

---

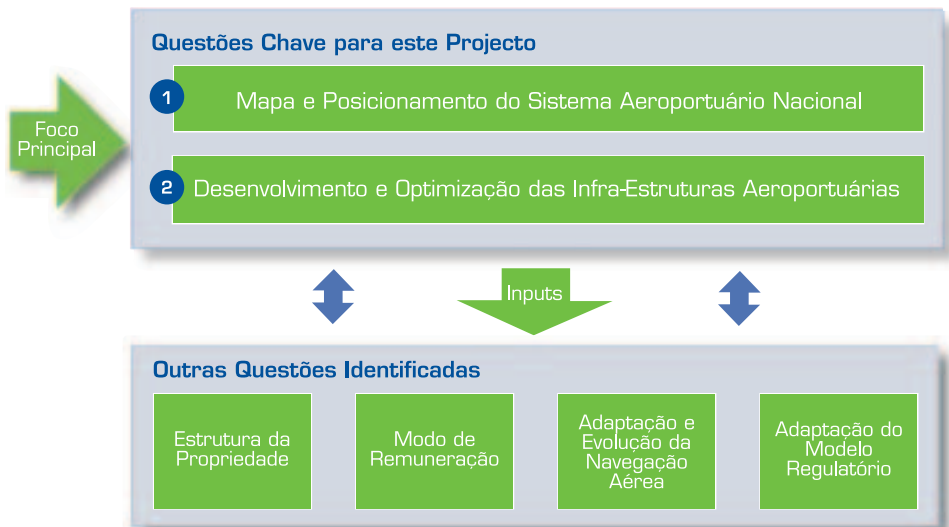
SISTEMA  
AEROPORTUÁRIO  
NACIONAL  
ORIENTAÇÕES  
ESTRATÉGICAS



## *Introdução*

O presente documento contém uma breve sùmula das orientaçoões estratégicas do Governo para o Sistema Aeroportuário Nacional.

Na elaboração das orientaçoões estratégicas, pretendeu-se identificar, organizar e equacionar as soluçoões para toda a rede aeroportuária, discriminando as valências associadas a cada infra-estrutura, através das seguintes questões:





## Visão do Sistema Aeroportuário Nacional

O Sistema Aeroportuário integra actualmente 99 infra-estruturas:

- 5 Aeroportos Principais: Portela, Francisco Sá Carneiro, Faro, Madeira, Ponta Delgada
- 10 Infra-estruturas Complementares Insulares: Porto Santo, Lajes, Horta, Santa Maria, Flores, Graciosa, Pico, Corvo, S. Jorge, 1 heliporto aprovado
- 84 Infra-estruturas Complementares Continentais: 24 aeródromos certificados, 2 aeródromos aprovados, 9 heliportos certificados, 49 heliportos aprovados

À excepção do Aeroporto de Lisboa, as infra-estruturas que integram o Sistema Aeroportuário Nacional garantem uma resposta adequada às actuais necessidades do país, tendo em conta a distribuição geográfica ao longo do território continental e insular e à procura prevista para os próximos 20 anos.

Actualmente a procura do Sistema Aeroportuário Nacional ultrapassa os 22 milhões de passageiros e as 135 mil toneladas de carga. Em 2025, é estimada uma procura de 46,8 milhões de passageiros e de 259 milhares de toneladas de carga.

- O principal constrangimento ao aumento de capacidade diz respeito

ao Aeroporto de Lisboa, que regista actualmente uma capacidade e procura de passageiros de 11 milhões, prevendo-se que com o actual programa de investimentos a sua capacidade possa atingir o limite máximo de 16 milhões de passageiros em 2016.

- Os aeroportos de Francisco Sá Carneiro, Faro e as infra-estruturas da Madeira e dos Açores apresentam disponibilidade de capacidade.
- As infra-estruturas de navegação aérea existentes nos aeroportos do Continente são de um modo geral mais completas que as presentes nas ilhas dos Açores e da Madeira, estando previsto um plano de investimentos para as desenvolver e completar.

### Aeródromos e heliportos

À excepção de um número reduzido de infra-estruturas que actualmente acumulam funções de transporte aéreo para aeronaves de pequena dimensão (v.g. Bragança, Vila Real, Cascais), os aeródromos e heliportos estão vocacionados para funções específicas (v.g. protecção civil, emergência médica, trabalho aéreo, aviação desportiva e educacional), sobre responsabilidade de entidades regionais, municipais e /ou privados.

