PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 61-A/2015

O Governo aprovou, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, o Plano Estratégico dos Transportes (PET), para o horizonte 2011-2015.

A sua aprovação ocorreu num contexto de enormes dificuldades para Portugal, em especial no sector público de transportes e infraestruturas, no qual se registavam défices crónicos avultados, um aumento galopante da dívida histórica e um volume significativo de encargos transferidos para as gerações futuras, relativos a contratos de parcerias público-privadas, que colocavam em risco a sua sustentabilidade para as finanças públicas e para os contribuintes Portugueses.

Dando cumprimento ao estabelecido no PET, o Governo tem vindo a implementar um amplo programa de reformas, com objetivo de, entre outros aspetos, fazer face ao problema de (in)sustentabilidade financeira nas empresas públicas de transportes e de infraestruturas ferroviárias e rodoviárias, e de, também, aumentar a competitividade dos sectores marítimo-portuário, da logística e do sector aéreo e aeroportuário, críticos para a competitividade das exportações e turismo nacionais.

Dando seguimento ao esforço de correção dos desequilíbrios do sector e de definição criteriosa de prioridades, foi determinada, através do despacho do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações n.º 11215-A/2013, de 27 de agosto, publicado no *Diário da República,* 2.ª série, de 29 de agosto, a criação de um grupo de trabalho com o objetivo de apresentar ao Governo as recomendações relativamente aos investimentos a realizar em infraestruturas de elevado valor acrescentado (GTIEVA).

Com esta medida o Governo pretendeu assegurar uma adequada, criteriosa e consensual definição das prioridades de investimento em infraestruturas que potenciem as capacidades do tecido empresarial português e que contribuam para um processo de ajustamento sustentado e competitivo, visando igualmente que os escassos recursos à disposição do país, designadamente os fundos europeus do novo quadro plurianual 2014-2020, sejam utilizados em verdadeiro investimento gerador de valor, que reduza os custos de contexto da nossa economia e, por essa via, estimule a empregabilidade e a competitividade da atividade económica e do tecido empresarial português.

O GTIEVA foi constituído por representantes de todos os principais agentes económicos e *stakeholders* públicos, incluindo académicos e elementos oriundos do sector dos transportes, infraestruturas e logística, detentores do melhor conhecimento das dificuldades e constrangimentos que as empresas enfrentam no dia-a-dia, bem como das necessidades que deverão ser supridas, por forma a melhor alavancar o desenvolvimento da nossa economia.

O GTIEVA procedeu, ao longo de vários meses, ao levantamento dos principais constrangimentos deste sector e ao estabelecimento de critérios e prioridades de intervenção que dessem cumprimento aos objetivos definidos pelo Governo.

O relatório final foi apresentado em janeiro de 2014, tendo-se iniciado de imediato um processo de consulta pública relativo ao conteúdo e recomendações do mesmo, alargando assim o debate sobre o modelo de investimento e desenvolvimento das infraestruturas a toda a sociedade Portuguesa.

Num esforço de reunir um forte consenso a nível nacional, foram realizados debates em cada uma das Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional, decorreram reuniões no Ministério da Economia com todos os Partidos com assento parlamentar, foi realizada a audição parlamentar do GTIEVA pela Comissão de Economia e Obras Públicas da Assembleia da República, foram acolhidos mais de 400 contributos e foram recebidos mais de 1.200 participantes no total das diversas sessões públicas realizadas.

Com base nas recomendações do GTIEVA e contributos oriundos do processo de consulta pública, o Governo aprovou na generalidade, em reunião do Conselho de Ministros de 3 de abril de 2014, o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas — PETI3+, assente em três objetivos estratégicos para o horizonte 2014-2020:

a) Contribuir para o crescimento económico, apoiando as empresas portuguesas e a criação de emprego;

b) Assegurar a competitividade do sector dos transportes e a sua sustentabilidade financeira para os contribuintes portugueses;

c) Promover a coesão social e territorial, assegurando a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens em todo o país e a sustentabilidade ambiental.

Neste contexto, o PETI3+ estabelece um conjunto de projetos prioritários de transportes e infraestruturas que totalizam 6.067 milhões de euros de investimento, concretizando a implementação progressiva das Redes Transeuropeias de Transportes, com especial enfoque nos sectores ferroviário e marítimo-portuário, críticos para o aumento da competitividade das exportações Portuguesas para a Europa e resto do mundo, mobilizando para o efeito fontes de financiamento públicas, comunitárias e privadas.

O PETI3+ estabelece, ainda, a continuação das reformas estruturais a empreender neste sector, por forma a aumentar a sua competitividade, sustentabilidade e concorrência, bem como a criação de valor para a economia nacional.

Ficou desde logo estabelecido que, sem prejuízo dos procedimentos de avaliação de impacto ambiental que incidirão, nos termos do Decreto-Lei n.º 151-B/2013 de 31 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 47/2014, de 24 de março, sobre os projetos que vierem a ser alvo de concretização, o PETI3+ seria naturalmente condicionado ao resultado de um processo de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), nos termos do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 5 de abril.

O processo de AAE, conduzido pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), foi entretanto concluído, tendo a redação final revista do PETI3+, incorporado os resultados da AAE.

Assim:

Nos termos da alínea *g*) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Aprovar a versão final revista do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas — PETI3+, para o horizonte 2014-2020, em anexo à presente resolução e que dela faz parte integrante, incorporando os resultados da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE).

2 — Delegar nos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas e transportes a implementação do PETI3+, incluindo a execução das medidas nele preconizadas e de outras que se revelem necessárias ao cumprimento dos seus objetivos, assim como a operacionalização do sistema de seguimento previsto no processo de AAE.

3 — Determinar que a assunção de compromissos no âmbito da execução das medidas previstas na presente resolução depende da existência de fundos disponíveis por parte das entidades públicas competentes.

4 — Determinar que a presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros, 18 de junho de 2015. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO

(a que se refere o n.º 1)

Versão final revista do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas — PETI3+, para o horizonte 2014-2020

1 — INTRODUÇÃO

Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, o Governo aprovou o Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável (PET), no qual foram estabelecidas as linhas de orientação prioritárias para o horizonte 2011-2015.

A sua apresentação ocorreu num contexto de enormes dificuldades para Portugal, tanto ao nível interno como externo, em resultado dos fortes desequilíbrios verificados nas contas públicas e na economia Portuguesa, que culminaram, apenas alguns meses antes, num pedido de assistência internacional.

Com efeito, esta foi uma das primeiras medidas que o Estado Português se comprometeu a executar no âmbito do Memorando de Entendimento relativo ao Programa de Assistência Económica e Financeira.

O PET veio colocar em evidência, perante toda a sociedade Portuguesa, a situação de insustentabilidade a que chegou o sector público dos transportes e infraestruturas e a inevitabilidade de introduzir reformas profundas e urgentes.

Foi assim delineado um vasto programa de atuação, abrangendo as empresas públicas de transportes, as infraestruturas rodoviárias, o sector marítimo-portuário, a logística e mercadorias e o sector aéreo e aeroportuário.

Decorridos que estão quase três quartos do horizonte estabelecido naquele documento, este é o momento de efetuar um balanço da implementação das medidas preconizadas.

Por outro lado, com o aproximar do final do Programa de Assistência Económica e Financeira, e tendo em conta o início do novo programa de financiamento comunitário 2014-2020, importa criar um quadro de orientações estratégicas para o sector no horizonte 2014-2020, assente na prossecução do ritmo das reformas, aliada a uma recuperação do investimento público, sob critérios rigorosos de sustentabilidade financeira, com vista à criação de valor para as empresas nacionais e para a economia Portuguesa.

Neste contexto, o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+) surge como uma atualização do PET 2011-2015, projetando uma segunda fase de reformas estruturais a empreender neste sector, bem como o conjunto de investimentos em infraestruturas de transportes a concretizar até ao fim da presente década.

Sem prejuízo dos procedimentos de avaliação de impacto ambiental que incidirão, nos termos do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, sobre os projetos que vierem a ser alvo de concretização, este Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas foi sujeito a um processo de Avaliação Ambiental Estratégica, nos termos do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho.

2 — VISÃO DE LONGO PRAZO (2050)

O sistema de transportes e infraestruturas Português deve trilhar um caminho de desenvolvimento e reformas que lhe permita ir ao encontro da satisfação das necessidades dos Portugueses e das empresas sediadas em Portugal.

Tendo presente que o esforço do país e dos Portugueses, ao longo das próximas décadas, terá necessariamente que conciliar crescimento com rigor orçamental, a visão de longo prazo do sistema de transportes e infraestruturas até 2050 deverá assim ser um referencial para o sector com vista à implementação gradual dos objetivos de longo prazo preconizados:

• Uma rede de transportes e infraestruturas totalmente integrada na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) e no Céu Único Europeu, promovendo o mercado único europeu e a livre circulação de pessoas e bens;

• Uma rede de transportes e infraestruturas como uma vantagem competitiva do país e das empresas no seu processo de exportação, com baixos custos de contexto, ao serviço do crescimento económico e da criação de emprego;

• Uma rede de transportes e infraestruturas ao serviço de uma sociedade eficiente, em especial nas deslocações casa-trabalho, casa-escola e lazer;

• Uma rede de transportes e infraestruturas como uma vantagem competitiva do sector do turismo, tanto nas ligações internacionais como nas ligações internas.

• Uma rede de transportes e infraestruturas que abranja todo o território nacional, inclusiva, intermodal e que favoreça a coesão social e territorial;

• Uma quota modal equilibrada e uma rede de transportes e infraestruturas eficiente, com redução das emissões de CO_2 e de poluentes atmosféricos por passageiro e por unidade de carga transportada, baseada numa redução do consumo de combustíveis fósseis minimizando a dependência energética externa do país e a fatura energética nacional;

• Um sector aberto à iniciativa empresarial, com forte concorrência entre os seus agentes, que promova o desenvolvimento empresarial, a inovação, a criação de emprego qualificado e que potencie a internacionalização das empresas portuguesas do sector;

• Uma rede ferroviária pertencente à RTE-T totalmente eletrificada a 25.000V, com sinalização ERTMS, com capacidade para circulação de comboios de mercadorias de 750 m e 1.400 ton e em bitola europeia;

• Um Plano Rodoviário Nacional totalmente implementado;

• Uma rede de plataformas logísticas que promova a concentração de cargas, a realização de atividades de valor acrescentado e a potenciação da utilização da rede de portos, ferrovias, rodovias e aeroportos, de forma eficiente e com economia de transporte;

• Uma rede de aeroportos nacional competitiva, com capacidade para movimentação de passageiros e aeronaves que será expectável no horizonte 2050 e ligada à rede rodoviária e ferroviária pesada ou ligeira;

• Uma posição de liderança no transporte aéreo entre a Europa e a América do Sul e África, através da dinamização de um verdadeiro *hub* aeroportuário Português;

• Um sistema de controlo de tráfego aéreo totalmente integrado no Céu Único Europeu, contribuindo para o aumento da capacidade de espaço aéreo, redução de custos, aumento da segurança e redução dos impactes ambientais do sector;

• Uma rede de portos nacional competitiva, com capacidade para movimentação de carga que será expectável no horizonte 2050 e atração de navios de grandes dimensões ligada à rede rodoviária, ferroviária e plataformas logísticas pertencentes à RTE-T;

• Uma posição de referência no mercado marítimo-portuário internacional, tirando partido da posição geoestratégica da costa Portuguesa, na confluência das grandes rotas marítimas internacionais e da existência de condições naturais únicas para a atração de navios de grandes dimensões;

• Uma rede de terminais de cruzeiro e infraestruturas de náutica de recreio competitivas e que promovam a atração de turistas e a competitividade do importante sector económico do turismo nacional;

• Uma oferta de serviços públicos de transporte de passageiros a nível local, regional e nacional que promova a migração do transporte individual para o transporte público, com qualidade, níveis de oferta e de serviço adequadas à satisfação das necessidades das populações;

• Uma política de apoio aos segmentos da população com menores rendimentos na utilização dos serviços públicos de transporte de passageiros favorecendo a coesão social e o desenvolvimento económico harmonioso do país;

• Um sector dos transportes e infraestruturas económica, financeira e ambientalmente sustentável para o Estado, para as empresas, para os clientes e para a sociedade em geral.

3 — BALANÇO DAS REFORMAS IMPLEMENTADAS

O Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável (PET) estabeleceu um vasto programa de reformas a implementar no horizonte 2011-2015, abrangendo as empresas públicas de transportes, as infraestruturas rodoviárias, o sector marítimo-portuário, a logística e mercadorias e o transporte aéreo, assente em três vectores de atuação prioritária:

1) Cumprir os compromissos externos assumidos por Portugal e tornar o sector financeiramente equilibrado e comportável para os contribuintes portugueses.

2) Alavancar a competitividade e o desenvolvimento da economia nacional.

3) Assegurar a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens, de forma eficiente e adequada às necessidades, promovendo a coesão social.

