

[Projeto de Lei n.º 704/XV/1.ª \(CH\)](#)

Altera o Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio que fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais

Data de admissão: 4 de abril de 2023

Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª)

ÍNDICE

- I. [A INICIATIVA](#)
- II. [APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS](#)
- III. [ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL](#)
- IV. [ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL](#)
- V. [ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR](#)
- VI. [CONSULTAS E CONTRIBUTOS](#)
- VII. [ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO](#)

Elaborada por: Ricardo Saúde Fernandes (DAPLEN), João Carlos Sanches (Biblioteca), Luís Marques e Gonçalo Sousa Pereira (DAC) e Luísa Colaço e Filipa Paixão (DILP)

Data: 14 de abril de 2023

I. A INICIATIVA

A presente iniciativa visa alterar o Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, o qual consagra as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais, estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infraestruturas e procede à classificação operacional dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário.

Atendendo à respetiva exposição de motivos, o proponente considera essencial rever e clarificar a legislação atualmente em vigor, com o intuito de distinguir os procedimentos aplicáveis a infraestruturas aeroportuárias consideradas de superior interesse nacional e os de âmbito territorial local.

Ademais, constata-se a preocupação com a atual capacidade de veto, a projetos estruturais aeroportuários, por parte dos municípios, que consideram poder impactar o desenvolvimento económico do país.

Por este motivo, justifica a necessidade de alterar o referido diploma, com o intuito de delimitar, no âmbito de infraestruturas aeroportuárias consideradas de superior interesse nacional, no caso de não haver parecer favorável de todos os municípios abrangidos, o indeferimento liminar da pretensão.

Finalmente, o projeto de lei prevê, no que concerne a infraestruturas aeroportuárias consideradas de superior interesse nacional, na ausência de consenso autárquico, a intervenção da Assembleia da República, que as deve aprovar com uma maioria reforçada.

II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

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

A iniciativa em apreciação é apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido CHEGA (CH), ao abrigo e nos termos do n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição da República Portuguesa](#)¹ (Constituição) e do n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#)² (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 artigo 120.º do Regimento, uma vez que a mesma parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

A iniciativa deu entrada em 31 de março de 2023, tendo sido junta a [ficha de avaliação prévia de impacto de género](#). Em 4 de abril de 2023 foi admitida e baixou na generalidade à Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª). Foi anunciada em sessão plenária em 5 de abril. A sua discussão na generalidade encontra-se agendada para a sessão plenária do próximo dia 19/04/2023 (cf. Súmula n.º 31 da Conferência de Líderes de 12/04/2023).

▪ **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A [Lei n.º 74/98, de 11 de novembro](#),³ alterada e republicada pela [Lei n.º 43/2014, de 11 de julho](#), de ora em diante designada como lei formulário, contém um conjunto de

¹ Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República.

² Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República.

³ Texto consolidado da lei formulário disponível no sítio da *Internet* da Assembleia da República.

normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa.

O título da presente iniciativa - «Altera o Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio que fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais» - traduz sinteticamente o seu objeto, observando o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário, embora, em caso de aprovação, possa ser objeto de aperfeiçoamento formal, em sede de apreciação na especialidade ou em redação final.

O n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário dispõe que «Os diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida e, caso tenha havido alterações anteriores, identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações, ainda que incidam sobre outras normas». De acordo com a consulta ao *Diário da República Eletrónico*, o Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, até à presente data, foi alterado (e republicado), uma única vez, pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio, o que resulta já mencionado no artigo 1.º (objeto) da iniciativa.

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 3.º do projeto de lei estabelece que a «O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação», mostrando-se, assim, conforme com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, segundo o qual os atos legislativos «entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início de vigência verificar-se no próprio dia da publicação».

Na presente fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário nem de legística formal, sem prejuízo da análise mais detalhada a ser efetuada no momento da redação final.

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

Projeto de Lei n.º 704/XV/1.ª (CH)

Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª)

O [Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio](#)⁴, alterado e republicado pelo [Decreto-Lei n.º 55/2010, de 31 de maio](#), fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais e estabelece os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infraestruturas, procedendo à classificação operacional dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário, como forma de disciplinar a construção, ampliação ou modificação e a certificação e exploração das infraestruturas aeroportuárias, com vista à segurança das operações aéreas e à proteção de pessoas e bens à superfície.

