 €	-29 904 269 €
	C4B -00-06h- Hard curfew 01-05h + Redução20% + frota NEO ou eq.	24 352 929 €	-89 901 171 €	-65 548 242 €
Melhorias na fonte e operacionais	C5B -00-06h- Hard curfew 01-05h + Frota NEO ou eq.	15 191 069 €	-482 950 €	14 708 119 €
	C6B -00-06h- Hard curfew 01-05h + Frota NEO ou eq. + NADP1	16 439 514 €	-482 950 €	15 956 564 €
	C7A -23-07h- Hard curfew 01-05h + Frota NEO ou eq. + NADP1 + Rota fixa eixo pista 4NM	97 989 691 €	-482 950 €	97 506 741 €
	C7B -00-06h- Hard curfew 01-05h + Frota NEO ou eq. + NADP1 + Rota fixa eixo pista 4NM	18 158 609 €	-482 950 €	17 675 659 €
	C8A -23-07h- Hard curfew 01-05h + Frota NEO ou eq. + NADP1 + Rota fixa RUMO 010 - 4NM	108 769 901 €	-482 950 €	108 286 951 €
	C8B -23-07h- Hard curfew 01-05h + Frota NEO ou eq. + NADP1 + Rota fixa RUMO 010 - 4NM	18 278 017 €	-482 950 €	17 795 067 €

Cenário 7 (medidas)

- A. Um período de exclusão de ruído (hard curfew) entre as 01H00 e as 05H00;
- B. A imposição de restrições a aeronaves de gerações mais antigas (Utilizar NEO e Equ
- C. A obrigatoriedade de cumprir procedimentos de subida "NADP1";
- D. Rota alinhada com a pista após a descolagem, até 4 milhas náuticas,

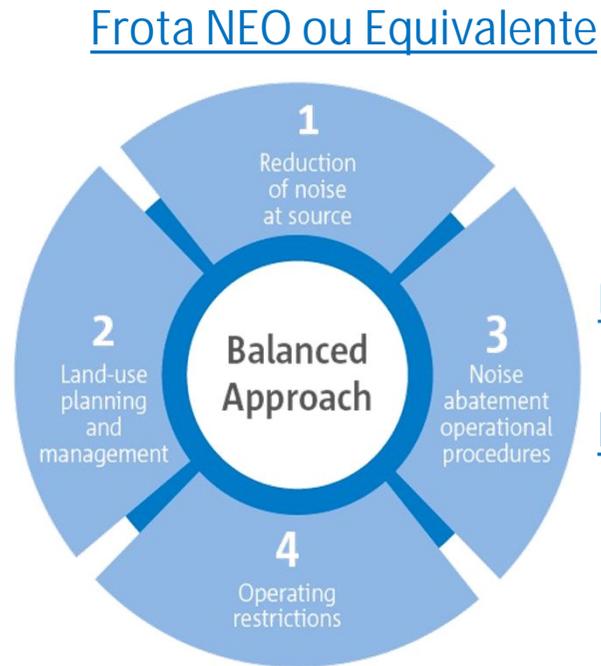


Resultados Apurados

Cenário 7

Regulamento EU n.º 598/2014 – Definido na Resolução A33/7 da ICAO

ICAO
abordagem Equilibrada



Procedimentos de subida "NADP1";

Rota alinhada com a pista até 4 milhas náuticas,

Hard Curfew - 01H00 e as 05H00



Proposta de atuação

Cenário 7

A. HARD CURFEW das 01h00 às 05h00

Inexistência de voos coordenados entre as 01h00 e as 05h00.

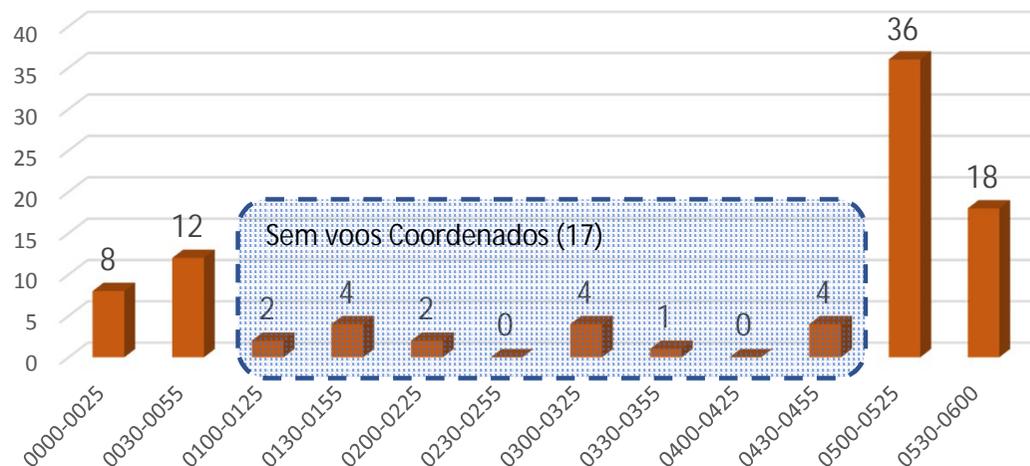
Sem voos Coordenados

Processo contínuo de negociação com as companhias aéreas, para a alteração dos slots históricos

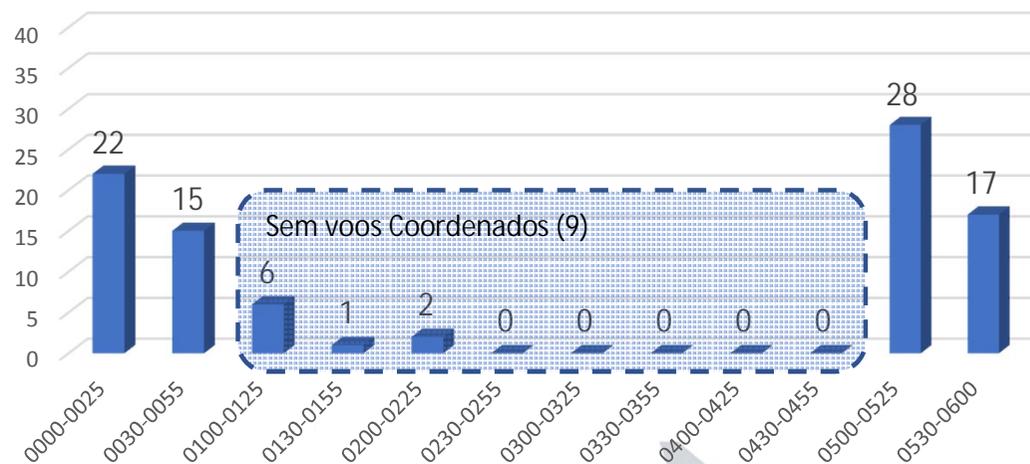
GARANTIA DE SEGURANÇA

O aeroporto continuará aberto, salvaguardando os voos de emergência e voos militares, assim como toda a disponibilidade de serviços para voos en route, assegurando qualquer divergência.

Slots Noturnos atribuídos - Semana Tipo de S19 - Local Time



Slots Noturnos atribuídos - Semana Tipo de S22 - Local Time



Proposta de atuação

Cenário 7

B. Renovação da Frota CEO para NEO (ou equivalente)

Utilização obrigatória de frota NEO ou equivalente, de tipologia menos ruidosa. Benefícios ao longo do dia.