### Bases Militares

Das 11 bases militares existentes, perspectivam-se como necessárias para serem utilizadas pela aviação civil:

#### Ota - Novo Aeroporto de Lisboa

Em 2017 o novo Aeroporto de Lisboa, localizado na Ota, irá substituir o actual aeroporto de Lisboa, com uma capacidade planeada para 23 milhões de passageiros por ano no momento da sua abertura, o que cobrirá amplamente a procura prevista para 2017, de 18 milhões de passageiros por ano.

A capacidade de movimentos de aeronaves/ hora em pista será próxima do dobro daquela que vier a ser atribuída ao Aeroporto de Lisboa após as obras de expansão (40).

#### Beja - Operação conjunta civil e militar

Aproveitando as infra-estruturas da base militar de Beja, a partir de 2008, estarão criadas as condições, em operação conjunta entre militares e civis, para iniciar a exploração comercial do aeroporto.

O desenvolvimento do Aeroporto de Beja, justifica-se em função dos empreendimentos turísticos que estão a ser realizados no Alentejo, da Zona Industrial e Logística (ZIL) de Sines, bem como de outras actividades complementares à sua rentabilidade (v.g. aeronáutica, manutenção, escola de treino...).

#### Aeródromo de Transito nº 1

Utilização contemplada no âmbito dos projectos de ampliação da capacidade do aeroporto de Lisboa.



## **Ambição e Objectivos**

A Ambição do Sistema Aeroportuário Nacional será a de assegurar ao país, a disponibilidade das infra-estruturas aeroportuárias necessárias para os próximos 20 anos, que permitam:

- Prestar serviços eficientes, competitivos e de qualidade, orientados para os clientes.
- Facilitar a competitividade das empresas portuguesas.
- Suportar a mobilidade das pessoas, facilitando o ordenamento do território e a coesão nacional, através do estabelecimento e cumprimento das obrigações de serviço público.
- Garantir a complementaridade com outras infra-estruturas de transportes.
- Inserir o território Português numa rede mundial de transportes.

Foram identificadas 6 Dimensões Estratégicas (Disponibilidade, Serviços, Competitividade, Sustentabilidade, Complementaridade, e Segurança), nas quais podem ser enquadrados os seguintes Objectivos Estratégicos:

- Desenvolver as infra-estruturas e os serviços aeroportuários necessários para dar resposta à duplicação do tráfego prevista a 20 anos.

- Prestar os serviços requeridos pelos clientes para facilitar a competitividade das empresas portuguesas, contribuir para o desenvolvimento do sector do Turismo, e apoiar o ordenamento e o desenvolvimento territoriais do País (mobilidade, emergências, etc.).
- Atingir níveis superiores à média europeia relativamente à satisfação dos clientes com as infra-estruturas e os serviços aeroportuários.
- Assegurar a flexibilidade para fazer face à variabilidade e especificidade da procura.
- Melhorar a eficiência e a optimização de custos de todo o Sistema.
- Melhorar o posicionamento face aos aeroportos concorrentes.
- Assegurar a execução dos investimentos racionalmente necessários.
- Respeitar os requisitos do meio ambiente e os direitos dos passageiros.
- Integrar as infra-estruturas aeroportuárias com as redes de outras infra-estruturas de transporte nacional e internacional.
- Operar em conformidade com os mais elevados padrões de segurança garantindo o bom estado das infra-estruturas do Sistema.





## Orientações Estratégicas

De modo a dar resposta à Ambição e Objectivos Estratégicos propostos, foi definido um conjunto de Orientações Estratégicas para cada infra-estrutura, assim como para todo o Sector.

### Orientações Estratégicas Específicas:

#### Aeroporto de Lisboa

- Até 2016, potenciar o aumento da capacidade até ao limite máximo.
- Melhorar os níveis de serviço aos clientes, ficando acima da qualidade média europeia.
- Posicionar Lisboa como porta europeia principal de entrada dos tráfegos com o Brasil e ponto de ligação com o Atlântico Sul e África.