São excluídos da aplicação deste diploma legal os aeródromos sob gestão, comando ou responsabilidade de entidades públicas às quais estejam cometidas funções de defesa militar, manutenção da ordem pública, segurança, fiscalização e investigação criminal, ainda que utilizados em operações com aeronaves civis; as pistas para aeronaves ultraleves; as pistas para fins agrícolas; os heliportos utilizados exclusivamente em emergência médica; e as pistas e heliportos utilizados por meios aéreos de combate a incêndios ou outros fins de proteção civil⁵.

O parecer prévio da [Autoridade Nacional da Aviação Civil](#) (ANAC) é condição de viabilidade da construção, ampliação ou modificação de um aeródromo. O requerimento a suscitar a emissão desse parecer deve ser instruído com os documentos elencados no n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, destacando-se aqui a declaração da câmara municipal da área comprovativa de que a localização pretendida é compatível com o respetivo plano diretor municipal, uma memória descritiva e justificativa da finalidade do projeto, o parecer favorável de todas as câmaras municipais dos concelhos potencialmente afetados, e o parecer técnico vinculativo emitido pela autoridade nacional competente no domínio da meteorologia. A inexistência dos dois últimos pareceres referidos constitui fundamento para indeferimento liminar do requerimento.

⁴Diploma consolidado retirado do sítio na *Internet* do Diário da República Eletrónico. Todas as referências legislativas nesta parte da nota técnica são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário. Consultas efetuadas em 12/04/2023.

⁵ Cfr. n.º 3 do artigo 1.º.

Para além de prever as regras para a certificação de aeródromos, este diploma procede ainda à classificação dos aeródromos, dividindo-os em quatro classes, de I) a IV), dependendo da verificação dos requisitos operacionais previstos nos artigos 14.º a 17.º.

As servidões aeronáuticas decorrentes da construção deste tipo de infraestruturas encontram-se reguladas pelo [Decreto-Lei n.º 45 987, de 22 de outubro de 1964](#), que estabelece o regime a que ficam sujeitas a servidões aeronáuticas as zonas confinantes com aeródromos civis e instalações de apoio à aviação civil, cometendo à então Direcção-Geral da Aeronáutica Civil a competência para a fiscalização e licenciamento de trabalhos em zonas sujeitas a servidões aeronáuticas e para as restantes decisões previstas naquele diploma. Subsidiariamente, aplicam-se a estas servidões as regras previstas no [Decreto-Lei n.º 45986, de 22 de outubro de 1964](#), que regula as servidões militares.

A ANAC é a autoridade nacional em matéria de aviação civil, exerce funções de regulação, fiscalização e supervisão deste setor e rege-se pelos estatutos aprovados pelo [Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março](#), em conformidade com o regime estabelecido na [Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto](#)⁶, que aprova a lei-quadro das entidades administrativas independentes.

Nos termos do n.º 1 do artigo 4.º dos seus Estatutos, a «ANAC tem por missão regular e fiscalizar o setor da aviação civil e supervisionar e regulamentar as atividades desenvolvidas neste setor, excluindo-se do seu âmbito de atuação as atividades desenvolvidas no setor da aviação militar».

De entre as suas atribuições, destacam-se as seguintes: assegurar o bom ordenamento das atividades no âmbito da aviação civil, regulando e fiscalizando as condições do seu exercício e promovendo a proteção dos respetivos utentes; assegurar a regulação de segurança do setor da aviação civil; promover a segurança aérea, regulamentando, supervisionando, auditando, inspecionando e fiscalizando as organizações, as atividades, os equipamentos, os sistemas e as instalações do setor da aviação civil; estabelecer objetivos de segurança na sua vertente *safety* para a operação de meios aéreos ou de infraestruturas de apoio à operação de meios aéreos; e supervisionar e garantir o cumprimento das normas europeias que regulam o céu único europeu bem

⁶ Texto consolidado.

como das restantes normas internacionais em matéria de navegação aérea, enquanto autoridade supervisora nacional.

A autoridade nacional competente no domínio da meteorologia, que define o tipo de informação meteorológica compatível com as características do aeródromo, referida na alínea g) do n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, é o Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica, abreviadamente designado por GAMA, criado pelo [Decreto-Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro](#), e que sucede nas atribuições do Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P. (IPMA, I. P.), no âmbito das funções de autoridade nacional da meteorologia aeronáutica civil, de acordo com o artigo 16.º deste diploma.

Na sua qualidade de autoridade supervisora nacional em matéria de meteorologia aeronáutica civil, destacam-se as atribuições de cooperação com as demais entidades públicas em matéria de meteorologia aeronáutica, produzindo e prestando informação ao Governo e ao público na área da meteorologia aeronáutica civil, e de comunicação à ANAC das ocorrências que possam determinar a suspensão ou o cancelamento das autorizações e certificações concedidas, nos termos previstos nos regimes aplicáveis, bem como da cessação de atividades ou do encerramento de instalações, até que deixe de se verificar a situação de incumprimento que motivou tal cessação ou encerramento.