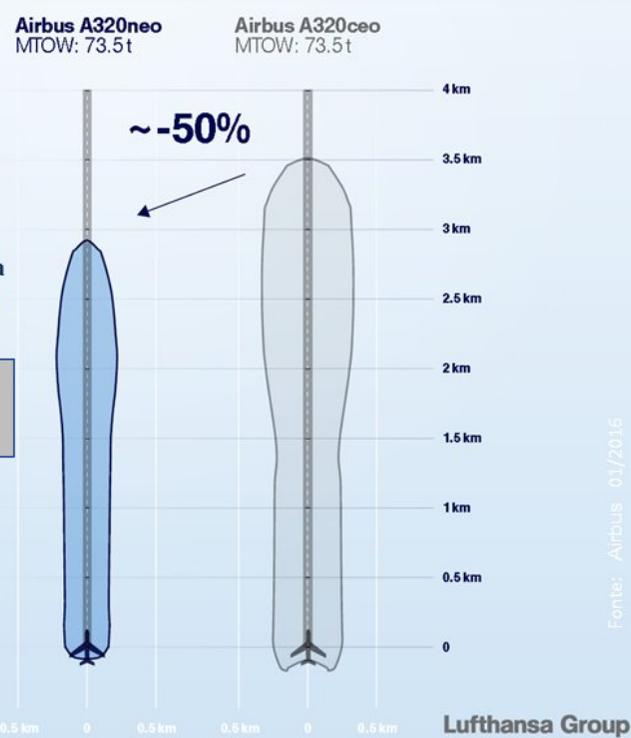
AIRBUS

Curvas de ruído comparadas A320neo vs. A320ceo

O Airbus A320neo (nova opção de motor) obteve uma redução de aproximadamente 50 por cento na curva de ruído em comparação com o Airbus A320ceo (opção atual do motor).

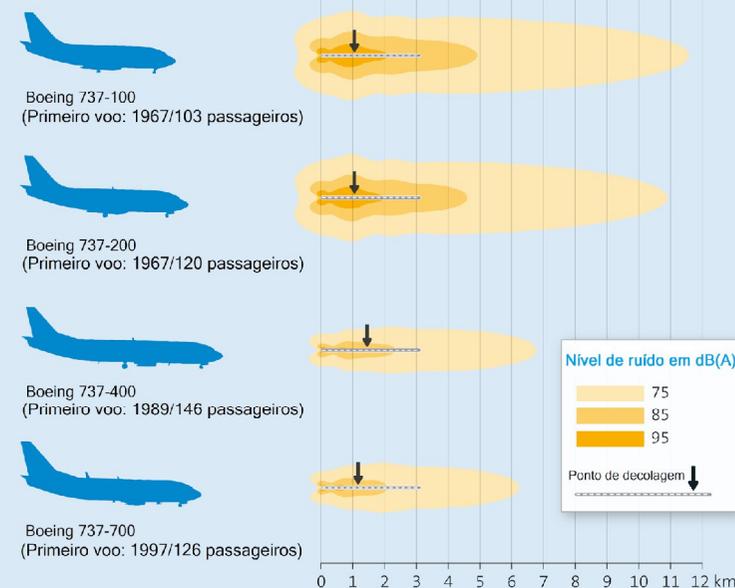
A curva de nível de ruído máximo de 85 dB (A) está sendo mostrada para uma decolagem com o procedimento padrão de decolagem da Lufthansa e peso máximo de decolagem (MTOW).

Espera-se de uma melhoria considerável de redução de ruído nas proximidades do aeroporto.



BOEING

Série Boeing 737: Evolução da emissão de ruído



Fonte: Harris Miller & Hanson Inc.

www.bdl.aero

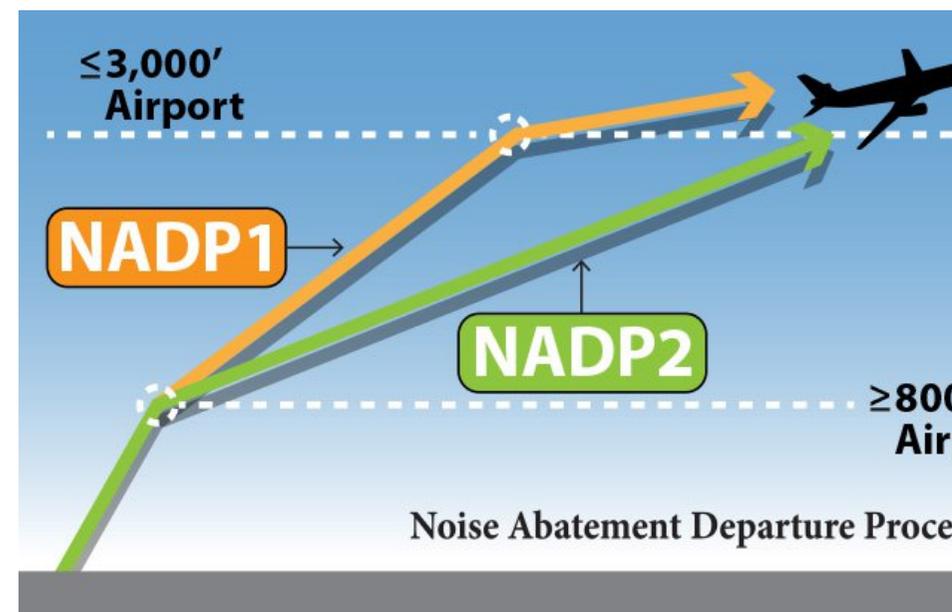
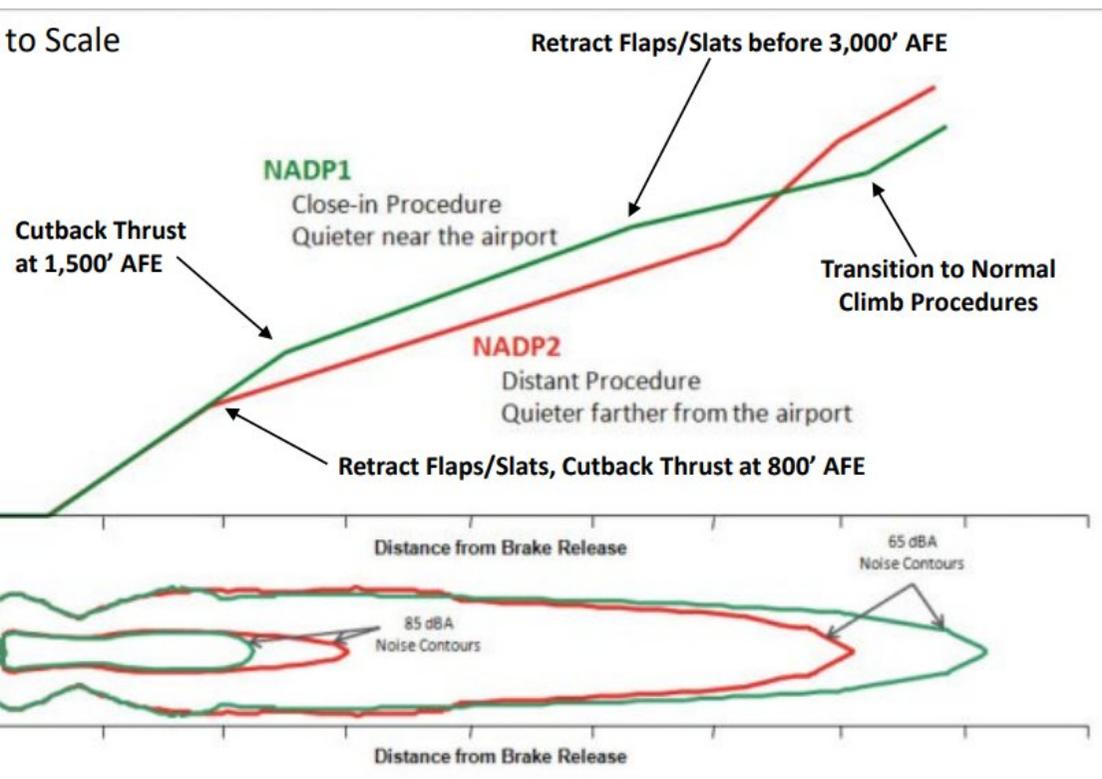
(Adaptado)

