

PROJETO DE LEI N.º 362/XV/1.^a

INTERDITA A OCORRÊNCIA DE VOOS CIVIS NOTURNOS, SALVO ATERRAGENS DE EMERGÊNCIA OU OUTROS MOTIVOS ATENDÍVEIS

Exposição de motivos

A 17 de outubro de 2022 foi publicada a Portaria n.º 252-A/2022, de 17 de outubro que “cria um regime excecional e temporário relativo à operação de aeronaves no Aeroporto Humberto Delgado (Lisboa)”. Alegando que a mudança do sistema de gestão de tráfego aéreo introduz limitações às operações normais no referido aeroporto, ficam sem restrições mais voos no período noturno, especificamente entre as 0:00 e as 2:00 e as 5:00 e as 6:00. A portaria foi publicada à revelia de qualquer e contra as opiniões da consulta pública e dos órgãos autárquicos de Lisboa e Loures. Também não existiram contactos de proximidade com os milhares de pessoas que serão afetados.

Os voos noturnos, ainda antes desta portaria e na atividade normal do aeroporto são já um enorme problema para largos de milhares de pessoas que vivem na proximidade do aeroporto e das rotas de aterragem e descolagem. Na legislatura anterior, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda apresentou o Projeto de Lei n.º 212/XIV/1 que “Interdita a ocorrência de voos civis noturnos, salvo aterragens de emergência ou outros motivos atendíveis”.

Apesar da premência do assunto e do impacto direto na vida de tantas pessoas, os Grupos Parlamentares do PS e do PSD usaram diversos artifícios para protelar a discussão em especialidade deste projeto de lei e o mesmo acabou a ser votado nos

últimos dias da XIV legislatura por exigência do partido proponente, o Bloco de Esquerda. O projeto foi chumbado, mas a sua necessidade e atualidade mantêm-se e é agora reforçada com a publicação da Portaria n.º 252-A/2022, de 17 de outubro.

O Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda considera que em nome da racionalidade de uso de uma infraestrutura essencial como o aeroporto é necessário abolir ou reduzir os voos supérfluos ou inúteis e introduzir uma lógica de interesse público a uma infraestrutura que se encontra sobrelotada. Assim, apresentamos também outros dois projetos de lei nesse sentido, um para proibir os voos de jatos privados, com as exceções atendíveis, e outro para abolir os “voos fantasma” que as companhias aéreas fazem com aviões vazios para simplesmente manterem spots aeronáuticos.

Os aeroportos constituem infraestruturas de grande dimensão e que acarretam, pela sua natureza, riscos ambientais, de segurança e de saúde pública. Por isso, a sua construção e a sua utilização devem ter em conta a legislação comunitária e nacional no que concerne à minimização dos impactos negativos que comporta.

Portugal não é exceção, por isso mesmo foram sendo aprovadas, ao longo dos anos, uma série de diplomas legais que contendem as questões de ruído (de que é exemplo o Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro) ou as restrições de operação relacionadas com ruído em aeroportos comunitários (Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro).

No caso português, a presença de um aeroporto no centro da cidade de Lisboa constitui, necessariamente, um especial motivo de preocupação pelos impactos negativos e danos irreversíveis que representa para a saúde pública, para o ambiente e para a qualidade de vida da população que vive e trabalha na cidade. Um aeroporto da dimensão do Aeroporto Humberto Delgado causa danos nefastos ao seu redor, aumentando a poluição atmosférica, o ruído, a contaminação dos recursos hídricos, de solos e dos aquíferos.

Em Lisboa, verifica-se a particularidade de haver uma grande concentração populacional, tanto residencial, como de escolas, hospitais, escritórios, na zona envolvente do aeroporto, situação bem díspar da restante realidade europeia. Apesar disso, os problemas associados ao ruído no Aeroporto Humberto Delgado têm-se vindo a agudizar.

Estudos científicos sobre os impactos do ruído e da poluição atmosférica na saúde, em várias cidades europeias, comprovam que estes afetam, 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.

Mesmo com todos os efeitos negativos causados pelo Aeroporto Humberto Delgado no ambiente, na saúde pública e na qualidade de vida da população, está previsto um projeto de expansão que pretende aumentar em mais de 33% a área atual (de 500 para 700 hectares), aumentar o número de passageiros em 12 milhões (de 30 para 42 milhões), mais 8 aviões por hora (para cerca de 48, incluindo este aumento aviões de maior dimensão que emitem mais poluição e causam mais ruído), prevendo-se com tudo isto também um aumento do tráfego rodoviário em serviços e visitantes.

Com a expansão anunciada, Lisboa passará do 16º para o 10º lugar no que diz respeito a cidades com o maior aeroporto europeu. Segundo o Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, estão sujeitos a uma avaliação de impacte ambiental os aeroportos cuja pista tenha um comprimento de pelo menos 2.100 metros, incluindo as suas alterações ou ampliações, caso representem mais de 20% da capacidade instalada ou da área de instalação do projeto existente. A pista do Aeroporto Humberto Delgado tem nos dias de hoje 2.400 metros e existe a firmada intenção de aumentar em 23% a capacidade instalada e em cerca de 33% a sua área.

Lisboa prepara-se, assim, para ver o seu tráfego aéreo crescer em mais do que um voo por minuto, com esta extensão. Este crescimento do tráfego aeroportuário é um dos temas centrais de debate público na área de Lisboa, mas tem efeitos para todo o país, porque lhe está subjacente uma ideia muito específica de crescimento da atividade turística, sem grande reflexão sobre as consequências que já está a ter nos territórios do nosso país.