Importa também referir o [Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro](#)⁷, que estabelece o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental (AIA) dos projetos públicos e privados suscetíveis de produzirem efeitos significativos no ambiente, transpondo a [Diretiva n.º 2011/92/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro](#)⁸, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente.

Nos termos deste diploma, ficam sujeitos a avaliação de impacte ambiental a «construção de vias para o tráfego ferroviário de longo curso e aeroportos cuja pista de descolagem e de aterragem tenha um comprimento de pelo menos 2100 m⁹».

⁷ Texto consolidado.

⁸ Texto retirado do sítio da *Internet Eur-Lex*. Todas as referências a diretivas europeias nesta parte da nota técnica são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário.

⁹ Cfr. ponto 7. a) do anexo I.

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

▪ **Âmbito da União Europeia**

O Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ([TFUE](#)) dispõe no n.º 2 do seu artigo 100.º 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*”. Além disso, o artigo 191.º do TFUE preceitua que a política da União no domínio do ambiente basear-se-á nos princípios da precaução e da ação preventiva, da correção, prioritariamente na fonte, dos danos causados ao ambiente e do poluidor-pagador.

A [Diretiva 2011/92/UE](#) relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente, também designada de Diretiva AIA – acrónimo de Avaliação de Impacto Ambiental –, tem como objetivo garantir um elevado nível de proteção do ambiente e que as preocupações ambientais são integradas na preparação e autorização de projetos. Esses projetos, sejam projetos públicos ou privados, constam enumerados nos Anexos I e II (abrangendo, por exemplo, aeroportos, instalações nucleares, vias-férreas, estradas, instalações de eliminação de resíduos, estações de tratamento de águas residuais, etc.) da Diretiva. O anexo I, no seu ponto 7, alínea a) prevê a «construção de vias para o tráfego ferroviário de longo curso e de aeroportos cuja pista de descolagem e de aterragem tenha um comprimento de, pelo menos, 2100 metros». Nos termos do disposto no seu artigo 4.º, «os projectos incluídos no anexo I serão submetidos a uma avaliação nos termos dos artigos 5.º a 10.º».

A [Diretiva 2014/52/UE](#), que entrou em vigor em 25 de abril de 2014, veio alterar a Diretiva 2011/92/UE no sentido de criar uma regulamentação mais inteligente através da redução do ónus administrativo, aumentando o nível de proteção do ambiente de modo a permitir a tomada de decisões comerciais mais sólidas, previsíveis e sustentáveis em investimentos públicos e privados e tendo em conta as ameaças e desafios atuais. Assim, no quadro do processo AIA, o autor do projeto pode requerer que a autoridade competente especifique o que deverá ser abrangido pela informação da AIA a ser fornecida, devendo o dono da obra fornecer informação sobre o impacto ambiental, as autoridades ambientais e o público, bem como as autoridades locais e

regionais¹⁰ devem ser informados e consultados, devendo o público ser informado da respetiva decisão.

No que concerne a aeródromos, o [Regulamento \(UE\) n.º 139/2014](#) tinha por objetivo introduzir os requisitos aplicáveis em toda a União Europeia para a gestão, a certificação e a operação de aeródromos, que substituem as regras nacionais em matéria de segurança de aeródromos. Estabelece que os Estados-membros devem assegurar a realização das consultas sobre os impactos das propostas de construções na segurança, bem como no que respeita aos riscos relacionados com as atividades humanas e a afetação de terrenos. O anexo I do Regulamento (UE) n.º 139/2014 foi alterado em 2018 pelo [Regulamento \(UE\) n.º 2018/401](#) no que respeita à classificação das pistas.

Além disso, o [Regulamento \(UE\) 2018/1139](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a [Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação](#), veio atualizar a legislação em matéria de segurança da UE no domínio da aviação, sendo estabelecidos requisitos essenciais para aeronaves de acordo com a sua aeronavegabilidade e a compatibilidade ambiental bem como os fabricantes deverão emitir certificados de aeronavegabilidade, em conformidade com os requisitos técnicos.

Por fim, cumpre referir o [Regulamento de execução \(UE\) n.º 628/2013](#), de 28 de junho de 2013, relativo aos métodos de trabalho da Agência Europeia para a Segurança da Aviação no respeitante à realização de inspeções de normalização e ao controlo da aplicação das regras do Regulamento (CE) n.º 2016/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 736/2006.