Proposta de atuação

Cenário 7

C. NADP1 – Noise Abatement Departures Procedures

Implementação de procedimentos operacionais menos impactantes em termos de ruído



Source: Boeing, ESA Annotations, October 2019
Above Field Elevation



Proposta de atuação

ROTA FIXA AO EIXO DA PISTA

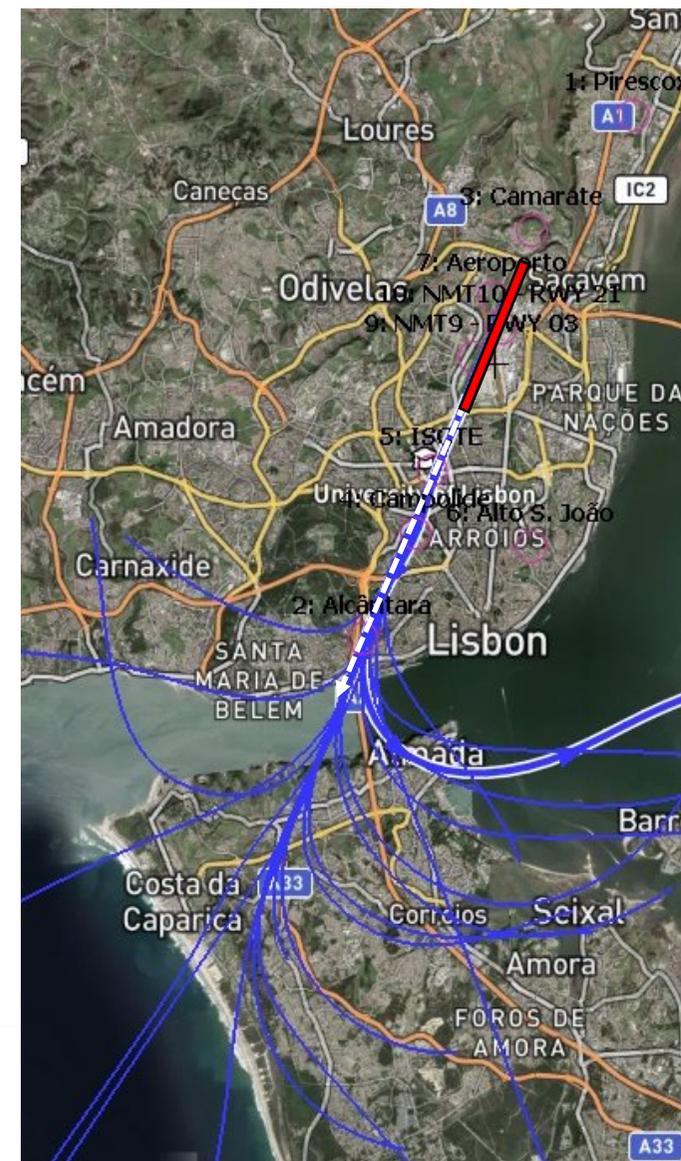
...eração da trajetória de decolagem, considerando-se uma Rota Fixa a partir do Eixo da Pista até às 4 NM.

...minimizar o impacto do ruído produzido pelas aeronaves nas populações...

...tar que as áreas vizinhas com maior densidade populacional sejam...prevoadas na fase inicial do voo.



Cenário 7



Proposta de atuação

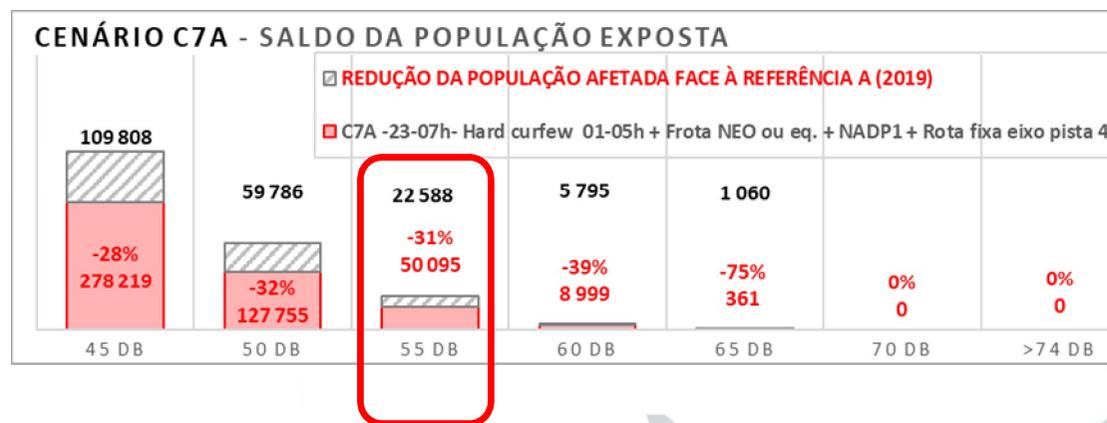
Análise Custo-Benefício: Cenário

Curvas Isófonas LN (noite) 55dB no Cenário 7.A (23h00 às 07h00)



CENÁRIO vrs REFERÊNCIA	45 dB	50 dB	55 dB	60 dB	65 dB	70 dB	>74 dB
Cenário A -23-07h- Real 2019	388 027	187 541	72 683	14 794	1 421	0	0
C7A -23-07h- Hard curfew 01-05h + Frota NEO ou eq. + NADP1 + Rota fixa eixo pista 4NM	278 219	127 755	50 095	8 999	361	0	0
Delta (Hab)	-109 808	-59 786	-22 588	-5 795	-1 060	0	0
Delta (%)	-28%	-32%	-31%	-39%	-75%	0%	0%

CENÁRIO vrs REFERÊNCIA (Custo x Benefício)	Benef. Líquidos Λ(A) = C	Custos Líquido (D)	Saldo (C) + (D)
Cenário A -23-07h- Real 2019	- 266 921 706 €	1 705 221 295 €	1 438 299 589 €
C7A -23-07h- Hard curfew 01-05h + Frota NEO ou eq. + NADP1 + Rota fixa eixo pista 4NM	97 989 691 €	- 482 950 €	97 506 741 €



Proposta de atuação

Análise Custo-Benefício: Cenário

Curvas Isófonas LN (noite) 55dB no Cenário 7.B (00h00 até as 06h00)