Desta forma, importa realizar um balanço das medidas já executadas desde a aprovação daquele plano, as quais são apresentadas, de forma resumida, no quadro seguinte, seguindo a organização estabelecida no PET:

MEDIDAS	PONTO DE SITUAÇÃO
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS	
Reestruturação operacional das empresas públicas de transportes por forma a atingir um EBITDAr positivo	●
Gestão conjunta Carris/ML e STCP/MP	●
Racionalização de custos de funcionamento (FSE, CMVMC)	●
Redução do número de elementos dos Conselhos de Administração	●
Redução do número de quadros de chefia	●
Celebração de novos acordos de empresa adequados à situação financeira das empresas	◔
Redução do número de efetivos, ajustando os quadros de pessoal às efetivas necessidades de uma empresa eficiente	◕
Potenciação de receitas não core	●
Adequação da oferta e níveis de serviço à procura efetiva	●
Atualização dos tarifários à média europeia ajustada à paridade de poder de compra	●
Focalização dos recursos disponíveis no apoio às famílias de menores rendimentos (criação do Passe Social+)	●
Adequação dos regimes laborais à situação financeira do País e em linha com as práticas e direitos vigentes para a generalidade dos trabalhadores portugueses	◑
Reestruturação operacional – 2ª fase: abertura à iniciativa privada da exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros	◑
Renegociação do contrato de concessão do Metro Sul do Tejo	◑
Renegociação do contrato de concessão da Fertagus	◔
Revisão do modelo de repartição de receitas dos passes "L"	●
Novo modelo de regulação do sector de transportes (IMT e AMT)	●
Novo Regime Jurídico dos Sistemas Públicos de Transporte de Passageiros (ex-RTA)	◑
Transferência de competências para as Autarquias relativamente à organização de sistemas públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal	◕
Criação do regime de transportes flexíveis	◕
SECTOR RODOVIÁRIO	
Recuperação da sustentabilidade financeira de longo prazo da Estradas de Portugal	◕
Implementação do modelo de utilizador pagador em todas as autoestradas, como assumido pelo Governo Português no PEC 2010-2013 e aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 75/2010, de 22 de setembro	●

MEDIDAS	PONTO DE SITUAÇÃO
Atualização do valor da CSR, em linha com a inflação	
Renegociação das PPP rodoviárias	
Revisão da política de investimentos em novos projetos rodoviários com reduzida sustentabilidade económica e financeira	
Revisão do modelo de regulação rodoviária	
Definição de novo regime de redução das taxas de portagem nas autoestradas ex-SCUT	
Implementação de mecanismo de interoperabilidade na cobrança de portagens entre Portugal e Espanha	
SECTOR MARÍTIMO - PORTUÁRIO	
Revisão da lei do trabalho portuário	
Renegociação dos contratos de concessão de terminais portuários	
Revisão do modelo de regulação do sector marítimo-portuário (IMT / AMT)	
Concessão do terminal de cruzeiros de Santa Apolónia	
Redução progressiva e eliminação da TUP Carga	
Concessão da exploração da Marina do Tejo - Docas de Pedrouços e Bom Sucesso e monetização de património não afeto à atividade portuária	
LOGÍSTICA E MERCADORIAS	
Transferência dos terminais ferroviários de mercadorias para a gestão da REFER, assegurando igualdade de acesso a todos os operadores	
Aumento do comprimento de comboios de mercadorias através da equiparação da resistência de engates em Portugal ao valor praticado em Espanha	
Criação de condições para a maior generalização da implantação da condução ferroviária em regime de Agente Único	
Simplificação do sistema regulatório de acesso à atividade de operação ferroviária	
Redução da tarifa de utilização da infraestrutura ferroviária para comboios de mercadorias	
Novo modelo de regulação do sector dos transportes (IMT / AMT)	
Reestruturação interna da CP Carga	
Privatização da CP Carga	
Introdução de descontos nas taxas de portagem para transporte rodoviário pesado de mercadorias	

MEDIDAS	PONTO DE SITUAÇÃO
INVESTIMENTOS	
Revisão das prioridades de investimento, concentrando os recursos públicos em projetos sustentáveis para o país e que apresentem uma relação custo-benefício positiva para a economia:	
• Reformulação do projeto Alta Velocidade e Terceira Travessia do Tejo	
• Reformulação de projetos de novas autoestradas com baixa racionalidade económica e financeira	
• Reavaliação da necessidade de construção do novo aeroporto de Lisboa	
• Criação do Grupo de Trabalho para os Investimentos de Elevado Valor Acrescentado, orientado para a prioritização de infraestruturas que contribuam para aumentar a competitividade das exportações portuguesas	
SECTOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO	
Revisão do contrato de concessão ANA	
Reforma do modelo regulatório do sector aéreo e aeroportuário	
Privatização da ANA	
Reavaliação da necessidade de construção do novo aeroporto de Lisboa	
Avaliação da possibilidade de utilização de um aeroporto complementar à Portela	
Atração de novas companhias *low-cost*	
Privatização da TAP	
REGULAÇÃO	
Reposição da direção na URF	
Reposição da direção no GISAF	
Criação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, por agregação dos anteriores Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, Instituto das Infraestruturas Rodoviárias e Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos	
Criação de um regulador forte na área dos transportes: a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes	
Criação de um regulador forte na área dos transportes aéreos: Autoridade Nacional de Aviação Civil	
Desburocratização e simplificação dos requisitos de acesso e de exercício das profissões e atividades de prestação de serviço na área dos transportes	

Ilustração 1 — Balanço das medidas implementadas

Entre as medidas atrás referidas, importa destacar, pela sua importância, a implementação das seguintes reformas:

• Em 2012 e 2013 o sector dos transportes e infraestrutura ferroviária registou um EBITDAR positivo de cerca de 4,6M€ e 3,5M€, respetivamente. O resultado

de 2013 representa uma melhoria de aproximadamente 249M€ face ao resultado verificado no ano de 2010, com a particularidade de o ajustamento operacional ter sido realizado em 85% pelo lado da despesa.

• O quadro de pessoal das empresas do sector dos transportes e infraestrutura ferroviária registou um ajustamento de 3023 trabalhadores face ao final de 2010, passando de um total de 16.406 para 13.383 trabalhadores.

• Os princípios de acordo alcançados pela Comissão de Negociação das PPP rodoviárias irão permitir ao Estado a obtenção de uma poupança de cerca de 2.525 milhões de euros nas concessões Ex-scut e de cerca de 4.975 milhões de euros nas subconcessões, num total de 7.500 milhões de euros ao longo da vida dos contratos.

• A privatização da ANA, gestora da infraestrutura aeroportuária, foi concluída durante o ano de 2013 por 3.080 milhões de euros, tendo implícita uma valorização de cerca de 16 vezes o EBITDA de referência à data da apresentação das propostas, um múltiplo recorde nas transações recentes do sector.

• A eliminação integral da TUP Carga e a reformulação da lei do trabalho portuário, como medidas relevantes no reforço da competitividade dos portos nacionais.

4 — ANÁLISE SWOT

Neste capítulo é realizada uma análise SWOT global relativa ao desenvolvimento e competitividade do sector dos transportes e infraestruturas em Portugal, bem como os principais desafios e oportunidades de desenvolvimento no horizonte 2014-2020.

Pretende-se com este sumário realizar uma análise crítica mas construtiva do sector dos transportes, incorporando o diagnóstico e experiência acumulada com a aprovação do PET e de todas as reformas empreendidas, designadamente a identificação dos constrangimentos e reflexões realizadas pelo GTIEVA ([1]) bem como todos os contributos recebidos ao longo do processo de consulta pública subsequente.

4.1 — PONTOS FORTES

Sistema de transportes

- Instrumentos de ordenamento do território consolidados, designadamente o Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território, PROT e PRN.
- Reformas estruturais implementadas nos últimos anos.

Sector ferroviário

- Principais eixos da rede ferroviária nacional integram a RTE-T.
- Interoperabilidade ao nível da energia de tração com o resto da Europa.
- Rede ferroviária modernizada em grande parte das zonas de maior densidade populacional, designadamente nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto.
- Modernização de uma parte significativa do eixo Faro – Lisboa – Porto – Braga.
- Ligações da rede ferroviária às redes de metropolitano de Lisboa e Porto.

Sector marítimo-portuário

- Crescimento da movimentação de carga nos portos nacionais ao longo dos últimos anos e perspetivas de crescimento futuro.
- Janela única portuária e o seu alargamento à janela única logística.
- Implementação do novo regime do trabalho portuário, tornando o regime português num dos mais competitivos a nível europeu.
- Eficiência dos portos a nível europeu.
- Ligações dos portos à rede rodoviária nacional.
- Posição financeira da generalidade das Administrações Portuárias.

Sector rodoviário

- Elevado nível de cobertura da rede rodoviária.
- Elevado nível de cobertura da rede rodoviária de alta capacidade.
- Ligações rodoviárias aos portos.
- Ligações rodoviárias aos aeroportos.
- Ligações rodoviárias nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto.
- Eficiência e agressividade comercial do sector de transporte rodoviário de mercadorias.

Sector aéreo e aeroportuário

- Qualidade dos aeroportos Portugueses reconhecida a nível internacional.
- Perspetivas de crescimento futuro no tráfego aeroportuário nos segmentos de passageiros e carga.
- Ligações dos aeroportos à rede de metro de Lisboa e Porto, enquanto fator competitivo para o turismo nacional e regional (porta de entrada para o país).
- Ligações à rede rodoviária nacional.
- Aumento do número de passageiros movimentados nos aeroportos portugueses.
- Aumento da carga transportada nos aeroportos portugueses.
- Maior atratividade de companhias aéreas: reforço da operação de companhias já instaladas nos aeroportos portugueses e instalação de novas companhias aéreas.
- Otimização da operação das infraestruturas aeroportuárias existentes.

Transporte público de passageiros

- Sistemas de metropolitano nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto consolidados e com uma razoável cobertura do território.
- Ligações dos metros de Lisboa e Porto aos respetivos aeroportos, enquanto fator competitivo para o turismo regional e desenvolvimento do turismo internacional.
- Novos sistemas tarifários focados no apoio a segmentos da população com baixos rendimentos, através da criação do Passe Social+.

Ilustração 2 – Análise SWOT: Pontos fortes

4.2 — PONTOS FRACOS

Sistema de transportes

- Tradição passada de associação entre o planeamento e gestão dos transportes e infraestruturas ao ciclo político, condicionando a eficiência da operação e a racionalidade e continuidade de projetos de investimento.
- Regulação da atividade.
- Insuficiência de cobertura da rede de infraestruturas de transportes em algumas regiões do interior do país.
- Fraco nível de intermodalidade do sistema de transportes.
- Quota modal desequilibrada no transporte de passageiros, com forte prevalência do transporte individual.
- Quota modal desequilibrada no transporte de mercadorias, com forte prevalência do modo rodoviário.

Sector ferroviário

- Fraca eficiência do transporte ferroviário de mercadorias, enquanto fator de competitividade para as empresas exportadoras, por comparação com outros países europeus.
- Degradação da infraestrutura existente, conduzindo a uma limitação da capacidade, afrouxamentos e reduções de velocidade.
- Falta de ligações eficientes ao resto da Europa (tanto ao nível da infraestrutura como da oferta de serviços de transporte de mercadorias e de passageiros).
- Vida útil e obsolescência técnica de parte da rede, designadamente quanto aos sistemas de comando e controlo da circulação.
- Ausência de eletrificação numa parte significativa da rede.
- Falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas e polos industriais.
- Limitação do comprimento máximo dos comboios de mercadorias.
- Limitação do peso máximo dos comboios de mercadorias.
- Bitola, sinalização e sistemas de alimentação heterogéneos.
- Limitações de capacidade de canais.

- Falta de interfaces com a rodovia e com aeroportos.
- Inexistência de plataformas logísticas que possibilitem a concentração de cargas e a potenciação do transporte ferroviário de mercadorias de longa distância.
- Segurança e passagens de nível não suprimidas ou intervencionadas.
- Insuficiente nível de pressão competitiva no transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros.
- Condições de acesso e utilização dos terminais ferroviários de mercadorias.

Sector marítimo-portuário

- Limitações de capacidade, em especial no segmento de contentores.
- Condições de acesso / receção de navios, designadamente quanto à profundidade dos canais de acesso.
- Ligações inexistentes ou insuficientes à rede férrea e plataformas logísticas.
- Termo da vida útil / obsolescência técnica de equipamento portuário em alguns terminais.
- Ligações inexistentes ou insuficientes (elevado congestionamento) à rodovia.
- Insuficiência de zonas logísticas portuárias que possibilitem a concentração de cargas para expedição/receção por modo ferroviário, bem como a instalação de atividades industriais e logísticas com valor acrescentado para a cadeia logística.
- Insuficiente nível de pressão competitiva nas atividades portuárias, em especial no segmento de contentores.
- Características dos contratos de concessão de terminais portuários, sem alinhamento de incentivos e objetivos de performance.
- Fraco aproveitamento das potencialidades do transporte fluvial de mercadorias, por comparação com outros países europeus.

Sector rodoviário

- Falta de fecho da "malha" da rede rodoviária, em especial no que concerne a ligações do tipo "last-mile".
- Nível de sinistralidade.
- Congestionamento de tráfego nos principais eixos de acesso às grandes cidades.
- Difícil acesso para veículos de grandes dimensões (mega camiões) aos principais centros urbanos e zonas portuárias (Figueira da Foz e Setúbal).
- Estado de conservação das infraestruturas na rede convencional.
- Rigidez do modelo de financiamento e tarifação da infraestrutura rodoviária.
- Dificuldades causadas pelo atual modelo de cobrança de portagens.

Sector aéreo e aeroportuário

- Capacidade ao nível do número de movimentos por hora para carga e passageiros de algumas infraestruturas aeroportuárias.
- Espaço para instalação de empresas integradoras/operações dedicadas no segmento de carga.
- Espaço para estacionamento de aeronaves.
- Falta de dinamização comercial de infraestruturas já existentes.
- Insuficiência de espaço para a expansão do atual aeroporto de Lisboa.
- Falta de ligação do aeroporto de Faro à rede ferroviária nacional.
- Fraca procura dos aeródromos municipais.
- Heterogeneidade da procura das grandes infraestruturas aeroportuárias (peak vs. off-peak).