#### Novo Aeroporto de Lisboa

- Desenvolver um novo aeroporto para entrar em operação em 2017.
- Ser o hub de Portugal e prestar serviços adequados à sua catchment area e complementares aos restantes aeroportos.
- Ser referência de eficiência em relação a padrões de serviço, assegurando uma operação adequada aos requisitos de transporte aéreo.

#### Aeroporto Francisco Sá Carneiro

- Captar tráfegos tanto da Região Norte como da Galiza que permitam rentabilizar os investimentos realizados.
- Melhorar os níveis de serviço aos clientes ficando acima da qualidade média Europeia.
- Posicionar-se como o aeroporto líder do Noroeste Peninsular.

#### Aeroporto de Faro

- Captar tráfegos em outras origens europeias e em particular ampliar a catchment area para o Sul da Andaluzia.
- Melhorar os níveis de serviço aos clientes, ficando acima da qualidade média Europeia.
- Posicionar-se como o aeroporto turístico de referência do Algarve e do Sudoeste da Andaluzia.

#### Aeroporto de Beja

- Desenvolver o aeroporto de forma gradual em função da concretização e rentabilidade dos negócios aeroportuários que o justificam e complementam.

- Posicionar-se como aeroporto turístico do Alentejo (e.g. Alqueva, Costa Vicentina, ...).

### Aeroportos da Madeira e Porto Santo

- Aumentar a captação de tráfego para fazer uso da capacidade existente e contribuir para o desenvolvimento da Região.
- Reforçar o aeroporto da Madeira na sua vocação de aeroporto turístico.

### Infra-estruturas aeroportuárias dos Açores

- Definir um novo modelo de rotas.
- Aumentar a captação de tráfego, de modo a apoiar o desenvolvimento turístico da Região.
- Definir um novo modelo de propriedade, no qual conste a titularidade dos activos aeroportuários e a responsabilidade de financiamento dos mesmos.
- Definir um novo modelo de gestão, que clarifique as relações dos distintos intervenientes e assegure a coe-rência das mesmas.

### Aeródromos e heliportos

- o Garantir uma rede de aeródromos e heliportos que cubra as funções básicas (e.g. protecção civil, emergência médica, trabalho aéreo, aviação desportiva e educacional), sendo estes geridos pelas entidades regionais, municipais e/ou privadas.

- Monitorizar, especialmente, aqueles aeródromos que cumprem os requisitos mínimos para prestarem serviços de transporte aéreo no âmbito do ordenamento de território e/ou da aviação executiva.

- Assegurar a operacionalidade da rede de heliportos servindo hospitais públicos centrais.

## Orientações Estratégicas comuns a todo o Sector:

### Infra-estruturas e intermodalidade

- Desenvolver planos directores das infra-estruturas aeroportuárias e integrar os mesmos nos planos de Ordenamento Territorial.
- Disponibilizar as infra-estruturas rodoviárias, ferroviárias, e plataformas logísticas, para assegurar o desenvolvimento de soluções inter-modais.

### Navegação aérea

- Garantir o aumento da disponibilidade de espaço aéreo face ao aumento de tráfego previsto.
- Continuar a preparação da navegação aérea para fazer face ao impacto do Céu Único Europeu.

#### Modelo de propriedade

- Definir o modelo de participação do sector privado no sector aeroportuário.
- Definir o modelo de gestão das infraestruturas aeroportuárias tendo em conta as que estão sujeitas a serviço público.
- Estabelecer o contrato de concessão com a ANA.
- Desenvolver novas tipologias de licenças que contemplem as necessidades futuras dos operadores do sector.

#### Modelo de remuneração

- Definir o modelo de remuneração adequado aos requisitos do sistema aeroportuário.
- Adequar as taxas aeroportuárias para assegurar a competitividade e a sustentabilidade económica do sistema.

#### Modelo regulatório

- Adaptar a regulação do sector e clarificar o papel dos diferentes stakeholders.
- Adequar o grau de autonomia e/ou independência da autoridade reguladora do sector (autoridade aeronáutica nacional).





→ Parco  
→ Bagagli  
→ Informazioni  
→ Servizi  
→ Sala di attesa  
→ Sala di imbarco  
→ Sala di arrivo  
→ Sala di partenza

→ Sala di imbarco  
→ Sala di arrivo  
→ Sala di partenza  
→ Sala di attesa  
→ Sala di imbarco  
→ Sala di arrivo  
→ Sala di partenza  
→ Sala di attesa