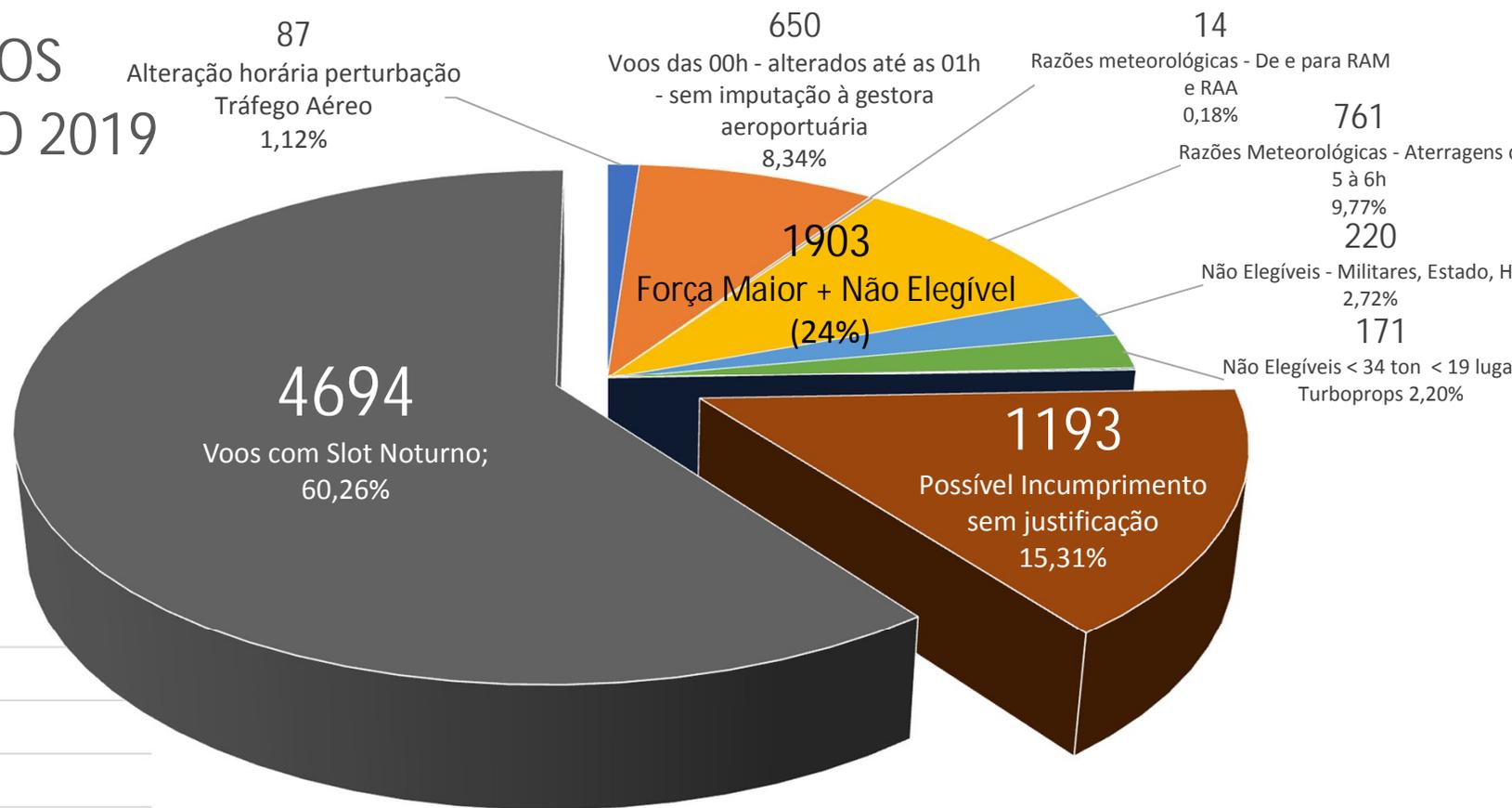
CENÁRIO vrs REFERÊNCIA	45 dB	50 dB	55 dB	60 dB	65 dB	70 dB	>74 dB
Cenário B -00-06h- Real 2019	167 737	67 900	14 641	1 606	95	0	0
06h- Hard curfew 01-05h + Frota NEO ou eq. + NADP1 + eixo pista 4NM	122 235	53 717	8 850	1 139	0	0	0
Delta (Hab)	-45 502	-14 183	-5 791	-467	-95	0	0
Delta (%)	-27%	-21%	-40%	-29%	-100%	0%	0%

CENÁRIO vrs REFERÊNCIA (Custo x Benefício)	Benef. Líquidos $\Lambda(A) = C$	Custos Líquido (D)	Saldo (C) + (D)
Cenário B -00-06h- Real 2019	- 97 312 787 €	716 696 890 €	619 384 103 €
06h- Hard curfew 01-05h + Frota NEO ou eq. + NADP1 + eixo pista 4NM	18 158 609 €	- 482 950 €	17 675 659 €

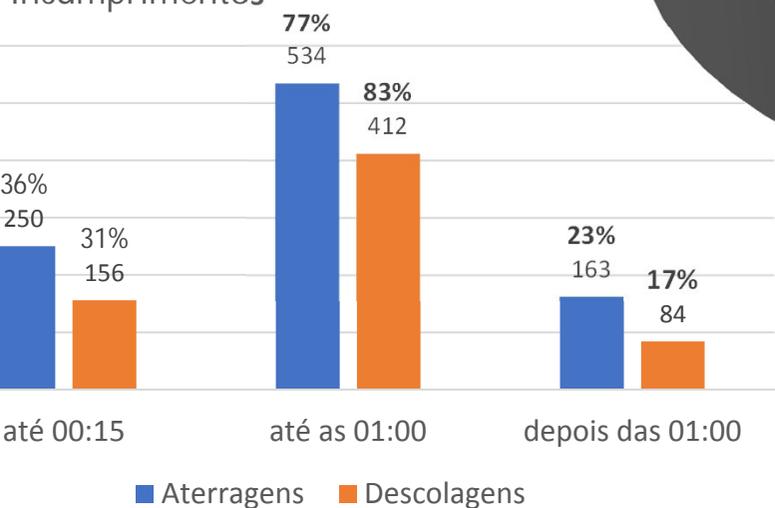


Incumprimentos

VOOS NOTURNOS
7790 Mov - ANO 2019



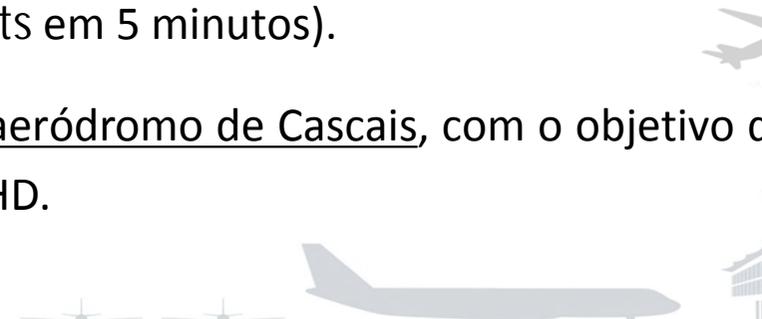
dos Incumprimentos



Mitigação dos Incumprimentos (6 ações propostas)

Ações propostas:

1. Melhorar a comunicação com todos os stakeholders, com especial incidência na sensibilização aos passageiros relativa ao cumprimento dos tempos de chegada ao aeroporto e à porta de embarque;
2. Desenvolvimento da capacidade operacional da pista e reestruturação do espaço aéreo, incluindo sistemas ATM, de forma a melhorar a pontualidade;
3. Estudos de capacidade dos restantes subsistemas do aeroporto, de maneira a identificar gargalos e corrigi-los atempadamente;
4. Melhorar a atribuição de códigos de atraso de voo “CODA”, de forma a identificar as suas causas e eliminá-las;
5. Acompanhar o grupo de trabalho criado para estudar os sublimites de atribuição de slots aeroportuários (regras que regem a quantidades de slots atribuídos em cada período de tempo, normalmente definidos pelo número de minutos, por exemplo nº de slots em 15 minutos, nº de slots em 5 minutos).
6. Estudo operacional de transferência de tráfego GABA do AHD para o aeródromo de Cascais, com o objetivo de libertar pressão aeroportuária/slots operacionais no congestionado AHD.





