



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Lei n.º 234/XVII/1.ª

Determina o fim dos voos noturnos nos aeroportos nacionais

Exposição de motivos

As populações, a TAP e a economia nacional continuam a sofrer as negativas consequências da privatização da ANA, da subserviência dos sucessivos governos do PS, do PSD e do CDS aos interesses da Vinci, que continua a conseguir adiar a saída do Aeroporto de Lisboa dos terrenos da Portela.

As consequências pesam todos os dias na vida de quem trabalha, estuda e vive nos concelhos circundantes, particularmente agravada nos concelhos de Lisboa, Loures e Odivelas, mas sentida também pelas populações da margem sul do Tejo. A poluição, seja a das partículas ultrafinas, seja o ruído provocado pela operação das aeronaves, tem consequências para a saúde e bem-estar destas populações e não é aceitável que se continue a adiar a resolução do problema.

A solução definitiva para salvaguardar a saúde e o bem-estar da população de Lisboa é a construção faseada do novo aeroporto nos terrenos públicos do Campo de Tiro da Força Aérea e a saída do aeroporto da Portela.

A Vinci não avança com a construção do Novo Aeroporto porque não serve os seus interesses. A Vinci chantageia diariamente o País sem que os sucessivos Governos assumam a defesa dos interesses nacionais e ponham a saúde das populações e a economia nacional em primeiro lugar.

O aumento do número de voos em períodos que frontalmente violam a lei é uma das medidas que tem permitido à Vinci continuar a adiar a construção do Novo Aeroporto. A passividade perante estas violações da Vinci é mais um sinal da opção tomada pelos sucessivos governos: do lado da Vinci, contra as populações.

O Aeroporto Humberto Delgado, em plena cidade de Lisboa, só pode violar a lei do Ruído por duas razões: porque o Governo aprovou exceções à legislação em vigor; porque o governo ignora as sucessivas violações da Vinci dessas mesmas exceções. Nem as restrições são cumpridas nem a Vinci se importa com o prejuízo que o ruído representa para as populações ao não realizar os investimentos de requalificação dos edifícios sítos nas imediações do aeroporto.

O atual Governo, enquanto fala em “*hard curfew*”, na realidade alargou as exceções e nem sequer impôs à multinacional o respeito pela lei em vigor. E aprovou um alargamento do Aeroporto da Portela, e o aumento do seu número de passageiros até 45 milhões (mais 30% que em 2023) só concretizável com maiores agressões à qualidade de vida dos habitantes da Cidade.

O PCP tem defendido a proibição de voos no período compreendido entre as 00h e as 06h, condicionando os voos no período entre as 23h e as 00h e entre as 06h e as 07h, assegurando a efetiva fiscalização. Tal posição já por diversas vezes foi sufragada na Câmara Municipal de Lisboa. O PCP tem perfeita consciência que a salvaguarda definitiva do direito das populações à saúde e ao descanso, só será alcançável com a construção do Novo Aeroporto Internacional de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete, cuja concretização, apontada desde 2008 em Resolução do Conselho de Ministros, foi torpedeada pela privatização da ANA e a subordinação do poder político aos interesses dos acionistas da multinacional que recebeu a ANA.

Quanto às justificações assentes na falta de alternativas elas são inaceitáveis, desde logo porque a razão central para o novo Aeroporto de Lisboa não ter entrado em funcionamento pleno em 2017 ou 2024, como esteve previsto, são os obstáculos criados por quem está a beneficiar da exploração altamente rentável da Portela. Uma rentabilidade que aumenta com os investimentos feitos na NAV, com a incorporação do AT1 de Figo Maduro da Força Aérea Portuguesa na concessão, e com o aumento do número de passageiros, tudo financiado pelo erário público.

Nestes termos, ao abrigo da alínea b) do artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP apresentam o seguinte Projeto de Lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei estabelece a proibição de voos noturnos nos aeroportos nacionais, sem prejuízo das situações de força maior previstas na Lei, alterando o Decreto-Lei n.º 293/2003 de 19 de novembro, que transpõe a Diretiva Europeia, relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários, bem como o Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 293/2003 de 19 de novembro

O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro, que transpõe a Diretiva Europeia relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação:

“Artigo 4.º

[...]

1. [...]:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) [...].

2. [...].

3. [...].

4. [...].

5. As restrições de operação previstas no n.º 1 são fixadas por portaria do Ministro das Infraestruturas, devendo, em qualquer situação, restringir totalmente o tráfego noturno entre as 00:00 horas e as 06:00 horas, e limitar as operações de aeronaves entre as 23:00 horas e as 00:00 horas e entre as 06:00 horas e as 07:00 horas, sem prejuízo das situações de força maior previstas no n.º 9 do artigo 2.º da Portaria n.º 303-A/2004 de 22 de março, na sua redação atual.

6. [...].

7. [...].

8. [...].

9. [...]:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];»

Artigo 3.º

Alteração ao Regulamento Geral do Ruído

O artigo 20.º do Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação:

“Artigo 20.º

[...]

1 – [...].

2 – [Revogado].

3 – [Revogado].

4 – [...].»

Assembleia da República, 24 de setembro de 2025

Os Deputados

Paulo Raimundo, Paula Santos, Alfredo Maia