Transportes públicos de passageiros

- Menor nível de utilização dos transportes públicos de passageiros vs transporte individual, face a outros países europeus.
- Constrangimentos na rede de infraestruturas e serviços públicos de transporte de passageiros a nível local, regional e metropolitano, designadamente quanto ao reduzido número de vias dedicadas — *busway* — quer dentro dos centros urbanos, quer nas ligações entre os centros urbanos e as periferias.
- Falta de alinhamento de incentivos entre os municípios e o Estado no que concerne ao planeamento, gestão, oferta e financiamento de sistemas públicos de transporte de passageiros.
- Decréscimo de procura nos serviços públicos de transporte de passageiros públicos e privados, observado nos últimos anos.
- Enquadramento legal obsoleto dos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros.
- Cobertura da rede de serviços públicos de transporte de passageiros nas zonas de baixa densidade populacional.
- Inexistência ou falta de clarificação da repartição de competências entre o Estado, Municípios e órgãos de representação regional/metropolitana no planeamento, organização e financiamento dos serviços públicos de transporte de passageiros a nível local, regional e metropolitano.
- Falta de pressão competitiva no sector dos transportes públicos de passageiros.

Ilustração 3 – Análise SWOT: Pontos fracos

4.3 — OPORTUNIDADES

Sistema de transportes

- Perspetivas de crescimento das exportações nacionais no horizonte 2014-2020.
- Perspetivas de recuperação da economia mundial no horizonte 2014-2020.
- Possibilidade de aceder a financiamento comunitário para financiamento de projetos de infraestruturas de elevado valor acrescentado.
- Razoável consenso nacional quanto ao foco das grandes prioridades de investimento em infraestruturas de transporte para o horizonte 2014-2020 no transporte de mercadorias através do sector ferroviário e marítimo-portuário.
- Consolidação das contas públicas e correção dos desequilíbrios financeiros e económicos acumulados, como condições essenciais ao desenvolvimento do sector.
- Alargamento da janela única portuária a toda a cadeia logística.

Sector ferroviário

- Abertura à iniciativa privada da exploração dos serviços de transporte de passageiros.
- Liberalização do transporte ferroviário de mercadorias.
- Aumento de tráfego portuário.
- Desenvolvimento da RTE-T a nível europeu, especialmente em Espanha e França.

Sector marítimo-portuário

- Posicionamento geoestratégico de Portugal, na interceção de grandes rotas mundiais de transporte marítimo, em especial no que respeita às ligações entre a Europa e América, África e Ásia.
- Posicionamento de Portugal, na interceção das grandes rotas de cruzeiros do Mediterrâneo e do Norte da Europa.
- Abertura do novo canal do Panamá.
- Existência de condições naturais para o desenvolvimento de infraestruturas marítimo-portuárias *deep-sea*.

Sector rodoviário

- Integração europeia ao nível dos modelos de tarifação rodoviária.

Sector aéreo e aeroportuário

- Posicionamento geoestratégico de Portugal enquanto *hub* para as ligações aéreas entre a Europa e a América do Sul e África.
- Dimensão, crescimento e potencialidades do sector do turismo.
- Implementação da iniciativa do Céu Único Europeu, prevendo-se a triplicação da capacidade do espaço aéreo, reduzido para metade os custos associados à gestão do tráfego aéreo.

Transporte público de passageiros

- Abertura à iniciativa privada da exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros.
- Perspetivas de recuperação do nível de emprego no horizonte 2014-2020.
- Alteração de hábitos de consumo e poupança da sociedade Portuguesa.
- Integração crescente das questões energéticas, ambientais e de ordenamento do território no planeamento e desenvolvimento do sector dos transportes.

Ilustração 4 – Análise SWOT: Oportunidades

4.4 — AMEAÇAS

Sistema de transportes

- Risco de insuficiente nível de consenso e estabilidade de políticas de transportes, designadamente no que concerne à política de investimentos em infraestruturas de transportes.
- Posição periférica de Portugal em relação ao centro económico da Europa.
- Custos de contexto elevados e relevância dos transportes na estrutura de custos das exportações nacionais.
- Situação financeira do país e perigo de desvio da trajetória de consolidação e correção dos desequilíbrios financeiros e económicos acumulados.
- Dificuldades no acesso ao financiamento bancário e aumento dos respetivos custos de financiamento.
- Resistência à mudança e relacionamento laboral instável.

Sector ferroviário

- Elevado nível de endividamento histórico da gestora das infraestruturas ferroviárias e da operadora ferroviária incumbente no segmento de passageiros e mercadorias.
- Insuficiente desenvolvimento da RTE-T a nível europeu, especialmente em Espanha e França.

Sector marítimo-portuário

- Forte concorrência dos portos europeus (em especial espanhóis) e portos do norte de África.

Sector rodoviário

- Elevado nível de endividamento histórico da gestora das infraestruturas rodoviárias, agravado pelos encargos futuros com PPPs rodoviárias.

Sector aéreo e aeroportuário

- Risco de desvio de tráfego aéreo para infraestruturas aeroportuárias de outros países que também utilizem com o sistema hub-and-spoke.
- Concorrência das infraestruturas aeroportuárias europeias, em especial da Península Ibérica.

Transportes públicos de passageiros

- Elevado nível de endividamento histórico das empresas públicas de transportes públicos de passageiros.

Ilustração 5 – Análise SWOT: Ameaças

5 — INSTRUMENTOS DE POLÍTICA

As medidas e prioridades de investimento estabelecidas no presente PETI3 têm por base um conjunto de outros instrumentos de política nacional e comunitária.

5.1 — PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, o Governo aprovou o Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável (PET), o qual estabeleceu um vasto programa de reformas a implementar no horizonte 2011-2015, abrangendo as empresas públicas de transportes, as infraestruturas rodoviárias, o sector marítimo-portuário, a logística e mercadorias e o sector aéreo e aeroportuário, assentes em três vetores de atuação prioritária:

1) Cumprir os compromissos externos assumidos por Portugal e tornar o sector financeiramente equilibrado e comportável para os contribuintes portugueses;

2) Alavancar a competitividade e o desenvolvimento da economia nacional;

3) Assegurar a mobilidade e acessibilidade a pessoas e bens, de forma eficiente e adequada às necessidades, promovendo a coesão social.

O Plano Estratégico dos Transportes veio ainda clarificar o papel do Estado no sector dos transportes e infraestruturas, definindo claramente as suas linhas de atuação nos domínios da coordenação estratégica, regulação, investimento, operação e exploração.

5.2 — ESTRATÉGIA DE FOMENTO INDUSTRIAL PARA O CRESCIMENTO E O EMPREGO 2014-2020

Mais recentemente, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 91/2013, de 23 de dezembro, o Governo aprovou a Estratégia de Fomento Industrial para o Crescimento e o Emprego 2014-2020, a qual estabelece nove eixos de atuação prioritária.

O desenvolvimento das infraestruturas logísticas é um dos nove eixos de atuação, referindo aquele documento que:

"Apesar dos investimentos realizados ao longo das últimas décadas nas várias infraestruturas de transporte verificam-se ainda alguns constrangimentos, sobretudo ao nível da capacidade de transporte de mercadorias, sendo esses constrangimentos mais visíveis ao nível da ferrovia. Notam-se ainda lacunas na integração numa plataforma logística de dimensão internacional, tanto ao nível terrestre como marítimo, que permita às empresas portuguesas ter acesso aos mercados internacionais sem desvantagens no campo logístico.

(...)

No horizonte temporal 2014-2020, pretende-se que as infraestruturas do País tenham um papel crucial como facilitadores da atividade económica do tecido empresarial português e, em particular, na promoção da atividade exportadora e no reforço da competitividade dos produtos nacionais em mercados externos."

5.3 — PROGRAMA NACIONAL DA POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) foi aprovado pela Lei n.º 58/2007, de 4 de setembro, sendo um instrumento de desenvolvimento territorial de natureza estratégica que estabelece as grandes opções com relevância para a organização do território nacional, consubstancia o quadro de referência a considerar na elaboração dos demais instrumentos de gestão territorial e constitui um instrumento de cooperação com os demais Estados Membros para a organização do território da União Europeia.

Do seu programa de políticas para o horizonte 2025 consta, como objetivo estratégico, o "*reforço da competitividade territorial de Portugal e a sua integração nos espaços ibérico, europeu, atlântico e global"*.

Para a sua concretização são ainda definidos um conjunto de objetivos específicos, entre os quais se inclui a *"melhoria dos sistemas e infraestruturas de suporte à conectividade internacional de Portugal no quadro ibérico, europeu, atlântico e global"*. No quadro deste

objetivo específico, o PNPOT incorpora um conjunto de orientações que importa aqui reproduzir:

"As plataformas marítimo-portuárias, aeroportuárias e os sistemas de transportes terrestres assumem um papel chave de suporte à conectividade internacional e de afirmação de Portugal no Mundo.

Neste contexto, o país deve conjugar as vertentes de integração europeia e ibérica com a valorização da sua vertente atlântica, considerando nesta última os aspetos especificamente relacionados com a integração e o papel estratégico das Regiões Autónomas. Este é um dos caminhos mais profícuos para Portugal se afirmar no seio da União Europeia.

As decisões de investimento em infraestruturas de transportes dos níveis superiores, bem como nas plataformas logísticas, não devem ser tomadas apenas numa ótica de serviço público. O apoio à eficiência e competitividade internacional das atividades económicas deve assumir uma importância primordial na determinação dessas decisões, garantindo-se, em contrapartida, que o essencial dos custos correspondentes ao investimento e à exploração desses sistemas seja suportado pelas atividades beneficiadas. Tal não obsta a que o Estado surja como promotor quando necessário e que as condições da oferta possam refletir critérios de equidade e de coesão territoriais.

Para reduzir a vulnerabilidade de Portugal como localização industrial face ao agravamento previsível dos custos de transporte rodoviário de mercadorias importa participar nos programas internacionais de promoção do transporte intermodal, criar condições propiciadoras de maior eficiência no Transporte Marítimo de Curta Distância, participar no Programa Europeu das Autoestradas do Mar, e integrar a rede ferroviária nacional na rede ibérica e europeia.

Complementarmente, é de considerar que o projeto da Rede Rodoviária Transeuropeia constitui um instrumento válido para o reforço da coesão europeia em termos económicos e sociais."

Nesses termos, o PNPOT estabelece os grandes corredores nos quais se devem inserir as principais ligações com a Europa e o resto do mundo bem como os projetos de infraestruturas estruturantes de transportes que as concretizam, através dos modos ferroviário, rodoviário, marítimo-portuário e aeroportuário.

São assim definidos três corredores principais:

• Um corredor principal ao longo da fachada Atlântica, ligando a Galiza, o arco metropolitano do Porto, o sistema metropolitano do centro litoral, o arco metropolitano de Lisboa e o arco metropolitano do Algarve;

• Um corredor internacional horizontal principal a norte, ligando o arco metropolitano do Porto e o sistema metropolitano do centro litoral a Salamanca e ao resto da Europa;

• Um corredor internacional horizontal principal a sul, ligando o arco metropolitano de Lisboa a Madrid e ao resto da Europa.

O PNPOT define ainda as principais infraestruturas marítimo-portuárias e aeroportuárias de conectividade internacional de Portugal no quadro ibérico, europeu, atlântico e global.

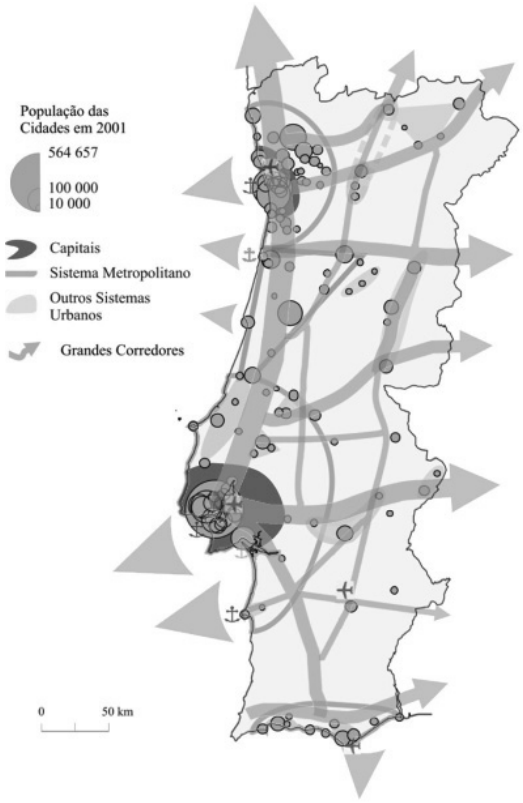


Ilustração 6 — Grandes corredores de acessibilidade e conectividade em Portugal Continental previstos no PNPOT

5.4 — RTE-T E O CORREDOR ATLÂNTICO

O transporte é vital para a economia europeia, para o seu crescimento e prosperidade. O objetivo da nova política europeia de infraestruturas de transportes é implementar uma verdadeira RTE-T à escala europeia que ligue cada um dos 28 Estados Membros entre si, aos países vizinhos da União e ao resto do mundo, promovendo o crescimento e a competitividade.

A rede principal da RTE-T encontra-se dividida em nove corredores que constituem a sua espinha dorsal, complementada pela rede global que promove a capilaridade da RTE-T ao nível nacional e regional.

O objetivo de longo prazo com a total implementação da RTE-T é assumir-se como um dos pilares do mercado único europeu e da integração europeia.