GT VOOS NOTURNOS AUDIÇÃO (AR)

Lisboa

07 de março de 2023

OBRIGADO

OBRIGADO



ENCERRAMENTO NOTURNO

Restrições (H24)
Restrições Noturnas

(06h15–23h55)
Cronologia Desafiante

(H24)
Cronologia Desafiante

OPO (H24)
Mesmas Regras que AHD
Sem slots disponíveis

LIS (H24)

BEJA (08h30–19h30)

FAO (06h05–23h55)

MAD (H24)
Alternante proposto

Impacto negativo para o passageiro
Perda de confiança no destino
Impacto no turismo

Custos com dormida, alimentação e
transporte dos passageiros
Custo com estacionamento aeroportuário
Custo com Tripulação
Custo de remarcação de voos

Custo voo de regresso
Taxas aeroportuárias
Custos de perda de conectividade
Custo de perda de operacionalidade da
aeronave

Impactos de limitações noturnas

1. Alimentação do HUB (várias Cias), dependem dos voos da primeira “onda”
 - ✓ TAP, com chegadas dos intercontinentais - KL, LH, AF, com partidas dos voos da manhã
2. Redução potencial da utilização das frotas baseadas: Sata, TAP, EasyJet, Ryanair
 - Com a diminuição do período operacional do aeroporto, não será possível manter o mesmo número de voos por avião
- A necessidade de ajuste no primeiro (ou último) voo da linha de operação da aeronave pode implicar ajuste nos horários de todos os voos dessa linha de operação:
 - Devido ao congestionamento do Aeroporto de Lisboa, a alteração de slots ao longo do dia pode ser bastante difícil
 - Alguns dos aeroportos de origem/destino dos voos são aeroportos coordenados, a alteração de slots pode ser bastante difícil ou mesmo impossível
- A redução parcial do número de slots passíveis de atribuir em período noturno, afetará, de forma proporcional todas as companhias com slots noturnos históricos

Assim, tendo em conta a situação geográfica do país, os passageiros (com origem, destino e trânsito em Lisboa) serão afetados pela redução da oferta, quer voos, horários e ligações e pelo potencial aumento de preços associado.



Impactos Económicos e Sociais + Ambientais



CiTUR

CENTRE FOR TOURISM
RESEARCH, DEVELOPMENT
AND INNOVATION

CiTUR - O Centro de Investigação, Desenvolvimento e Inovação em Turismo (CiTUR)

Unidade de Investigação e Desenvolvimento (UI&D) nascida do subsistema politécnico de ensino superior em turismo, que foi contratada para realizar o Estudo dos impactos sociais e económicos, com extensão a indicadores ambientais das medidas de mitigação de ruído do tráfego noturno no AHD



Metodologia adotada:

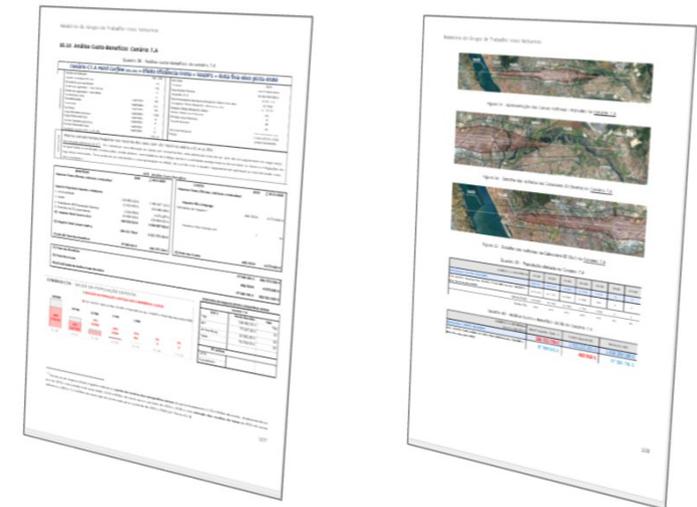
Análise Custo-Benefício (ACB) - método para avaliar o impacto económico líquido de um projeto de investimento

CUSTOS - itens que diminuem o bem-estar são considerados custos.

BENEFÍCIOS - itens que contribuem para o bem-estar da sociedade

O Estudo assenta numa revisão da literatura e em pressupostos e considerações da literatura especializada em transporte aéreo.

CiTUR – Tipo de Contratação “ajuste direto”



RESUMO DE CENÁRIO



Impactos Económicos e Sociais + Ambientais



CiTUR

CENTRE FOR TOURISM
RESEARCH, DEVELOPMENT
AND INNOVATION

0 Análise Custo-Benefício: Cenário 7.A

Quadro 38 - Análise custo-benefício do cenário 7.A

Cenário C7.A Hard Curfew (01h-05h) + Efeito Eficiência Frota + NADP1 + Rota fixa eixo pista 4NM			
Período da Avaliação	23h - 07h	Ano base	2019
Impacto na redução de voos	-1%	PIB 2019	214 374 600 000 €
total de voos suprimidos	173	Exportações Turismo	18 291 000 000 €
de voos suprimidos - Voos Narrow	171	Hóspedes 2019	16 410 114
de voos suprimidos - Voos Wide	2	Total Movimento Aeronaves Aeroporto Lisboa (fonte: ANA)	217 703
Nº desembarcados	suprimidos 593	Passageiros Totais Aeroporto Lisboa (fonte: ANA)	31 172 721
Nº embarcados	suprimidos 411	Destinos Totais Aeroporto Lisboa	141
Nº transfer	suprimidos 346	Destino Totais Voos Noturnos	54
Nº Totais	suprimidos 1 350	Nº Rotas Voos Noturnos	59
carga desembarcada (ton)	suprimidos 18	Taxa de desconto	4%
carga Embarcada (ton)	suprimidos 4		
Arreio Desembarcado (ton)	suprimidos 0	Horizonte temporal	10 anos (2019 a 2028)
Arreio Embarcado (ton)	suprimidos 0	Preços	preços constantes
População Exposta 2019 [Ln 45 (dB)]	278 219		

Implica cancelamentos/reajustes nos horários dos voos com slot histórico entre a 01 e as 05h.

Formação adicional do GT: Por constituir uma alteração às saídas por instrumentos, esta alteração teria de ser alvo de um argumento de segurança, no qual todas as entidades interessadas, desde pilotos, controladores de tráfego aéreo e a entidade aeroportuária discutiriam os riscos e mitigações de segurança associados. Teria ainda de ser submetido a uma aprovação da ANAC, de acordo com o quadro regulamentar aplicável ao denominado «céu único europeu».

ACB - Análise Custo Benefício

BENEFÍCIOS			CUSTOS		
	2019	Σ 2019-2029		2019	Σ 2019-2028
Impactos Totais (Diretos, Indiretos e Induzidos)					
Impacto População Exposta e Ambiente					
Produtividade	-128 485 420 €	-1 083 817 125 €	Impacto PIB e Emprego		
Perda	-12 429 445 €	-104 846 490 €	Estimativa do Impacto ¹⁷	-482 950 €	-4 073 843 €
Redução do AR (População Exposta)	-1 123 050 €	-9 473 297 €			
Emissões de CO ₂ equivalente	-26 894 100 €	-226 860 652 €	Estimativa Perda Empregos (nº)	-5	-50
Impacto Total Cenário C6.B	-168 932 015 €	-1 424 997 565 €			
Impacto Total Cenário Ref² A	-266 921 706 €	-2 251 573 101 €			
(B) Total dos Benefícios	97 989 691 €	826 575 536 €	(B) Total dos Custos	-482 950 €	-4 073 843 €

Total dos Benefícios	97 989 691 €	826 575 536 €
Total dos Custos	-482 950 €	-4 073 843 €
(D) Saldo da Análise Custo-Benefício	97 506 741 €	822 501 693 €



Cenário 7.A		
TOP 5	Perda Receitas	PAX
TAP	134 981,92 €	796
BFY	75 927,33 €	42
Air Hamburg	42 181,85 €	26
Valair	59 054,59 €	20
PT airlines		
SATA	-	-
Euroatlantic	-	-

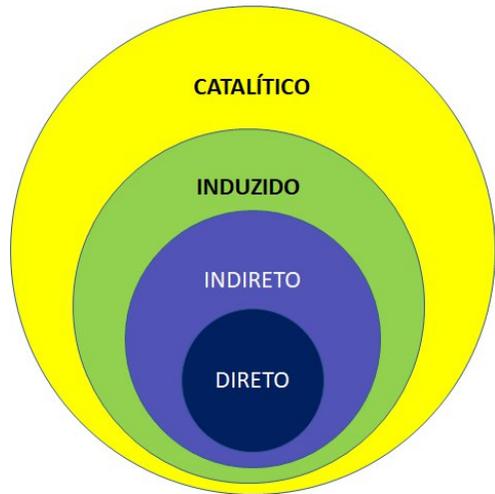


Impactos Económicos e Sociais + Ambientais



CiTUR[®]