▪ **Âmbito internacional**

Países analisados

¹⁰ O n.º 1 do artigo 6.º estipula que «Os Estados-membros tomam as medidas necessárias para assegurar que as autoridades a quem o projeto possa interessar, em virtude da sua responsabilidade específica em matéria de ambiente ou das suas competências a nível local e regional, tenham a possibilidade de emitir o seu parecer sobre as informações fornecidas pelo dono da obra e sobre o pedido de autorização, tendo em conta, se for caso disso, os casos referidos no artigo 8.º-A n.º 3. Para o efeito, os Estados-Membros designam as autoridades a consultar, em geral ou caso a caso. (...)».

A legislação comparada é apresentada para os seguintes Estados da União Europeia: Espanha e França.

ESPANHA

O [artículo 149](#) da [Constitución Española](#)¹¹ elenca as matérias relativamente às quais o Estado tem competência exclusiva, sendo que, de acordo com o ponto 1-20.^a, ali se incluem os aeroportos de interesse geral. Isto sem prejuízo, conforme se prevê no ponto 3 da norma, da possibilidade de esta competência caber às Comunidades Autónomas, de acordo com os respetivos estatutos. Estabelece ainda o ponto 3 que, em caso de conflito entre as normas dos estatutos das comunidades autónomas e as normas da administração central, prevalecem estas últimas em tudo o que não corresponda a uma competência exclusiva daquelas. Por fim, refira-se que, independentemente da referida competência exclusiva, as normas centrais aplicam-se sempre de forma supletiva.

O [Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles](#), estabelece os requisitos que permitem classificar um aeroporto como sendo de interesse geral, a saber, aqueles ([artículo primero](#)):

1. Que, pelo volume de tráfego, estejam integrados na rede transeuropeia de aeroportos na qualidade de componentes internacionais ou comunitários;
2. Cujas gestão conjunta seja necessária para garantir o correto funcionamento da rede comum de transporte em todo o território do Estado;
3. Que possam afetar substancialmente a organização do trânsito aéreo, na estrutura do espaço aéreo ou no controlo sobre o mesmo;
4. Que sejam de interesse para a defesa nacional;
5. Que correspondam à parte civil dos aeródromos de utilização conjunta civil e militar.

Nos termos do [artículo quinto](#), os projetos de aeroporto, bem como as modificações estruturais ou operativas, ou ainda a transformação de um aeródromo em aeroporto,

¹¹ Texto consolidado retirado do portal legislativo espanhol *BOE.ES*. Todas as referências legislativas relativas a Espanha são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário. Consultas efetuadas a 12/04/2023.

exige a autorização da *Subsecretaría de Aviación Civil*, para a sua construção ou abertura.

De acordo com o [artículo 9-1](#) da [Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea](#), a decisão sobre a construção e a modificação estrutural ou funcional dos aeródromos, heliportos e aeroportos civis, bem como sobre a sua abertura e o seu encerramento, é da competência da Administração Central do Estado e dos serviços de navegação aérea, mediante autorização do *Ministerio de Fomento* e de parecer favorável do *Ministerio de Defensa*.

Por seu lado, prevê-se no [artículo 9-2](#), que a construção, modificação e abertura ao tráfego aéreo dos aeródromos e aeroportos de competência das comunidades autónomas, e bem assim a aprovação de planos ou instrumentos de ordenamento e delimitação da respetiva zona de serviço, deverão obter parecer prévio do *Ministerio de Fomento* e do *Ministerio da Defensa*, de modo a que possa ser determinada a sua incidência na estruturação, planeamento e controlo do espaço aéreo, do tráfego e do transporte aéreo, bem como o nível de afetação em relação aos aeroportos de interesse geral e aos seus espaços circundantes sujeitos a servidões aeronáuticas. Estes pareceres têm caráter vinculativo no que interfira com competências estatais.

Acresce que o [Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social](#), estabelece o procedimento aplicável à emissão dos pareceres a que se refere o [artículo 9-2](#) da [Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea](#).

A matéria relativa prevista neste diploma vem resumida no [Manual](#) elaborado pelo *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*, disponível no respetivo [portal oficial](#).

FRANÇA

Em França, o [article L6311-1](#) do [Code des transports](#) determina que compete ao Estado criar, desenvolver e explorar aeródromos de interesse nacional ou internacional.

A lista de aeródromos de interesse nacional ou internacional foi fixada pelo [Décret n°2005-1070 du 24 août 2005 fixant la liste des aérodromes civils appartenant à l'Etat exclus du transfert aux collectivités territoriales ou à leurs groupements](#).