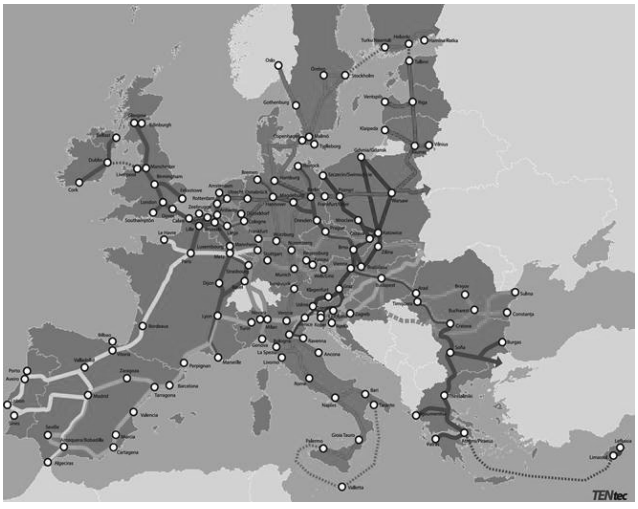


Ilustração 7 — Corredores da RTE-T core (fonte: www.ec.Europa.eu)

Portugal encontra-se inserido no Corredor do Atlântico da RTE-T, que liga os portos de Sines, Lisboa e Porto a Espanha, França e Alemanha.

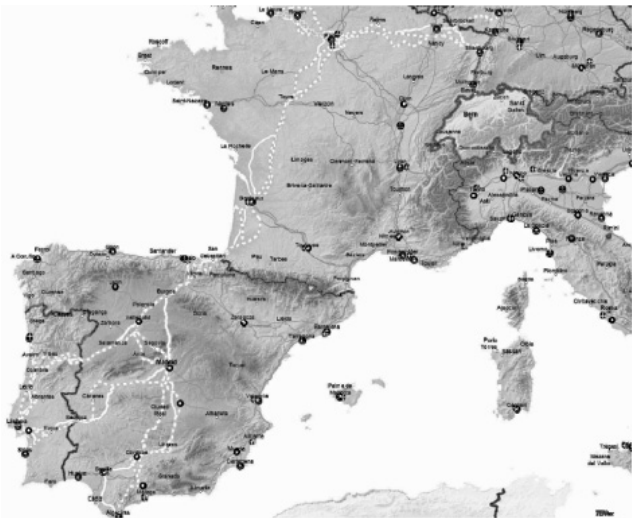


Ilustração 8 — Corredor Atlântico da RTE-T (fonte: www.ec.Europa.eu)

No território nacional, o corredor Atlântico da RTE-T coincide, na sua generalidade, com os corredores principais estabelecidos no PNPOT:

• Corredor da fachada Atlântica entre Sines-Lisboa--Aveiro-Porto/Leixões;
• Corredor internacional norte Aveiro-Vilar Formoso;
• Corredor internacional sul Sines/Setúbal/Lisboa--Caia.

5.5 — PENT — PLANO ESTRATÉGICO NACIONAL PARA O TURISMO 2013-2015

O Plano Estratégico Nacional para o Turismo (PENT) 2013-2015 foi aprovado, pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 24/2013, publicada a 16 de abril, através do qual se procede à revisão da estratégia de desenvolvimento turístico nacional, incorporando o impacto da evolução global da economia e decorrentes alterações do comportamento do consumidor.

Num sector que representa cerca de 9,2% do PIB nacional, recebendo mais de 12 milhões de visitantes internacionais por ano, ao que acresce um movimento significativo de procura interna, tem nos transportes um dos fatores fundamentais de desenvolvimento, referindo aquele documento que:

"A evolução dos canais de informação e distribuição, a proliferação de novos destinos ou a alteração do paradigma de operação das companhias aéreas, alteraram os hábitos de consumo e o comportamento do consumidor/turista na seleção, preparação e realização da sua viagem".

5.6 — O LIVRO BRANCO RELATIVO À POLÍTICA DE TRANSPORTES EUROPEIA

O Livro Branco dos Transportes da Comissão Europeia "Roteiro do espaço único europeu dos transportes - Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos", de 28 de março de 2011, preconiza um sistema de transportes que sustente o progresso económico, reforce a competitividade e proporcione serviços de mobilidade de alta qualidade na Europa, em paralelo com uma utilização mais eficiente dos recursos disponíveis, sendo que o mesmo terá de ser menos energívoro e mais ecológico, com uma gestão eficiente das infraestruturas que diminua os seus impactos negativos no ambiente e em bens naturais fundamentais, como a água, o solo e os ecossistemas.

Espera-se que até 2050 se concretize na Europa uma redução mínima de 60% das emissões de gases do efeito de estufa (GEE) do sector dos transportes (com referência aos níveis de 1990), o que é equivalente a uma redução de cerca de 70% com referência aos níveis de 2008 (no horizonte até 2030, a redução esperada de GEE é de cerca de 20%).

São propostas dez metas para um "sistema de transportes competitivo e económico em recursos", duas alinhadas com a promoção e vulgarização de fontes de energia e sistemas de propulsão inovadores e sustentáveis, quatro no âmbito da otimização e desenho de cadeias logísticas multimodais através de modos de transporte de menor consumo energético e outras quatro no âmbito do aumento da eficiência do transporte e da utilização da infraestrutura com a ajuda de sistemas de informação e incentivos de mercado.

5.7 — A POLÍTICA PORTUÁRIA EUROPEIA

A comunicação da Comissão Europeia "Portos: um motor para o crescimento", de 25 de março de 2013, reanalisa a política portuária europeia e centra a sua atenção na rede transeuropeia de portos marítimos que abarca 96% do tráfego de mercadorias e 93% do tráfego de passageiros que transitam pelos portos da UE.

Em Portugal, os portos do Porto, Lisboa e Sines pertencem à rede principal ("core"), sendo que os Portos de Aveiro, Caniçal, Funchal, Horta, Lajes das Flores, Ponta Delgada, Portimão, Porto Santo, Praia da Vitória e Setúbal pertencem à rede global designada "comprehensive".

A política portuária Europeia até 2030 encontra-se estruturada nos seguintes pilares:

• Ligar os portos à rede transeuropeia, no âmbito das novas orientações para a RTE-T que abrange 319 portos, 83 dos quais da rede principal;
• Modernizar os serviços portuários, que inclui o acesso equitativo ao mercado, a fiscalização dos preços e da qualidade e a simplificação administrativa nos portos;
• Atrair investimentos nos portos, público e privado, através da promoção de um quadro de transparência do financiamento dos portos, clarificação das regras em matéria de auxílios estatais, maior eficiência das taxas cobradas pela utilização das infraestruturas portuárias e reforço a cooperação internacional;
• Promover o diálogo social com os parceiros sociais, tendo em conta disposições sobre os regimes do trabalho portuário, a saúde, segurança e formação.
• Melhorar o perfil ambiental dos portos, dado que as atividades portuárias têm um impacto significativo em termos de emissões, ruído, poluição das águas e dos solos e fragmentação dos habitats;
• Incentivar a inovação em termos de tecnologia, organização e gestão dos portos enquanto plataformas multimodais.

5.8 — ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR 2013-2020

As opções constantes do PETI 3+ desenvolver-se-ão em articulação com a Estratégia Nacional para o Mar

2013-2020 (ENM2013-2020), aprovada pela Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar, no dia 16 de novembro de 2013, e adotada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014, de 12 de fevereiro. A ENM2013-2020 apresentou um novo modelo de desenvolvimento do oceano e das zonas costeiras que permitirá a Portugal responder aos desafios colocados para a promoção, crescimento e competitividade da economia do mar, nomeadamente as importantes alterações verificadas no âmbito político e estratégico a nível europeu e mundial.

O regresso de Portugal ao mar depende, tal como referido na ENM2013-2020, "da execução de uma estratégia assente no conhecimento e progresso tecnológico e na dimensão e geografia do território nacional, emerso e imerso, incluindo a nova dimensão alargada resultante da submissão apresentada para a extensão da plataforma continental além das 200 milhas marítimas".

Ao mesmo tempo a "ENM2013-2020 identifica os domínios de intervenção e apresenta o plano de ação que inclui os programas a executar e a desenvolver para a concretização de objetivos específicos e produção de efeitos concretos, estando sujeito a mecanismos próprios de monitorização, avaliação, revisão e atualização". Este plano de ação, intitulado Plano Mar-Portugal, visa, sobretudo, a "valorização económica, social e ambiental do espaço marítimo nacional através da execução de projetos sectoriais e intersectoriais, assim como dos planos estratégicos de âmbito nacional já existentes ou em fase de preparação".

A ENM2013-2020 considera que o "ordenamento do espaço marítimo nacional e a compatibilização das diferentes atividades existentes e potenciais que nele podem ter lugar, a par da simplificação dos respetivos procedimentos administrativos, constituem ações fundamentais" para a execução da estratégia e para a criação das condições necessárias para o crescimento da economia do mar e a melhoria ambiental e social.

A ENM2013-2020 tem, assim, a ambição de fazer do mar um desígnio nacional e renovar, dessa forma, a identidade marítima de Portugal.

5.9 — OUTROS INSTRUMENTOS

5.9.1 — Energia e Clima

De acordo com a Agência Europeia do Ambiente, o sector dos transportes contribuiu para 19,7% das emissões de GEE na UE-28 em 2012 e é responsável por cerca de 32% do consumo de energia final na UE.

A nível nacional importa destacar os seguintes instrumentos:

• O Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética (PNAEE 2016, para o período 2013-2016) e o Plano Nacional para as Energias Renováveis (PNAER 2020, para o período 2013-2020), adotados pela Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 20/2013, de 10 de abril de 2013;

• O Roteiro Nacional de Baixo Carbono (RNBC, elaborado de acordo com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 93/2010, de 26 de novembro), que tem como objetivo principal determinar a viabilidade técnica e económica de um conjunto de trajetórias de redução das emissões de gases com efeito de estufa em Portugal.

A visão a longo prazo da União Europeia em matéria de energia e clima encontra-se preconizada em vários instrumentos, dos quais importa destacar:

• O Pacote Energia-Clima 2020, que consiste num pacote legislativo que visa contribuir para a luta global contra as alterações climáticas, através de metas para a redução de emissões de gases com efeito de estufa;

• A Estratégia Europeia de Energia 2020, de 11 de outubro de 2010, que estabelece uma estratégia para uma energia competitiva, sustentável e segura na Europa abrangendo um conjunto de prioridades: realizar uma Europa energeticamente eficiente, construir um mercado da energia pan-europeu e integrado, capacitar os consumidores e garantir o mais elevado nível de segurança intrínseca e extrínseca, alargar a liderança da Europa no domínio das tecnologias energéticas e da inovação, reforçar a dimensão externa do mercado da energia da UE;

• O Plano Europeu de Eficiência Energética, de 8 de março de 2011, que visa um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo numa economia eficiente na utilização de recursos;

• A Estratégia Europeia para os Combustíveis Alternativos -"Energia limpa para os transportes: uma estratégia europeia para os combustíveis alternativos", de 24 de janeiro de 2013, que propõe uma estratégia global em matéria de combustíveis alternativos para todos os modos de transporte e propõe várias medidas para a implementação de infraestruturas alternativas de abastecimento de energia para os transportes nos vários Estados Membros;

• O quadro para as políticas de energia e clima para 2030 que visa a prossecução das políticas de energia e clima na UE para o período 2020-2030;

• O roteiro para a transição para uma economia de baixo carbono em 2050.

5.9.2 — Qualidade do Ar

No sentido melhorar a qualidade do ar, têm vindo a ser adotadas políticas de redução das emissões de poluentes atmosféricos a nível europeu e nacional, das quais importa destacar:

• A Estratégia Temática sobre Poluição Atmosférica fixa um conjunto de objetivos de qualidade do ar para 2020 e estabelece metas para a redução das emissões de determinados poluentes atmosféricos;

• O Programa Ar Limpo para a Europa, que tem por base a Estratégia Temática sobre Poluição Atmosférica de 2005 e define novos objetivos estratégicos em matéria de qualidade do ar para o período até 2030.

6 — OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 2014-2020

No PET foram estabelecidos três grandes vetores de atuação prioritária para o horizonte 2011-2015. Decorridos quase três anos após a aprovação daquele documento, verifica-se que mantêm, no essencial, a mesma pertinência e atualidade.

Com efeito, será necessário dar continuidade e aprofundar o esforço de reformas no sector por forma a consolidar a sua sustentabilidade financeira presente e futura e aliviar as responsabilidades anteriormente transferidas para as futuras gerações. Refira-se porém que, atento ao conjunto de reformas já empreendidas, foi possível ultrapassar a situação de emergência financeira que se verificava em 2011.

Afigura-se agora oportuno iniciar uma transição responsável para um novo ciclo de políticas de crescimento e fomento económico e uma retoma gradual do investimento público criterioso e de valor acrescentado para a economia, tendo sempre presente que o esforço de consolidação orçamental e de correção dos desequilíbrios financeiros das contas públicas deverá manter-se pelo período de vigência do PETI3+ e que uma boa e responsável gestão dos escassos recursos públicos à disposição do País requer, mais do que nunca, uma adequada, criteriosa e o mais consensual possível definição das prioridades do investimento em infraestruturas que potenciem as capacidades do tecido empresarial Português e que contribuam para um processo de ajustamento sustentado e competitivo.