CENTRE FOR TOURISM
RESEARCH, DEVELOPMENT
AND INNOVATION



erVISTAS 2015

Âmbito do estudo dos custos:

abordagem sistemática dos efeitos diretos, indiretos, induzidos e catalíticos expressa em termos monetários

1. Impactos diretos

- englobam o emprego e o rendimento gerado diretamente pela construção e funcionamento do aeroporto;

2. Impactos indiretos

- emprego e rendimento que deriva da cadeia de fornecedores de bens e serviços;

3. Impactos induzidos

- emprego e rendimento gerado pelos gastos dos rendimentos do emprego direto e indireto;

Estes impactos são induzidos pelos efeitos diretos e indiretos, ou seja, derivam do efeito

multiplicador dos impactos diretos e indiretos;

4. Impacto catalítico

- emprego e rendimento gerado pelo papel do aeroporto como um motor de crescimento da produtividade e como elemento de atração de novas empresas.



APLICAÇÃO DE HARD CURFEW – Sem consulta UE?

sobre a dúvida legítima, se podemos, ao abrigo da nossa Soberania e Poderes de Autoridade do Estado, para simplesmente decidir (politicamente) aplicar um hard curfew ao Aeroporto?

A resposta é negativa, porquanto o Estado Português, enquanto Estado-Membro da União Europeia, está obrigado a cumprir o Direito (Originário e Derivado) da União, onde se inclui o Regulamento (UE) n.º 598/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014. Tal decorre do princípio do primado do Direito da União Europeia/Direito Comunitário e do n.º 4 do artigo 8.º da Constituição da República Portuguesa.

17. Declaração sobre o primado do direito comunitário

A Conferência lembra que, em conformidade com a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça da União Europeia, os Tratados e o direito adotado pela União com base nos Tratados primam sobre o direito dos Estados-Membros, nas condições estabelecidas pela referida jurisprudência.

Além disso, a Conferência decidiu anexar à presente Ata Final o parecer do Serviço Jurídico do Conselho sobre o primado do direito comunitário constante do documento 11197/07 (JUR 260):

*"Parecer do Serviço Jurídico do Conselho
de 22 de junho de 2007*

Decorre da jurisprudência do Tribunal de Justiça que o primado do direito comunitário é um princípio fundamental desse mesmo direito. Segundo o Tribunal, este princípio é inerente à natureza específica da Comunidade Europeia. Quando foi proferido o primeiro acórdão desta jurisprudência constante (acórdão de 15 de julho de 1964 no processo 6/64, Costa contra ENEL ⁽¹⁾), o Tratado não fazia referência ao primado. Assim continua a ser atualmente. O facto de o princípio do primado não ser inscrito no futuro Tratado em nada prejudica a existência do princípio nem a atual jurisprudência do Tribunal de Justiça.

⁽¹⁾ "Resulta (...) que ao direito emergente do Tratado, emanado de uma fonte autónoma, em virtude da sua natureza originária específica, não pode ser oposto em juízo um texto interno, qualquer que seja, sem que perca a sua natureza comunitária e sem que sejam postos em causa os fundamentos jurídicos da própria Comunidade." "

Declarações relativas a disposições dos Tratados da União Europeia
(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:12016M/TXT&from=EN>):



Análise Jurídica

As restrições que se encontram atualmente em vigor resultam de legislação nacional publicada anteriormente pelo Decreto-Lei n.º 109/2014, de 28 de fevereiro, e do 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 em aeroportos da União no âmbito de uma abordagem equilibrada, sendo que as mesmas subsistem porquanto o artigo 14.º do mencionado Regulamento prevê o seguinte: *“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 nos termos do presente regulamento.”*

A alteração das restrições de operação no AHD determinará a aplicação (integral e prévia) do regime previsto no Regulamento (UE) n.º 598/2014, deixando de se aplicar o atual Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro e a Portaria n.º 303-A/2004, de 22 de março (tais atos normativos e regulamentares devem ser revogados e substituídos por novos atos que fixam as eventuais novas restrições de operação noturnas a vigorar no Aeroporto em apreço).

A nova legislação a aprovar deve tipificar novas contraordenações para as operações que não cumpram as limitações que agora se propõem e que venham a ser adotadas, em cumprimento do regime constante do Regulamento (UE) n.º 598/2014.



Análise Jurídica

Jornal de negócios
3 de Março 2023

O tema do Ruído é bastante complexo, qualquer alteração terá de ter em conta um Equilíbrio entre os vários interesses em presença.

AT seguiu a Abordagem Equilibrada (AO), na qual se devem focar todos os aspectos de possíveis alterações à capacidade de um aeroporto.

Companhias aéreas avançam para tribunal contra redução de voos em Amesterdão

O grupo KLM, a Delta Air Lines, a Corendon, a Easyjet e a TUI consideram incompreensível a "decisão unilateral e repentina" do governo dos Países Baixos de reduzir a capacidade do aeroporto de Schiphol e avançam para os tribunais contra a medida.



Maria João Babo mbabo@negocios.pt
03 de Março de 2023 às 15:30

O grupo KLM, a Delta Air Lines, a Corendon, a Easyjet e a TUI estão a desafiar a decisão unilateral do governo dos Países Baixos de reduzir significativamente os movimentos de voos no aeroporto de Schiphol, dizendo estarem "confiantes de que podem reduzir os níveis de ruído e as emissões de CO₂, ao mesmo tempo que mantêm uma rede de destinos para os milhões de passageiros e toneladas de carga que transportam anualmente" da infraestrutura aeroportuária que serve Amesterdão.

As companhias aéreas sustentam, em comunicado, que a decisão

MAIS LIDAS

- Famílias com poupanças acima de 29.786 euros fora da bonificação dos juros
- Alojamento local com hipoteca fica a salvo até ao fim do contrato
- O que muda nos Planos poupança-Reforma

Implementação do Reg. EU 598/2014

Atos do Reg. EU 598/2014



Prazos do GT

1. Criação do Grupo de Trabalho (2020)

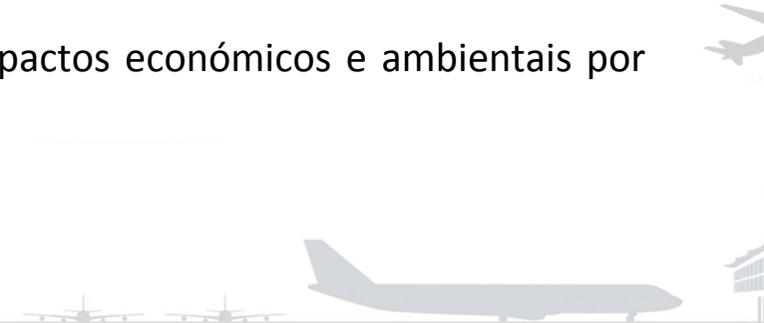
- Despacho 11081/2020 (02.11.2020) → DR 220/2020 (11.11.2020)