Caso o aeródromo não esteja incluído nesta lista, e não seja necessário para o exercício das funções do Estado, a sua gestão é transferida para a autoridade local ou para o grupo de autoridades locais que o requeiram, conforme resulta das alterações que o [Décret n° 2021-986 du 27 juillet 2021 relatif aux modalités de transfert aux collectivités territoriales ou à leurs groupements d'aérodromes civils appartenant à l'Etat](#) introduziu no [Code de l'aviation civile](#).

De facto, o atual [article R218-1](#) deste último diploma admite que uma autoridade local ou um grupo de autoridades locais que tenham nisso interesse, possam requerer a transferência de um aeródromo pertencente ao Estado e situado na sua jurisdição geográfica, mediante a retirada destes últimos da lista de aeródromos de interesse nacional ou internacional

Por seu lado, nos termos do [article R221-2](#), a competência para a decisão de abertura e encerramento de um aeródromo ao tráfego aéreo público cabe ao ministro responsável pela aviação civil, após investigação técnica.

A [LOI n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale](#) (designada por *LOI 3DS*), adita ao conteúdo do *schéma régional d'aménagement*, de

développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)¹², a estratégia aeroportuária regional.

Uma vez desenvolvida, esta estratégia será aplicável apenas aos aeródromos abertos ao tráfego aéreo público, com exceção dos mencionados nos *articles* [L. 6321-1](#), [L. 6323-2](#) e [L. 6324-1](#) do *Code des transports*.

Por fim, refira-se que o [Ministère de L'Écologie, du Développement Durable et de L'Énergie](#) publicou um [guia](#) de informação relativo à exploração dos aeródromos públicos, o qual está disponível no portal oficial daquela entidade.

V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

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

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar (AP) sobre iniciativas e petições, verificou-se a existência da seguinte iniciativa versando sobre matéria idêntica ou conexa, agendada para a sessão plenária do próximo dia 19/04/2023, com a qual a presente iniciativa foi arrastada:

- [Proposta de Lei n.º 39/XV/1.ª \(GOV\)](#) - «Clarifica a intervenção dos municípios nos procedimentos de construção, ampliação ou modificação de um aeródromo».

▪ **Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)**

Na XIV Legislatura não se verificou a existência de petições sobre a matéria, mas foi apresentada a seguinte iniciativa legislativa sobre matéria idêntica ou conexa:

¹² Plano de ordenamento do território, do desenvolvimento sustentável e da igualdade territorial.

- [Proposta de Lei n.º 76/XIV/2.ª \(GOV\)](#) - «Altera as condições de construção, certificação, exploração e os requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário». *Caducada, a 28 de março de 2022.*

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

- **Consultas obrigatórias**

O Presidente da 6.ª Comissão promoveu, nos termos regimentais, a emissão de parecer pela Associação Nacional de Municípios Portugueses e pela Associação Nacional de Freguesias.

- **Consultas facultativas**

Atendendo à matéria em causa, a 6.ª Comissão poderá deliberar no sentido de solicitar os pareceres escritos da ANAC, da ANA-Aeroportos de Portugal, e do Instituto dos Mercados Públicos, do Imobiliário e da Construção.

VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO

PROFICO AMBIENTE E ORDENAMENTO – **Aeroporto do Montijo e respetivas acessibilidades** [Em linha] : **estudo de impacte ambiental 2019 : resumo não técnico**. Lisboa : Profico Ambiente e Ordenamento, Lda, 2019. [Consult. 05 abril 2023]. Disponível na intranet da AR:<[URL: https://catalogobib.parlamento.pt:82/images/winlibimg.aspx?key=&doc=128796&img=14420&save=true](https://catalogobib.parlamento.pt:82/images/winlibimg.aspx?key=&doc=128796&img=14420&save=true)>.

Resumo: Este resumo apresenta o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto do Aeroporto do Montijo e respetivas acessibilidades. O EIA constante no resumo analisa os efeitos diretos e indiretos no ambiente, resultantes da execução do projeto, de forma

Projeto de Lei n.º 704/XV/1.ª (CH)

Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª)



a compreender os mesmos e conseqüentemente minimizar a afetação dos valores ambientais locais importantes. No documento, é indicado que a análise de riscos do projeto observou todos os aspetos pertinentes em matéria de riscos relacionados à implementação e exploração do futuro Aeroporto do Montijo, referindo-se especificamente à colisão de aeronaves com aves e às substâncias perigosas.