Neste contexto, determinam-se os Objetivos Estratégicos para o período 2014-2020 a seguir indicados, caracterizados precisamente por um equilíbrio entre um esforço de promoção do crescimento, um esforço reformista e de promoção da sustentabilidade do sistema de transportes e um esforço de coesão social e territorial:

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PARA O HORIZONTE 2014-2020

A. Contribuir para o crescimento económico, apoiando as empresas Portuguesas e a criação de emprego:

1. Reduzir os custos de contexto que incidem sobre as exportações Portuguesas por via do aumento da competitividade e eficiência do sector dos transportes;
2. Promover a maior integração de Portugal no espaço económico europeu, designadamente através do gradual desenvolvimento da RTE-T;
3. Potenciar o papel das infraestruturas e serviços de transportes no desenvolvimento do sector do turismo nacional e promover a melhoria das condições de acolhimento e da qualidade do serviço e informação ao público nos transportes, contribuindo para o grau de satisfação dos passageiros, em particular dos turistas;
4. Alavancar as vantagens competitivas de Portugal decorrentes do seu posicionamento geoestratégico, na interceção de grandes corredores internacionais marítimos e aéreos;
5. Promover o aumento da concorrência entre os operadores nos segmentos de mercadorias e passageiros.

B. Assegurar a competitividade do sector dos transportes e a sua sustentabilidade financeira para os contribuintes portugueses:

1. Prosseguir o esforço de reformas estruturais;
2. Consolidar a sustentabilidade financeira presente e futura do sector, aliviando o peso das responsabilidades transferidas para as futuras gerações;
3. Focar a intervenção direta do Estado nas áreas que constituem o seu verdadeiro papel, promovendo a participação da iniciativa privada nas áreas em que oferece maior eficiência e valor acrescentado na prossecução dos objetivos da política de transportes.

C. Promover a coesão social e territorial, bem como a sustentabilidade ambiental, **assegurando a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens em todo o** país**:**

1. Assegurar a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens em todo o território nacional, de forma eficiente e adequada às necessidades;
2. Implementar o princípio da equidade de oportunidades no acesso ao sistema de transportes, promovendo a coesão social e territorial;
3. Reorganizar e fortalecer o papel da regulação no sector dos transportes;
4. Assegurar uma clara, racional e equilibrada alocação de competências na planificação, organização e financiamento do sistema de transportes;
5. Promover uma redução continuada dos impactes ambientais do sector dos transportes, promovendo a utilização dos modos de transporte mais sustentáveis do ponto de vista energético e ambiental;

Ilustração 9 — Objetivos estratégicos do PETI3+ para o horizonte 2014-2020

7 — GRUPO DE TRABALHO PARA AS INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO

O esforço de consolidação orçamental e de correção dos desequilíbrios financeiros das contas públicas - que deverá manter-se pelo período de vigência do PETI3+ — deve motivar, mais do que nunca, uma boa gestão dos escassos recursos públicos à disposição do país, através de uma adequada, criteriosa e consensual definição das prioridades de investimento em infraestruturas que potenciem as capacidades do tecido empresarial português e que contribuam para um processo de ajustamento sustentado e competitivo.

O novo ciclo de fundos comunitários traz novos e exigentes desafios ao nível da planificação, elegibilidade de projetos e respetivos mecanismos de reembolso.

Os agentes económicos detêm o melhor conhecimento das dificuldades e constrangimentos que enfrentam e das necessidades que deverão ser supridas por forma a melhor alavancar o desenvolvimento da nossa economia. Desde modo, a Estratégia de Fomento Industrial para o Crescimento e o Emprego 2014-2020 estabelece que "*o Governo implementará, com os agentes económicos e com os utilizadores das infraestruturas, um conjunto de medidas por forma a assegurar:*

• A definição criteriosa de prioridades e a canalização do investimento público para infraestruturas que potenciem as capacidades de exportação das empresas em Portugal e promovam um processo de internacionalização rápido e competitivo;

• A melhoria da integração de Portugal no mercado europeu de infraestruturas de suporte transversais a toda a atividade económica."

Através do Despacho n.º 11215-A/2013, de 29 de agosto, o Governo Português mandatou a criação de um Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado (GTIEVA) na área dos transportes a desenvolver no horizonte 2014-2020, com objetivo de aumentar a competitividade da economia Portuguesa e reduzir os custos de contexto das exportações nacionais.

O GTIEVA procedeu ao levantamento dos principais constrangimentos deste sector e ao estabelecimento de critérios e prioridades de intervenção que dessem cumprimento aos Objetivos Estratégicos definidos pelo Governo.

Através da criação do GTIEVA o Governo pretendeu provocar um amplo debate público sobre o modelo de investimento e desenvolvimento das nossas infraestruturas, partindo de um documento de base que recolhesse as propostas e contributos de todos os atores económicos e sociais relevantes. Para o efeito, o GTIEVA foi constituído pelos seguintes elementos:

CONSTITUIÇÃO DO GTIEVA

- Dr. José Eduardo Marcelino Carvalho, na qualidade de personalidade de reconhecido mérito, a quem coube a coordenação dos trabalhos;
- Um elemento designado pela CIP — Confederação Empresarial de Portugal;
- Um elemento designado pela ANMP — Associação Nacional de Municípios Portugueses;
- Um elemento designado pela Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal (AICEP);
- Um elemento designado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, IP);

- Um elemento designado pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC, IP);
- Um elemento designado pela APLOG — Associação Portuguesa de Logística;
- Um elemento designado pela APOL — Associação Portuguesa de Operadores Logísticos;
- Um elemento designado pela APP — Associação dos Portos de Portugal;
- Um elemento designado pelo CPC — Conselho Português de Carregadores;
- Um elemento designado pela CP — Comboios de Portugal, EPE;
- Um elemento designado pela Takargo, SA;
- Um elemento designado pela Rede Ferroviária Nacional — REFER, EPE;
- Um elemento designado pela EP — Estradas de Portugal, SA;
- Um elemento designado pela ANTROP — Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros;
- Um elemento designado pela ANTRAM — Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias;
- Um elemento designado pela ANTP — Associação Nacional de Transportadoras Portuguesas;
- Um elemento designado pela APCAP – Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Autoestradas ou Pontes com Portagens.

Ilustração 10 – Constituição do GTIEVA

Para além dos elementos referidos, colaborou ainda com o Grupo de Trabalho um conjunto de Professores Universitários e especialistas do sector, tendo ainda tido o apoio técnico da KPMG, envolvendo um total de mais de 50 elementos.

7.1 — RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO

A versão integral do Relatório Final do GTIEVA é apresentada no Anexo I ao presente documento e que dele faz parte integrante, apresenta, com maior detalhe, os objetivos, metodologia seguida, análise de constrangimentos, descrição dos projetos e recomendações do GTIEVA que estão na base do Programa de Investimentos em Infraestruturas de Transportes adotado pelo Governo.

O GTIEVA aborda no seu relatório final os seguintes pontos:

- Caracterização das redes atuais;
- Principais agentes;
- Diagnóstico e constrangimentos;
- Metodologia de priorização de projetos e investimentos;
- Priorização de projetos e investimentos;
- Recomendações e eixos de intervenção "não estruturais";
- Fichas técnicas dos projetos.

Trata-se de um documento de enorme valia técnica, que reflete uma extensa, abrangente e profunda análise do sistema e infraestruturas de transportes nacional e identifica claramente os seus principais constrangimentos à atividade económica das empresas.

7.2 — CONSULTA PÚBLICA

7.2.1 — Processo de consulta e debate público

O GTIEVA apresentou ao Governo o seu relatório em janeiro de 2014, tendo-se iniciado de imediato um processo de consulta pública relativo ao conteúdo e recomendações do mesmo, alargando assim o debate sobre o modelo de investimento e desenvolvimento das infraestruturas a toda a sociedade Portuguesa.

O Governo procurou um forte consenso a nível nacional relativamente aos investimentos a realizar, tendo sido realizados debates nas diversas Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional:

- Em Coimbra ocorreu a 13 de fevereiro de 2014 a discussão relativa à zona Centro;
- No Porto ocorreu a 17 de fevereiro de 2014 a discussão relativa à zona Norte;
- Em Faro ocorreu a 28 de fevereiro de 2014 a discussão relativa à zona Algarve;
- Em Évora ocorreu a 11 de março de 2014 a discussão relativa à zona Alentejo;
- Em Lisboa ocorreu a 13 de março de 2014 a discussão relativa à zona Lisboa e Vale do Tejo.

Decorreram reuniões no Ministério da Economia com todos os Partidos com assento parlamentar especificamente sobre o relatório do GTIEVA.

Foi ainda realizada a audição parlamentar do GTIEVA pela Comissão de Economia e Obras Públicas da Assembleia da República, a 18 de março de 2014 e reunião do Ministério da Economia com a Comissão de Economia e Obras Públicas da Assembleia da República, a 21 de março de 2014.

Foram recebidos e acolhidos mais de 400 contributos e mais de 1200 participantes por todo o país até ao dia 1 de abril de 2014, cujo resumo é apresentado no Anexo II ao presente documento.

7.3 — CARACTERIZAÇÃO, DIAGNÓSTICO E CONSTRANGIMENTOS

Nos capítulos "A" e "E" do relatório do GTIEVA apresentado no Anexo I ([2]) ao presente documento é realizada uma caracterização do sistema de transportes, dividida em 4 sectores:

- Sector ferroviário;
- Sector rodoviário;
- Sector marítimo-portuário;
- Sector aeroportuário.

Em cada um dos sectores é realizado um diagnóstico crítico e isento que inclui:

- Principais características da rede de infraestruturas;
- Principais agentes do sector;
- Nível de maturidade da rede;
- Nível de intermodalidade entre modos de transporte;
- Investimento realizado;
- Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade.

Da sistematização desta fase de diagnóstico e constrangimentos, derivam os seguintes resultados, por sector:

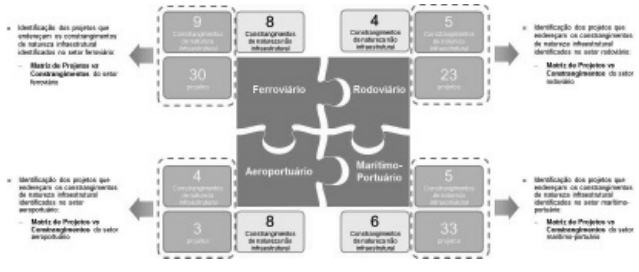


Ilustração 11 — Resultados da fase de diagnóstico e constrangimentos (Fonte: GTIEVA)

A fase de diagnóstico resultou na identificação e descrição dos principais constrangimentos que afetam cada um dos sectores das infraestruturas de transportes em apreço.

Os principais constrangimentos identificados foram classificadas na escalda seguinte:

- Prioridade elevada;

- Prioridade média;

- Prioridade baixa.

Ilustração 12 — Escala de avaliação dos constrangimentos (Fonte: GTIEVA)

Apresenta-se de seguida um resumo dos principais constrangimentos identificados pelo GTIEVA:

7.3.1 — Sector ferroviário

CONSTRANGIMENTO	GRAU DE PRIORIDADE
Degradação da infraestrutura	
Vida útil e obsolescência técnica	
Ausência de eletrificação	
Falta de ligação eficiente dos principais portos e centros logísticos à Europa	
Falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas e polos industriais	
Limitação do comprimento e peso máximo dos comboios	
Bitola, sinalização e sistemas de alimentação heterogéneos	
Limitações de capacidade	
Falta de interface com rodovias e aeroportos	

Ilustração 13 — Principais constrangimentos do sector ferroviário (Fonte: GTIEVA)

7.3.2 — Sector marítimo-portuário

CONSTRANGIMENTO	GRAU DE PRIORIDADE
Condições de acesso / receção de navios	
Limitações de capacidade	
Ligação inexistente ou insuficiente à linha férrea e plataformas logísticas	
Vida útil / obsolescência técnica de equipamento portuário	
Ligação inexistente ou insuficiente (elevado congestionamento) à rodovia	

Ilustração 14 — Principais constrangimentos do sector marítimo-portuário (Fonte: GTIEVA)

7.3.3 — Sector rodoviário

CONSTRANGIMENTO	GRAU DE PRIORIDADE
Fecho da "malha" da rede rodoviária em especial no que concerne a ligações do tipo "last-mile")	
Nível de sinistralidade	
Congestionamento de tráfego nos acessos às grandes cidades	
Difícil acesso para os veículos de grandes dimensões aos principais centros urbanos e zonas portuárias	
Estado de conservação das infraestruturas	

Ilustração 15 — Principais constrangimentos do sector rodoviário (Fonte: GTIEVA)

7.3.4 — Sector aéreo e aeroportuário

CONSTRANGIMENTO	GRAU DE PRIORIDADE
N.º de movimentos hora para passageiros/carga	
Espaço para instalação de infraestruturas de empresas integradoras/operações dedicadas	
Espaço para estacionamento de aeronaves	
Falta de dinamização comercial para infraestruturas já existentes	

Ilustração 16 — Principais constrangimentos do sector aéreo e aeroportuário (Fonte: GTIEVA)

8 — PLANO ESTRATÉGICO DA ANA

8.1 — ENQUADRAMENTO

O Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 108/2013, de 31 de julho, procede à definição do regime jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal, atribuída à ANA — Aeroportos de Portugal, S. A. (ANA), aplicável à exploração e manutenção dos aeroportos de Lisboa (Portela), Porto (Francisco Sá Carneiro), Faro, Ponta Delgada (João Paulo II), Santa Maria, Horta, Flores, Madeira, Porto Santo, e ainda do Terminal Civil de Beja, tendo posteriormente, sido assinados o Contrato de Concessão entre o Estado Português e a ANA e o Contrato de Concessão entre o Estado Português e a ANAM para a prestação do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeroportos referidos.

A apresentação de um Plano Estratégico para os aeroportos da rede ANA, incluindo ANA e ANAM encontra-se prevista em ambos os Contratos de Concessão, pelo que entendeu a ANA ser adequado elaborar um Plano Estratégico conjunto. Deste modo, e tratando-se de matéria regulada pelo respetivo contrato de concessão, não cabia no âmbito do GTIEVA, não tendo sido analisado por aquele Grupo de Trabalho.