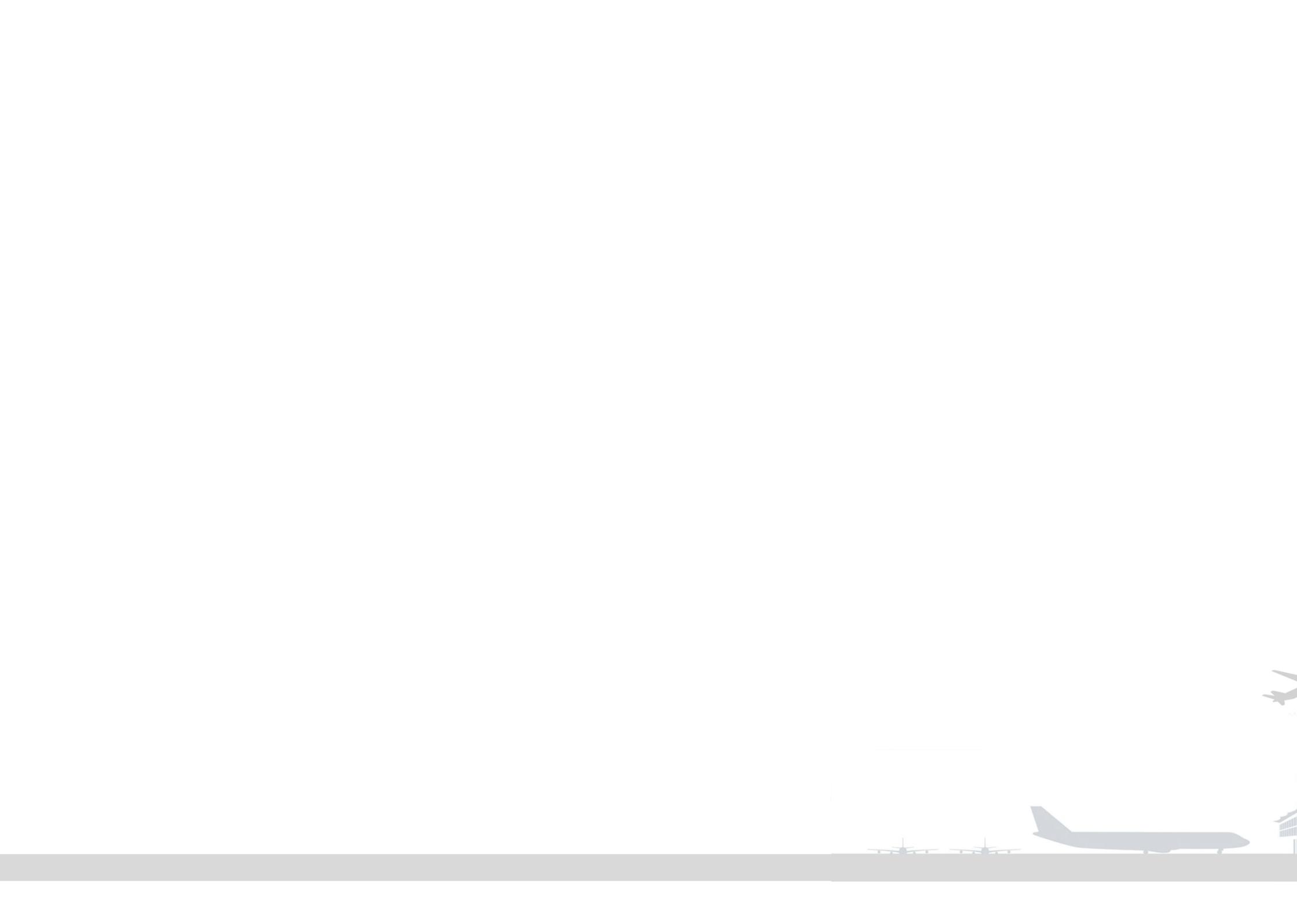
2. Prorrogação 1 (2021) – 4 meses

- Despacho 11203/2021 (02.11.2021) → DR 221/2021 (15.11.2021)
- Contratação da (CiTUR) Centro de Investigação, Desenvolvimento e Inovação em Turismo, para elaboração do estudo de avaliação dos impactos económicos e sociais, com extensão a indicadores ambientais, das medidas de mitigação de ruído tráfego noturno no Aeroporto Humberto Delgado

3. Prorrogação 2 (2022) – 4 meses

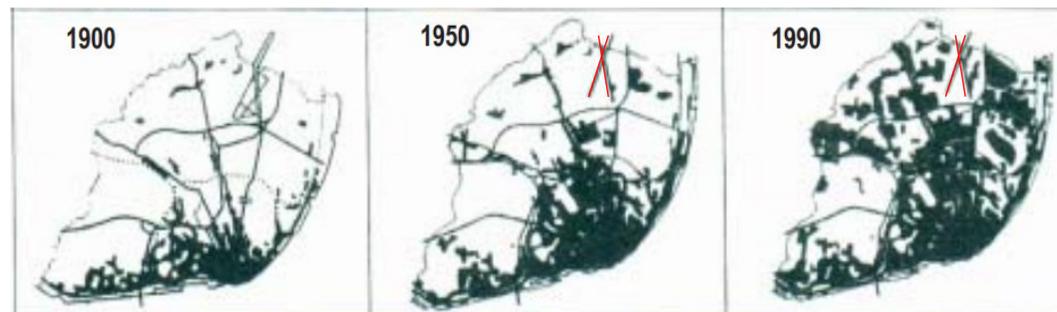
- Despacho 22/2022 (02.03.2022)
- Necessidade de acabar dar mais tempo para a finalização da análise dos impactos económicos e ambientais por parte da CiTUR e SCHIU;





Enquadramento do Setor Aeroportuário (AHD) 1/2

1. Desde a abertura do Aeroporto da Portela (1942) que se assistiu a um forte crescimento da cidade de Lisboa. Com uma localização central favorável, ligou a cidade (e o país) ao resto do mundo. No entanto, assistiu-se a um crescimento da malha urbana em volta do aeroporto, criando desafios a vários níveis.



2. Hoje, batizado de Aeroporto Humberto Delgado (AHD), o aeroporto tem registado, desde 1996, um aumento significativo de procura, com uma taxa média de crescimento anual de passageiros de cerca de 8%;
3. Em termos acumulados, desde 1995 e até ao fim de 2019, o número de passageiros no AHD cresceu mais de 400%; Tendo ocorrido um crescimento, nos últimos 6 anos, de 71%.
4. Tratam-se de resultados muito positivos para Portugal, em especial tendo presente que o crescimento do tráfego do aeroporto de Lisboa foi um dos 5 mais expressivos dentro da categoria de aeroportos acima de 25 milhões de passageiros.



Enquadramento do Setor Aeroportuário (AHD) 2/2

5. Este aumento é um reflexo, e um contributo para o turismo, setor igualmente com fortes taxas de crescimento em vários dos seus indicadores (número de hóspedes, de dormidas de estrangeiros, de proveitos hoteleiros e de receitas globais) Tendo em conta que o turismo tem um peso crescente na economia e no emprego (representa 15,3% do PIB) INE 2019.
6. O processo de pedido e atribuição de faixas horárias (“slots”) evidencia a continuação do crescimento acentuado em 2017 da procura aeroportuária e, pela primeira vez, para o verão IATA 2017, foram recusados Slots porque os pedidos excederam a capacidade declarada;
7. Por outro lado, estando o aeroporto inserido numa densa malha urbana, aumentam as preocupações com a população exposta ao ruído na envolvente do aeroporto, assistindo-se a um aumento acentuado dos residentes expostos aos limites de ruído.