Em anteriores momentos o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda questionou sobre as consequências graves para a saúde das populações decorrentes do ruído, que pode causar o aparecimento de doenças e outros impactes negativos de saúde. Por outro lado, num momento de emergência climática no planeta, não deixa de ser preocupante que os

impactes negativos deste tipo de infraestruturas na saúde pública não seja uma das primeiras preocupações por parte das entidades estatais.

A 19 de novembro de 2019, a ANA – Aeroportos de Portugal, S. A., tornou público o encerramento do Aeroporto Humberto Delgado entre as 23.30h e as 5.30h, entre janeiro e junho de 2020, por motivos de obras. Este anúncio é alarmante, tanto mais que não se conhece a Avaliação de Impacte Ambiental do resultado das obras que serão realizadas.

A 23 de novembro de 2019, Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda dirigiu uma pergunta ([Pergunta n.º 289/XIV/1](#)) ao Ministério das Infraestruturas e da Habitação no sentido de averiguar se a Agência Portuguesa do Ambiente havia dispensado o projeto de expansão do Aeroporto Humberto Delgado de Avaliação de Impacte Ambiental.

A 4 de novembro de 2019, e em pergunta ao Ministério das Infraestruturas e da Habitação ([Pergunta n.º 33/XIV/1](#)), o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda pediu esclarecimentos sobre os níveis de ruído no Aeroporto Humberto Delgado e zonas adjacentes, já que estudos recentes indicam que todos os níveis legais estão a ser ultrapassados durante o período noturno.

A 6 de dezembro de 2019, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda voltou a dirigir nova pergunta ([Pergunta n.º 464/XIV/1](#)) ao Ministério do Ambiente e Ação Climática no sentido de questionar sobre que medidas o governo está a tomar para mitigar os efeitos da poluição atmosférica do Aeroporto Humberto Delgado e sobre medidas de controlo da qualidade do ar.

Lembramos, também, dados divulgados pela Associação ZERO, em julho de 2019, na zona do Campo Grande, relativamente a um conjunto de medições à poluição sonora provocada e movimento de aviões que descolam e aterram no aeroporto de Lisboa no período entre as 00.00h e as 06.00h.

Estas medições revelaram um valor médio de 66,5 decibéis, ou seja, 11,5 decibéis acima do limite máximo permitido no Regulamento Geral do Ruído, que no seu artigo 11.º, n.º 1, alínea c), estipula o limite máximo em 55 decibéis. Além do mais, o número de movimentos de aviões foi igualmente ultrapassado, já que se registaram 28 aterragens e descolagens durante aquele período de seis horas.

De referir que a Agência Portuguesa do Ambiente, com base nos dados de 2016 sobre a poluição sonora provocada pelas aterragens e descolagens no Aeroporto Humberto Delgado, estimava que o nível de ruído das aeronaves acima do limite máximo permitido afetava mais de 57 mil residentes em Lisboa. Estes valores representavam o triplo dos registados em 2011.

Estes dados abriram nos municípios de Lisboa e de Loures a discussão sobre o regime de exceção que vigora desde 2004, sem justificação após o final do evento que levou à abertura do regime de exceção – o Campeonato Europeu de Futebol de 2004. Pior do que isso, os valores de exceção também estão a ser largamente ultrapassados.

A regulamentação existente produzida quer pelo Estado, pela Agência Portuguesa do Ambiente e pela própria ANA – Aeroportos de Portugal, S. A., na sua aplicação, tem-se mostrado insuficiente para o cumprimento dos objetivos de proteção do ambiente, da saúde pública e da qualidade de vida dos cidadãos e cidadãs.

Sendo o caso de Lisboa, com um aeroporto no centro da cidade, o caso mais grave, não podemos deixar de referir que nos restantes aeroportos do país as queixas se vêm acumulando. Não é viável continuar com um crescimento deste tipo de estruturas e sua atividade sem pensar seriamente nas consequências ambientais e de saúde pública. Não pode valer apenas o potencial ganho económico.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, as Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda apresentam o seguinte Projeto de Lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei interdita a ocorrência de voos civis noturnos, salvo aterragens de emergência ou outros motivos atendíveis.

Artigo 2.º

Alterações ao Regulamento Geral do Ruído

Os artigos 20.º e 28.º do Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 278/2007, de 1 de agosto, passam a ter a seguinte redação:

“Artigo 20.º

[...]

1 – [...].

2 – (Revogado).

3 – (Revogado).

4 – [...].

Artigo 28.º

[...]

1 – [...].

2 – [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) (Revogada);

h) [...];

i) [...].

3 – [...].

4 – [...].”

Artigo 3.º

Alterações 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, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto, passa a ter a seguinte redação:

“Artigo 4.º

[...]

1 – [...].

2 – [...].

3 – [...].

4 – [...].

5 – [...].

6 – (Revogado).

7 – [...]

8 – [...].

9 – [...].

10 – Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, é interdita a ocorrência de voos civis noturnos entre as 00h00 e as 06h00, salvo aterragens de emergência ou outros motivos atendíveis.”

Artigo 4.º

Norma revogatória

1 - São revogadas as Portarias aprovadas ao abrigo dos números 2 e 3 do artigo 20.º do Regulamento Geral do Ruído.

2 - É revogada a Portaria n.º 252-A/2022, de 17 de outubro.

Artigo 5.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 120 dias após a aprovação do presente diploma.

Assembleia da República, 19 de outubro de 2022

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,

Pedro Filipe Soares; Mariana Mortágua; Catarina Martins

Joana Mortágua; José Soeiro