O Plano Estratégico referente ao período 2013-2017 constitui uma ferramenta de informação ao Concedente e à indústria sobre as medidas implementadas e a implementar neste período nos aeroportos da Rede ANA, enquadradas com o clima económico atual, a nível nacional e internacional, incluindo as medidas inerentes ao fortalecimento da capacidade competitiva do grupo gestor de infraestruturas aeroportuárias. O Plano Estratégico da ANA é apresentado no Anexo III do presente documento, bem como os seus anexos e apêndices, fazendo parte integrante deste documento.

8.2 — ELEMENTOS CONSTITUINTES DO PLANO ESTRATÉGICO

Do Plano Estratégico fazem parte todos os elementos elencados na Cláusula 21.3 do Contrato de Concessão ANA e na Cláusula 21.3 do Contrato de Concessão ANAM incluído no Anexo III ao presente documento e que dele fazem parte integrante, a saber:

a) Avaliação das infraestruturas futuras necessárias para os Utilizadores dos serviços e instalações de cada Aeroporto, bem como estudos de procura de tráfego para o período de planeamento (Anexo I).

b) Propostas para a utilização e desenvolvimento do lado-terra, acesso ao aeroporto, planeamento / zoneamento de locais e o uso do lado do ar (Anexo II).

c) Mapas para a manutenção, reparação, renovação ou substituição dos Bens afetos à Concessão (bens imóveis e bens móveis de longa duração) (Anexo III).

d) Avaliação económica das alternativas e dos impactos previstos na evolução dos custos operacionais e de investimento (Anexo IV).

e) Previsão operacional relacionada com o uso civil dos Aeroportos (Anexo V).

f) Mapas, desenvolvidos através de consultas com os Utilizadores e outras entidades conexas que utilizam os Aeroportos e, bem assim, com entidades públicas que estejam sediadas nas proximidades dos Aeroportos, para a gestão do ruído das aeronaves em áreas propensas a níveis significativos de ruído (Anexo VI).

g) Avaliação dos riscos ambientais que razoavelmente estarão associados à implementação do projeto de Plano Estratégico, bem como os mecanismos de mitigação desses riscos, incluindo mecanismos de prevenção e mitigação de qualquer impacto ambiental negativo (Anexo VII).

8.3 — OBRIGAÇÕES ESPECÍFICAS DE DESENVOLVIMENTO

Encontram-se previstas nos Anexos IX dos respetivos Contratos de Concessão da ANA e ANAM as seguintes obrigações específicas de desenvolvimento, a maioria das quais para o quinquénio objeto do referido Plano Estratégico:

8.3.1 — Aeroporto de Lisboa

▪ Conclusão do Bus Gate Norte (2013).
▪ Ampliação do Terminal de Bagagens (2013/2014).
▪ Ampliação do sistema de tratamento de bagagens (2013/2014).
▪ Expansão da área de controlo e segurança (2014/2015).
▪ Reabilitação profunda de pavimentos dos *taxiways* R02 e S01 (2013/2014).
▪ Infraestruturas para implementação de CAT II/III na pista 03.
▪ Reabilitação da camada de desgaste da pista 03/21 (2014/2015).
▪ Construção de entradas múltiplas na pista 03 (2014/2016).
▪ Remodelação da rede de média tensão – fase 1 (2014/2016).
▪ Remodelação das áreas dos *curbsides* (2015/2018).
▪ Remodelação e ampliação das áreas de *check-in* e de recolha de bagagens (2014/2015).

8.3.2 — Aeroporto do Porto

▪ Reabilitação do caminho de circulação *Bravo* (2013/2015).
▪ Reabilitação do pavimento da plataforma *Sierra* (2013/2014).
▪ Reforço estrutural do túnel rodoviário sob a pista 17-35 (2014/2015).
▪ Cobertura exterior do *Curbside* (2014/2015).
▪ Barreira acústica junto ao prolongamento do caminho de circulação (2017/2022).
▪ Prolongamento do caminho de circulação Fox (2017/2022).

8.3.3 — Aeroporto de Faro

▪ Infraestruturas para instalação de ILS/DME (2013).
▪ Conclusão da reformulação de acessos e *curbsides* (2013).
▪ Revisão do sistema de segurança da aerogare (2014/2016).
▪ Incremento das áreas públicas de espera no terminal (2014/2016).
▪ Reformulação das áreas comerciais não-aviação (2014/2016).
▪ Reabilitação do pavimento da pista (2016/2017).
▪ Remodelação e reabilitação da plataforma de estacionamento antiga (2015/2017).

8.3.4 — Aeroporto de Ponta Delgada

▪ Novo Hangar de manutenção (2013/2014).
▪ Reparação da cobertura da aerogare do lado ar (2015/2016).
▪ Remodelação do sistema de AVAC (2016/2017).

8.3.5 — Aeroporto de Santa Maria

▪ Ampliação das salas de embarque e desembarque (2013/2014).
▪ Remodelação da instalação luminosa (2013/2015).
▪ Reabilitação do pavimento da plataforma de estacionamento (2014/2015).
▪ Remodelação da rede de drenagem do parque habitacional (2015/2016).

8.3.6 — Aeroporto da Horta

▪ Reabilitação da plataforma de estacionamento (2014/2015).

8.3.7 — Aeroporto das Flores

▪ Recuperação do pavimento da pista (2016/2017).

8.3.8 — Aeroporto da Madeira - Funchal

▪ Reforço e reperfilamento da pista (2014/2015).

8.3.9 — Aeroporto do Porto Santo

▪ Reforço e reperfilamento da pista (2013/2014).

8.4 — CONSULTA PÚBLICA

8.4.1 — Processo de consulta

Relativamente às consultas que precederam a entrega ao Concedente do Plano Estratégico, estipulam as Cláusulas 21.4 dos Contratos de Concessão ANA e ANAM, bem

como a alínea b) da Cláusula 58.1 do Contrato de Concessão ANAM, a auscultação das seguintes entidades:

a) Os principais Utilizadores nacionais e internacionais dos Aeroportos;
b) A Autoridade Reguladora e a NAV, no que respeita ao controlo de tráfego aéreo e à segurança aeroportuária;
c) O Ministro da Defesa Nacional, no que respeita a matérias de colaboração civil e militar relacionadas com a conceção do espaço aéreo; e
d) A Associação Nacional de Municípios Portugueses, das Associações e Confederações de Turismo, das Juntas Metropolitanas e das Associações Empresariais, em qualquer dos casos, no que respeita, unicamente, a matérias do seu interesse específico relacionadas com os Aeroportos;
e) A Região Autónoma da Madeira, no que respeita a matérias essenciais e do seu interesse específico relacionadas com os Aeroportos.

Em conformidade, o Plano Estratégico foi enviado, pela ANA, a um conjunto alargado de entidades, com pedido de comentários. As cartas enviadas, bem como as respostas recebidas constam do Relatório de Consulta que constitui um dos Apêndices ao Plano Estratégico, conforme previsto na Cláusula 21.6 do Contrato de Concessão ANA e a Cláusula 21.6 do Contrato de Concessão ANAM.

8.4.2 — Consulta

Em conformidade com o exposto foram consultadas as seguintes entidades:

• Comités de Utilizadores dos Aeroportos de Lisboa, Porto e Faro.
• Principais companhias aéreas nacionais e internacionais, tendo em conta o seu volume de tráfego de passageiros em 2012: TAP, easyJet, Lufthansa, Ryanair, Monarch, Sata SGPS (Sata Internacional e Sata Air Açores), Air Berlim.
• Groundforce e Portway.
• Autoridade Reguladora Nacional (INAC, I.P.).
• NAV, E.P.E.
• Ministério da Defesa Nacional.
• Associação Nacional de Municípios Portugueses.
• Junta Metropolitana de Lisboa e Junta Metropolitana do Porto.
• Confederação do Turismo Português.
• Associação de Turismo do Porto e Norte de Portugal, Associação de Turismo do Centro, Associação de Turismo de Lisboa, Associação de Turismo do Alentejo, Associação de Turismo do Algarve, Associação de Turismo dos Açores e Associação de Promoção da Região Autónoma da Madeira.
• CIP – Confederação Empresarial de Portugal.
• Governo Regional da Madeira.
• Governo Regional dos Açores.
• RENA – Associação representativa das Empresas de Navegação Aérea.
• APTTA – Associação Portuguesa de Transporte e Trabalho Aéreo.

8.4.3 — Comentários à consulta

Foram recebidos contributos por parte de diversas entidades, aos quais a ANA atendeu na sua máxima extensão possível, sendo esses contributos expressamente referidos no dossiê de consulta que acompanha o Plano Estratégico da ANA em anexo ao presente documento.

8.4.4 — Posição do Concedente

O Concedente considera que o Plano Estratégico preenche, de forma satisfatória, os critérios descritos nas cláusulas 21.8 do Contrato de Concessão ANA e do Contrato de Concessão ANAM, a saber:

a) A medida em que a implementação do Plano Estratégico vai ao encontro das necessidades atuais e futuras dos Utilizadores ao nível da qualidade do serviço e instalações dos aeroportos. A este respeito, refira-se que o Plano Estratégico incorpora a informação proveniente dos inquéritos feitos aos utilizadores dos aeroportos, cujos resultados se encontram nos textos relativos à Qualidade (cfr. Cláusula 21.5 do Contrato de Concessão ANA e a Cláusula 21.5 do Contrato de Concessão ANAM).
b) O efeito que a implementação do projeto de Plano Estratégico é passível de ter na utilização dos Aeroportos e nas áreas circundantes.
c) As consultas realizadas pela Concessionária na elaboração do projeto de Plano Estratégico, bem como os resultados dessas consultas.
d) Os pontos de vista da Autoridade Reguladora e da IATA, a respeito das matérias de segurança e operacionais do projeto de Plano Estratégico.

Nestes termos, o Concedente procedeu à sua aprovação em 2 de abril de 2014.

9 — INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS 2014-2020

A disponibilidade de recursos públicos, comunitários e privados é, em cada momento, limitada. Cabe aos decisores políticos tomar opções quanto às prioridades de investimento que, em cada momento, devem ser prosseguidas, levando em conta, designadamente, o diagnóstico das mais prementes necessidades da sociedade, bem como a conjuntura social, económica e financeira de cada momento.

Pretende-se assim que no horizonte 2014-2020 a alocação de fundos públicos nacionais e comunitários disponíveis privilegie os investimentos geradores de valor que promovam o aumento da competitividade da nossa economia, designadamente através da redução dos custos de contexto das exportações nacionais e, por essa via, fomentem o crescimento da atividade económica a empregabilidade e o desenvolvimento do tecido empresarial português.

A crescente globalização da economia e o aumento dos níveis de competição entre as empresas vêm realçar a necessidade da existência de cadeias logísticas eficientes como um fator imprescindível à competitividade de um país. A disponibilização de cadeias eficazes de abastecimento e distribuição de mercadorias, bem como a redução dos custos de contexto promove a atração e fixação de empresas e o desenvolvimento do tecido empresarial.

Face à situação periférica de Portugal no âmbito da geografia europeia, os custos incorridos no transporte de mercadorias e na movimentação de pessoas de e para o espaço europeu assumem uma especial preponderância nos custos de contexto da economia nacional.

Apesar do forte desenvolvimento das infraestruturas de transporte realizadas nas últimas décadas, fundamentalmente no sector rodoviário, subsistem importantes

constrangimentos ao nível do transporte de mercadorias, sobretudo nos sectores ferroviário e marítimo-portuário.

Nesse sentido, o desenvolvimento e a integração da RTE-T, através da eliminação dos constrangimentos de conectividade internacional do país e da promoção da sua interoperabilidade – em todos os modos de transportes, mas em especial nas ligações internacionais - são fatores decisivos para a competitividade da economia portuguesa e do seu tecido empresarial, no contexto de intensificação da concorrência internacional.

Os objetivos de reforço da competitividade e da internacionalização da economia portuguesa estabelecidos na Estratégia para o Fomento Industrial, para o Crescimento e para o Emprego 2014-2020 passam assim pela redução da desvantagem competitiva do nosso País em termos de custos de transporte e logística decorrentes da sua posição geográfica e do insuficiente desenvolvimento das ligações ao centro económico europeu.

Por outro lado, os sistemas públicos de transporte de passageiros têm também um contributo relevante para a competitividade e eficiência da economia nacional, em especial no que concerne aos sistemas públicos de transporte de passageiros metropolitanos e regionais, bem como na potenciação das infraestruturas e serviços de transporte públicos de passageiros como fator diferenciador e integrador da oferta turística nacional e regional.

9.1 — PRIORIDADES DE INTERVENÇÃO

Tendo por base os Objetivos Estratégicos estabelecidos no capítulo 6, as recomendações do GTIEVA, as recomendações do processo de consulta pública e a análise SWOT do sector dos transportes, é estabelecido um conjunto de prioridades de intervenção para os projetos de investimento a concretizar no horizonte 2014-2020.

PRIORIDADES DE INTERVENÇÃO PARA OS PROJETOS DE INVESTIMENTO A CONCRETIZAR NO HORIZONTE 2014-2020

A) Promoção da competitividade e eficiência da economia e do sistema de transportes:

1) Projetos que contribuam para o aumento da eficiência, através:

i) Da resolução dos principais constrangimentos da rede, em especial no que concerne aos corredores principais do PNPOT e corredores internacionais da RTE-T;
ii) Do aumento da sustentabilidade operacional do sistema de transportes por via da redução dos custos de operação e manutenção e/ou maximização do grau de cobertura dos custos de operação e manutenção.