LEGISLAÇÃO ATUAL

8. Atualmente, são autorizados 91 voos semanais, 26 Movimentos aéreos por dia, entre as 0 e as 6 horas, cf. Portaria n.º 303-A/2004, de 22 de março, alterada pela Portaria n.º 259/2005, de 16 de março;
9. 23h às 07h - Período noturno segundo o Regulamento Geral do Ruído n.º 9/2004
00h às 06h - Diploma voos noturnos Portaria n.º 303-A/2004
8. Voos Não Elegíveis: Voos emergência (exemplo: ATB (voos de retorno), divergências, emergências médicas, voos de busca e salvamento, Turboprops, <34 Tons e 19 Lugares; Voos militares, de Estado, de Bombeiros (Decreto-Lei n.º 293/2003)



Caracterização do Aeroporto Humberto Delgado (2019)

1. Aeroporto na periferia da Europa, com a agravante do fuso horário;
2. HUB Atlântico TAP com uma taxa elevada de passageiros com ligações - transfer;

Para o HUB de Lisboa, é vital que as chegadas dos voos transatlânticos da TAP cheguem nas primeiras horas da manhã. Esses voos vão alimentar as ligações com o resto da Europa, para fazer turnaround para retornar à origem. Essa operação assegura a conectividade do aeroporto e a rentabilidade do HUB.

3. Constrangimentos de capacidade na infraestrutura – Espaço aéreo, pista, estacionamento e terminal;
4. Qualquer disrupção = Atrasos acumulados até final do dia = Operação entra no período noturno.

5. Conectividade, segundo ACI EUROPE (2018): “Airport Connectivity” “Hub Connectivity”

Copenhagen -	11° / 460
Lisbon -	12° / 460
Brussels -	13° / 460

Brussels -	13° / 460
Lisbon -	14° / 460
Copenhagen -	15° / 460

6. Baixa Pontualidade (ranking Eurocontrol CODA 2019) 1° no TOP 20 Delay affected Departures
1° no TOP 20 Delay affected Arrivals



Caracterização do Aeroporto Humberto Delgado (2019)

7. Violações / Incumprimentos Noturnos (2 grandes efeitos)

a) Início da manhã - Antecipação em alguns voos (das 05-06h): 13% das violações

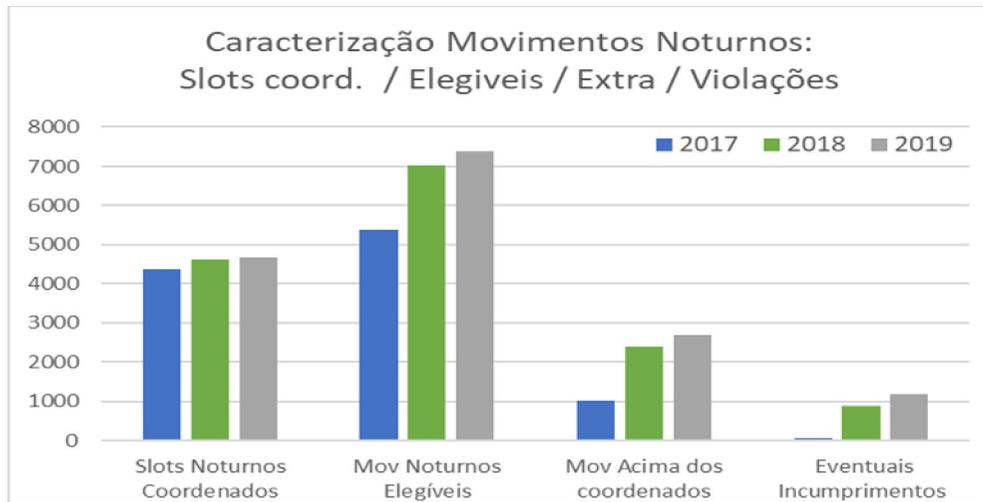
Voos transatlânticos – vento de cauda – Antecipação da Aterragem (= violações).

= 93% nas fran

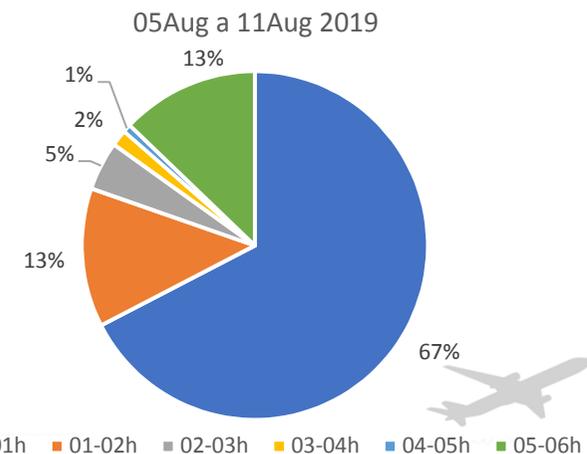
b) Final do dia - Efeito “Bola de Neve” (das 00-02h):

80% das violações

Infraestrutura aeroportuária no limite da capacidade, Meteorologia (LVO), Posição Geográfica PT, problemas com ATCs europeus, atrasos nas rotações na origem – acumular de operações para noturno (= violações).



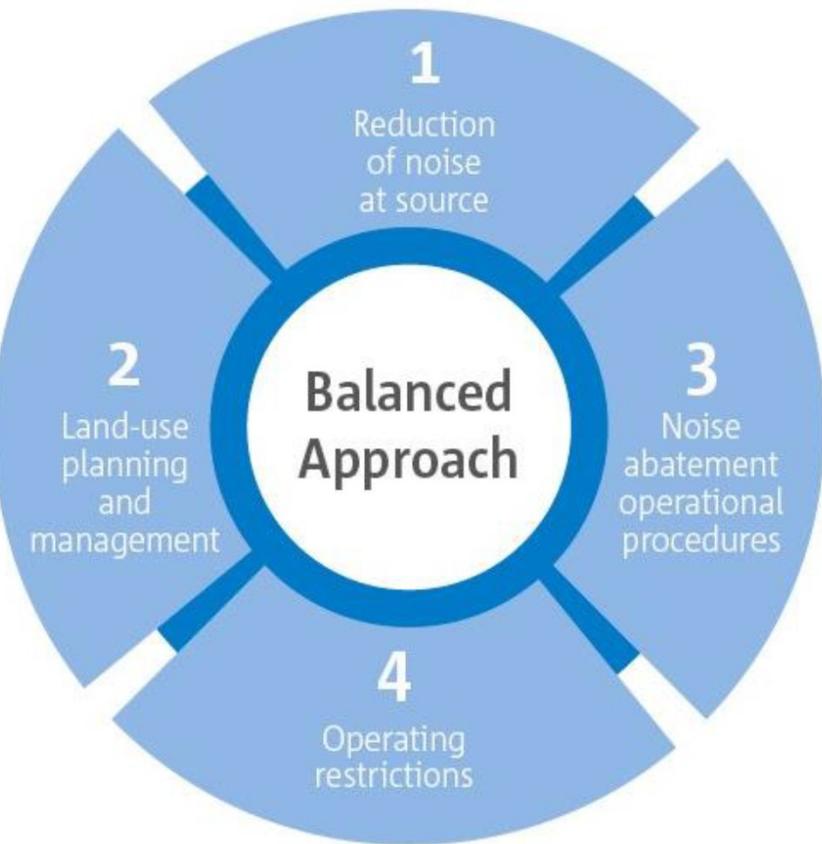
Incumprimentos / Semana mais movimentada



N.º Violações (2019): 1193 Possíveis violações/ano

Processos de Contraordenação Instaurados

Abordagem Metodológica: *Balanced Approach* (ICAO)



Esquema de agrupamentos de medidas para a Abordagem Equilibrada

A limitação e redução do número de pessoas expostas ao ruído é uma absoluta prioridade no setor aeroportuário.

ICAO indica esta Abordagem Equilibrada, para qualquer alteração/introdução relacionadas com o ruído, seja aumento ou redução.

- Trata-se de identificar o problema de ruído num aeroporto específico e analisar várias medidas disponíveis para reduzir o ruído, através da exploração de alternativas classificadas em quatro elementos principais, descritos na figura ao lado.
- O objetivo é abordar os problemas de ruído isoladamente com base em dados concretos.
- Identificar as medidas de mitigação do ruído que alcancem o máximo benefício ambiental de forma mais económica, usando critérios e objetivos mensuráveis.