2) Projetos que contribuam para o aumento da competitividade da economia, através da captação e aumento do potencial de tráfego:

i) De mercadorias;
ii) De passageiros.

B) Fomento da intermodalidade entre modos e redes de transportes:

1) Projetos de ligação aos principais polos de tráfego:

i) De mercadorias, designadamente portos, plataformas logísticas/terminais multimodais e parques/unidades industriais;
ii) De passageiros, designadamente aeroportos e portos de cruzeiro, núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos/serviços/indústria.

C) Enquadramento na política de transportes:

1) Projetos inseridos nas políticas públicas de transporte de âmbito nacional, designadamente:

i) No PET;
ii) Nos grandes corredores de transporte previstos no PNPOT ou noutros instrumentos de noutros instrumentos de planeamento territorial, designadamente o PRN.

2) Projetos inseridos nas políticas de transporte de âmbito europeu, designadamente:

i) Projetos que se integrem o desenvolvimento da rede principal da RTE-T;
ii) Projetos que se integrem no desenvolvimento da rede global da RTE-T.

D) Sustentabilidade financeira e disponibilidade de fontes de financiamento:

1) Projetos que apresentem um elevado grau de sustentabilidade financeira e comportabilidade para o Estado e para os quais seja possível a mobilização de fontes de financiamento privado e comunitário, através de:

i) Cofinanciamento de investimento no âmbito do programa Portugal 2020 ou do programa Connecting Europe Facility;
ii) Captação de fontes externas de financiamento ao investimento (incluindo investimento privado) sem recurso do Estado;
iii) Minimização do esforço financeiro do Estado e do Sector Empresarial do Estado ao longo da sua vida útil.

E) Nível de maturidade:

1) Projetos cujo nível de maturidade permita, com uma razoável margem de segurança, assegurar a sua execução durante no horizonte 2020:

i) Projetos já iniciados ou projetos para os quais já exista pedido de informação prévia ou outros estudos técnicos, ambientais e de execução que revelem a maturidade dos mesmos;
ii) Projetos cujo prazo de execução não exceda o período de elegibilidade do programa de financiamento comunitário PORTUGAL2020, extensível a 2022.

F) Coesão social e territorial:

1) Projetos que contribuam para o aumento da coesão social e territorial, designadamente:

i) Projetos estruturantes para o desenvolvimento de regiões do interior do país;
ii) Projetos que permitam a ligação de nós e eixos da rede principal a zonas que disponham de menor cobertura da rede de transportes.

Ilustração 17 — Prioridades de intervenção para os projetos de investimento a concretizar no horizonte 2020

Trata-se de um quadro de referência claro e objetivo para a prossecução de projetos de investimento em infraestruturas de transporte no horizonte em apreço, que procura alocar os recursos públicos aos projetos que assegurem o maior valor acrescentado e retorno para a economia Portuguesa, sujeito à estrita necessidade de assegurar a sustentabilidade económica e financeira dos mesmos.

9.2 — EIXOS DE DESENVOLVIMENTO PRIORITÁRIOS

Como atrás referido, o PNPOT, aprovado pela Lei n.º 58/2007, de 4 de setembro, é o instrumento de desenvolvimento territorial de natureza estratégica que estabelece as grandes opções com relevância para a organização do território nacional, estabelecendo os grandes corredores nos quais se devem inserir os projetos de infraestruturas estruturantes de transportes que concretizam e as principais ligações com a Europa e o resto do mundo através dos modos ferroviário, rodoviário, marítimo-portuário e aeroportuário.

Nestes termos, ponderando as recomendações do GTIEVA, todos os contributos recebidos na fase de consulta pública e o Plano Estratégico da ANA, são estabe-

lecidos 6 eixos de desenvolvimento prioritários para o horizonte 2014-2020, coincidentes com os corredores principais do PNPOT e da RTE-T, nos quais se integram os projetos de investimento a concretizar:

- Corredor da fachada atlântica;
- Corredor internacional norte;
- Corredor internacional sul;
- Corredor do Algarve;
- Corredor do interior;
- Transportes público de passageiros.

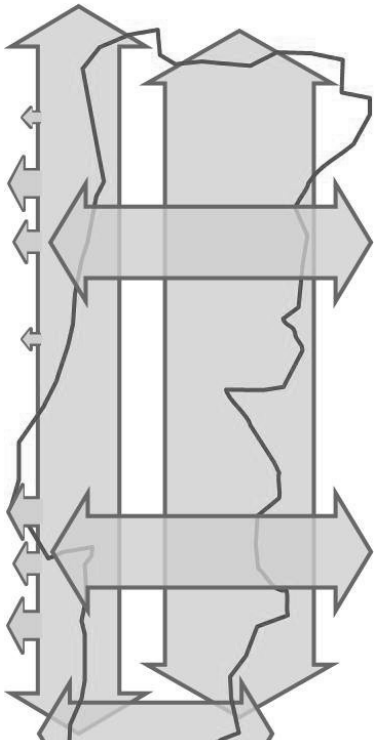


Ilustração 18 — Corredores de desenvolvimento

Estes 6 eixos de desenvolvimento representam um importante contributo para a inserção de Portugal na RTE-T, em especial no que concerne a intervenções relacionadas com os principais constrangimentos da RTE-T em território nacional.

Nos capítulos seguintes apresenta-se um resumo das principais intervenções prioritárias previstas em cada eixo, bem como o seu contributo para o desenvolvimento da RTE-T.

9.2.1 — Corredor da fachada atlântica

Consolidação de um corredor vertical atlântico integrado multimodal que reúne vários modos de transporte em articulação entre si. O corredor da fachada atlântica liga a Galiza, o arco metropolitano do Porto, o sistema metropolitano do centro litoral, o arco metropolitano de Lisboa ao arco metropolitano do Algarve, incluindo os principais portos, aeroportos e plataformas logísticas do continente:

- Desenvolvimento dos portos integrantes da RTE-T principal de Leixões, Lisboa e Sines e Via Navegável do Douro.
- Desenvolvimento dos portos integrantes da RTE-T global de Aveiro e Setúbal e porto da Figueira da Foz;
- Consolidação do corredor ferroviário da RTE-T principal e global Vigo – Porto – Lisboa - Setúbal – Sines e Caldas da Rainha – Lisboa;
- Desenvolvimento dos aeroportos do Porto e Lisboa.

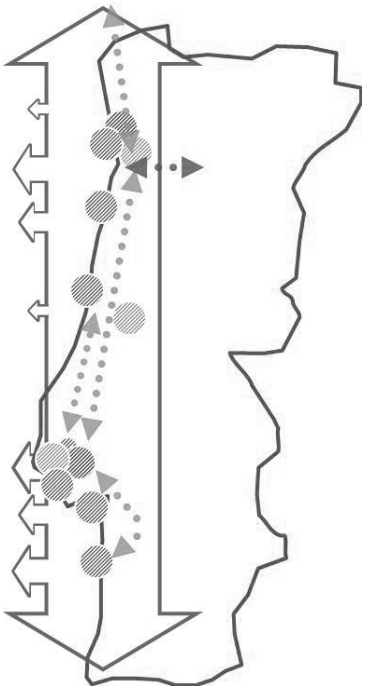


Ilustração 19 — Corredor da fachada atlântica

PROJETO	INVEST. (M€)	FONTE	RTE-T
SECTOR FERROVIÁRIO	**734**		
Conclusão do Plano de Modernização - Linha do Norte	400	PUB	Principal
Linha do Minho (Nine - Valença, Ermesinde - Contumil, Ramal Secil na Trofa, Ramal Particular SN Longos da Maia)	145	PUB	Global
Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos (Meleças / Louriçal, Ramal de Alfarelos, Ramal Secil, Ramal do Ramalhal - Valouro)	135	PUB	-
Linha do Sul (Porto de Setúbal + Praias do Sado)	20	PUB	Global
Linha de Leixões (Terminal de Leixões / Porto de Leixões)	20	PUB	Principal
Linha do Sul (Terminal de Termitrena)	14	PUB	Global
SECTOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO	**1.524**		
Porto de Leixões - Ampliação do Terminal de Contentores Sul	38	PRIV	Principal
Porto de Leixões – Criação de novo terminal de contentores a fundos - 14 m (ZH)	200	PRIV	Principal
Porto de Leixões - Novo Terminal de Cruzeiros	50	PUB	Principal
Porto de Leixões - Plataforma Logística	118	PRIV	Principal
Via navegável do Douro	50	PUB	Principal
V.N.Douro - Intervenções nas eclusas, procurando ultrapassar a obsolescência técnica, logística e funcional	24	PRIV	Principal
Porto de Aveiro - Criação de condições (acesso marítimo) que permitam entrada e saída de navios de maior dimensão, incluindo durante o período noturno	26	PUB	Global
Porto de Aveiro – Logística: Infraestruturação, melhoria das infraestruturas marítimas, terminal intermodal da ZALI e expansão da plataf. log. de Cacia	54	PUB	Global
Porto de Aveiro - Melhoria das condições operacionais dos terminais ro-ro / contentores, de granéis líquidos e sólidos e reforço dos interfaces ferroviários	4	PUB	Global
Porto da Figueira da Foz - Aprofundamento da barra e canal de acesso e alargamento da bacia de manobras para receção de navios de maior dimensão	25	PUB	-
Porto de Lisboa - Aumento da eficiência do atual terminal - TC de Alcântara	47	PRIV	Principal
Porto de Lisboa - Novo Terminal de Contentores	600	PRIV	Principal
Porto de Lisboa - Reativação do Cais da Siderurgia Nacional (Terminal do Seixal)	6	PRIV	Principal
Porto de Lisboa - Melhoria da navegabilidade e descontaminação do estuário do Tejo Seixal (SN) + Alhandra (Cimpor)	90	PUB	Principal

PROJETO	INVEST. (M€)	FONTE	RTE-T
Porto de Lisboa – Nova Gare de Passageiros de Cruzeiros	25	PRIV	Principal
Porto de Setúbal - Expansão do Terminal Roll-On Roll-Off para jusante	4	PUB	Global
Porto de Setúbal - Melhoria das acessibilidades marítimas - barra e canais Norte e Sul - e otimização de fundos/calado junto aos cais	25	PUB	Global
Porto de Sines - Expansão do Terminal de Contentores (Terminal XXI) e ampliação das infraestruturas de proteção marítima	139	PRIV	Principal
SECTOR RODOVIÁRIO	**5**		
IC16. Radial da Pontinha	5	PUB	-
SECTOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO	**172**		
Plano Estratégico da ANA - Desenvolvimento do Aeroporto Sá Carneiro	25	PRIV	Principal
Plano Estratégico da ANA - Desenvolvimento do Aeroporto de Lisboa	137	PRIV	Principal
Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa	5	PRIV	Principal
Integrators – proposta Rangel (FedEx)	5	PRIV	Principal
TOTAL	**2.435**		

Ilustração 20 — Projetos prioritários no corredor da fachada atlântica

9.2.2 — Corredor internacional norte

O corredor internacional norte liga o arco metropolitano do Porto e o sistema metropolitano do centro litoral, respetivos portos, aeroportos e plataformas logísticas a Salamanca e ao resto da Europa. Neste âmbito estão previstos os seguintes projetos:

• Consolidação do corredor ferroviário da RTE-T principal Porto / Aveiro – Vilar Formoso e fecho da malha ferroviária RTE-T Covilhã – Guarda;

• Fecho da malha rodoviária integrante da RTE-T constituída pelo eixo do IP3 (Coimbra – Viseu), IP4 – Túnel do Marão e IP5 (Vilar Formoso – Fronteiro).

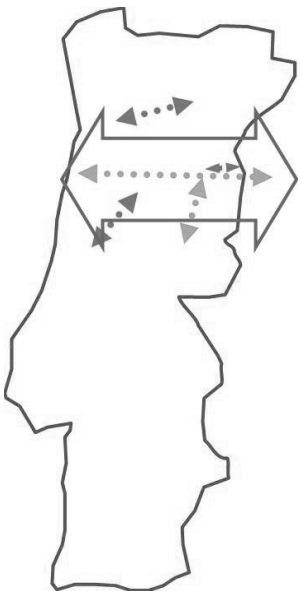


Ilustração 21 — Corredor internacional norte

PROJETO	INVEST. (M€)	FONTE	RTE-T
SECTOR FERROVIÁRIO	**980**		
Corredor Aveiro / Leixões – Vilar Formoso | Linha Beira Alta (Ramal Porto Aveiro + Ramal Portucel Cacia + Plataforma de Cacia + Pampilhosa/V Formoso + R. Viseu)	900	PUB	Principal
Linha Beira Baixa (Covilhã-Guarda)	80	PUB	Global
SECTOR RODOVIÁRIO	**785**		
IP4. Túnel do Marão	173	PUB	Global
IP3. Coimbra – Viseu	600	PRIV	Global
IP5. Vilar Formoso – Fronteira	12	PUB	Principal
TOTAL	**1.765**		

Ilustração 22 — Projetos prioritários no corredor internacional norte

9.2.3 — Corredor internacional sul

O corredor internacional sul liga o arco metropolitano de Lisboa, incluindo os portos de Sines, Setúbal e Lisboa, aeroporto de Lisboa e plataformas logísticas a Madrid e ao resto da Europa:

• Ligação ferroviária entre os portos de Sines, Lisboa e Setúbal e plataformas logísticas ao centro da Península Ibérica e resto da Europa;

• Reabilitação do IC33 entre Relvas Verdes e Grândola.

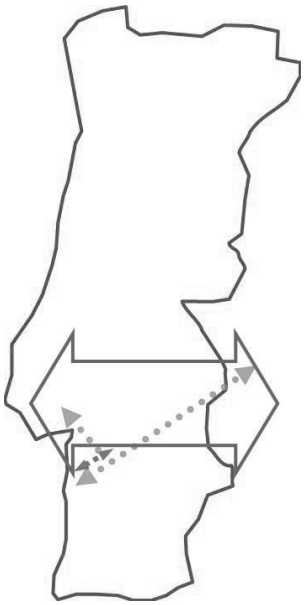


Ilustração 23 — Corredor internacional sul

PROJETO	INVEST. (M€)	FONTE	RTE-T
SECTOR FERROVIÁRIO	**800**		
Corredor Sines / Setúbal / Lisboa – Caia (Sines / Setúbal / Lisboa - Caia + Poceirão - V. Novas + Bombel - Casa Branca + Ramal Petrogal Sines)	800 a 1.000	PUB	Principal
SECTOR RODOVIÁRIO	**40**		
IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1)	40	PUB	Principal
TOTAL	**840**		

Ilustração 24 — Projetos prioritários no corredor internacional sul

9.2.4 — Corredor do Algarve

Relevância de um novo corredor horizontal no Algarve, estratégico para o sector do turismo nacional. Une toda a região do Algarve ao aeroporto de Faro, portos e plataforma logística da região.

• Desenvolvimento do aeroporto de Faro enquanto infraestrutura estratégica para o turismo do Algarve e aumento da sua área de influência através da construção de uma ligação ferroviária direta à linha do Algarve;

• Desenvolvimento da linha do Algarve e sua ligação direta ao aeroporto de Faro.

• Desenvolvimento dos portos de Portimão e Faro.

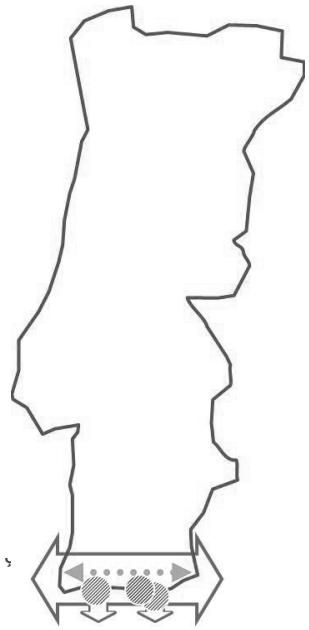


Ilustração 25 — Corredor do Algarve

PROJETO	INVEST. (M€)	FONTE	RTE-T
SECTOR FERROVIÁRIO	**55**		
Linha do Algarve (Lagos - Tunes + Faro - Vila Real de Santo António + Ligação ao Aeroporto de Faro)	55	PUB	Global
SECTOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO	**10**		
Portos do Algarve - Melhoria das condições de acesso marítimo e das instalações de passageiros e carga (Portimão e Faro)	10	PUB	Global
SECTOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO	**66**		
Plano Estratégico da ANA - Desenvolvimento do Aeroporto de Faro	66	PRIV	Global
TOTAL	**131**		

Ilustração 26 — Projetos prioritários no corredor do Algarve

9.2.5 — Corredor do interior

Desenvolvimento de toda a região interior do país através da potenciação dos corredores internacionais e sua ligação aos nós secundários e terciários da rede de transportes, bem como execução de projetos estruturais para o desenvolvimento do interior do país:

• Investimento na Via Navegável do Douro (RTE-T);

• Fecho da malha rodoviária integrante da RTE-T constituída pelo Túnel do Marão, eixo do IP3 (Coimbra – Viseu) e IP5 (Vilar Formoso - Fronteira);

• Consolidação do corredor ferroviário da RTE-T principal Porto / Aveiro – Vilar Formoso, fecho da malha ferroviária RTE-T Covilhã-Guarda, Linha do Douro e do Vouga.

• Consolidação do corredor ferroviário da RTE-T principal Lisboa / Sines / Setúbal – Caia;

• Ligações entre o corredor principal e nós secundários e terciários da rede de transportes;

• Projetos estruturais para o desenvolvimento do interior do país.

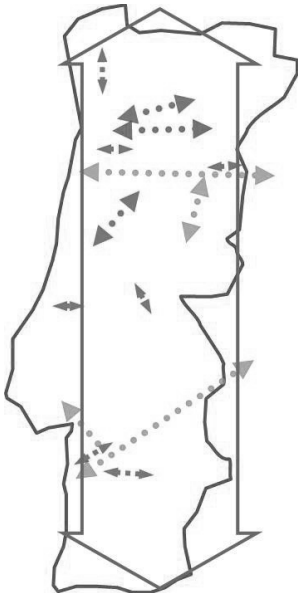


Ilustração 27 — Corredor do interior

PROJETO	INVEST. (M€)	FONTE	RTE-T
SECTOR FERROVIÁRIO	**1.850**		
Linha do Douro (Caíde - Marco de Canaveses)	20	PUB	-
Linha do Douro (Marco - Régua)	20	PUB	-
Linha do Douro (Régua - Pocinho)	16	PUB	-
Linha do Vouga	3	PUB	-
Linha do Sul (Ramal de Neves Corvo)	11	MIS	-
Corredor Aveiro / Leixões – Vilar Formoso | Linha Beira Alta (Ramal Porto Aveiro + Ramal Portucel Cacia + Plataforma de Cacia + Pampilhosa/V Formoso + Ramal de Viseu)	*900*	*PUB*	*Principal*
Linha Beira Baixa (Covilhã-Guarda)	*80*	*PUB*	*Global*
Corredor Sines / Setúbal / Lisboa – Caia (Sines / Setúbal / Lisboa - Caia + Poceirão - V. Novas + Bombel - Casa Branca + Ramal Petrogal Sines)	*800 a 1.000*	*PUB*	*Principal*
SECTOR RODOVIÁRIO	**893**		
Nó do IP1/A1 com o IC9	5	PUB	-
Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia	20	PUB	-
Corredor do IC35: Penafiel - Entre-os-Rios e Arouca – Stª Mª Feira	23	PUB	-
IP8. St. Margarida do Sado – Beja	15	PUB	Global
Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados	5	PUB	-
IP4. Túnel do Marão	*173*	*PUB*	*Global*
IP3. Coimbra – Viseu	*600*	*PRIV*	*Global*
IP5. Vilar Formoso – Fronteira	*12*	*PUB*	*Principal*
IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1)	*40*	*PUB*	*Principal*
SECTOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO	**3**		
Plano Estratégico da ANA - Desenvolvimento do Aeroporto de Beja	3	PRIV	-
TOTAL	**2.746**		

Ilustração 28 — Projetos prioritários no corredor do interior ([3])

9.2.6 — Transportes públicos de passageiros

Desenvolvimento dos sistemas de transporte público de passageiros, reduzindo a fatura energética do país e as emissões de CO_2 e aumento da produtividade da sociedade por redução do congestionamento de tráfego:

• Conclusão da extensão da linha azul do Metro de Lisboa à Reboleira;

• Remodelação da Linha de Cascais;

• Programa "Portugal Porta-a-Porta";

• Desenvolvimento de outros serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional.

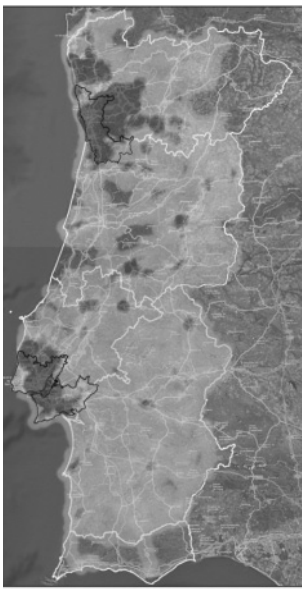


Ilustração 29 — Cobertura atual de serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional (fonte: IMT/SIGESCC 2012)

PROJETO	INVEST. (M€)	FONTE	PUB.
Metro de Lisboa / Extensão à Reboleira	15	PUB	-
Linha de Cascais	160	PUB	-
Outros serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional	580	PUB	-
TOTAL	**755**		

Ilustração 30 — Projetos prioritários nos transportes públicos de passageiros

9.2.7 — Resumo das intervenções

Este conjunto de investimentos prioritários em infraestruturas de transportes corresponde a um montante global de investimento de 6.067 milhões de euros a realizar no horizonte 2014-2020, de grande valor acrescentado para as exportações nacionais, fomentando a criação de riqueza, de emprego e o relançamento da economia nacional.

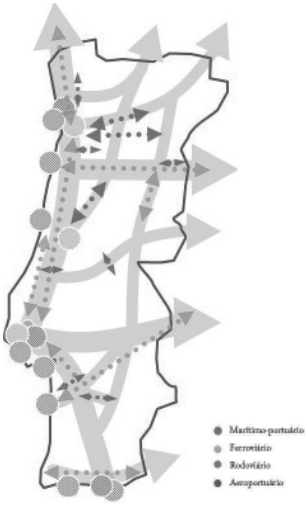


Ilustração 31 — Mapa resumo dos projetos de investimento prioritários 2014-2020 e corredores principais do PNPOT e RTE-T

São também um importante contributo para a inserção de Portugal na RTE-T, em especial no que concerne a intervenções relacionadas com os principais constrangimentos da RTE-T em território nacional.

9.3 — DISTRIBUIÇÃO POR EIXOS PRIORITÁRIOS

O volume de global de investimento associado aos projetos prioritários ascende a 6.067 milhões de euros, sendo a maior percentagem em benefício do desenvolvimento do interior, com um total de 2.746 milhões de euros (45% do total e quase dois terços do esforço direto do Orçamento do Estado), seguindo-se a fachada atlântica com cerca 40% do global de investimentos. O corredor internacional norte recebe cerca de 29% e o corredor internacional sul cerca de 14% do volume de investimento previsto para o horizonte 2014-2020.

Projetos de investimento prioritários 2014-2015
Repartição de investimento por corredores prioritários

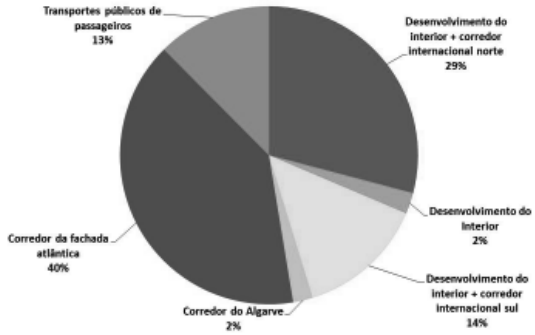


Ilustração 32 — Distribuição de investimento por corredor prioritário

EIXO PRIORITÁRIO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Corredor da fachada atlântica	2.435	0	905	1.117	413
Corredor internacional norte	1.765	120	700	600	345
Corredor internacional sul	840	0	352	0	488
Corredor do interior[4]	2.746	130	1.138	609	869
Corredor do Algarve	131	0	48	66	17
Transportes públicos de passageiros	755	15	592	88	60
TOTAL	**6.067**	**145**	**2.683**	**1.880**	**1.359**

Ilustração 33 — Distribuição de investimento por corredor prioritário

9.4 — DISTRIBUIÇÃO POR SECTOR

A distribuição por sector mostra que a maior fatia do investimento vai para o sector ferroviário, com 2.639 milhões de euros (43% do total e 75% do esforço direto do Orçamento do Estado), seguindo-se o sector marítimo-portuário com 25% do total.

SECTOR	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Sector ferroviário	2.639	10	1.606	6	1.017
Sector marítimo-portuário	1.534	0	389	945	200
Sector rodoviário	898	120	96	600	82
Sector aéreo e aeroportuário	241	0	0	241	0
Transportes públicos de passageiros	755	15	592	88	60
TOTAL	**6.067**	**145**	**2.683**	**1.880**	**1.359**

Ilustração 34 — Distribuição de investimento por sector

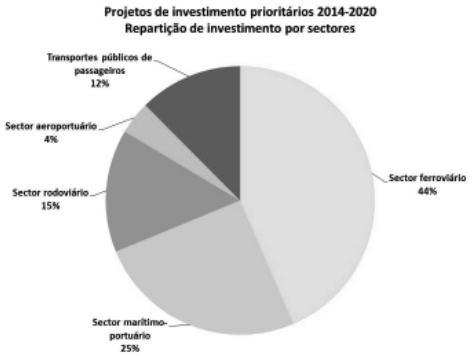


Ilustração 35 — Distribuição de investimento por sector

9.5 — CONTRIBUIÇÃO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DA RTE-T

O conjunto de projetos de investimento prioritários constitui um significativo contributo para a inserção de Portugal na RTE-T.

Com efeito, cerca de 83% do investimento previsto é relativo a infraestruturas pertencentes à RTE-T e 61% insere-se na RTE-T principal.

INTEGRAÇÃO NA RTE-T	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 2020	PRIV.	PUB.
RTE-T Principal	3.731	0	1.595	1.117	1.018
RTE-T Global	1.290	120	333	666	171
Não RTE-T	1.046	25	755	97	170
TOTAL	**6.067**	**145**	**2.683**	**1.880**	**1.359**

Ilustração 36 — Distribuição por tipo de rede

Ilustração 37 — Distribuição por tipo de rede

9.6 — FONTES DE FINANCIAMENTO

Foi realizado um exercício de otimização das fontes de financiamento por forma a contabilizar e maximizar o impacto para a economia nacional, minimizando o esforço do Orçamento do Estado através da mobilização de fundos privados e comunitários.

O financiamento dos projetos prioritários será assim realizado com recurso a financiamento comunitário (2.828€ que correspondem a 47% do total), financiamento privado (1.880M€ que correspondem a 31% do total) e contrapartida pública nacional (1.359M€ que correspondem a 22% do total).

Importa referir a mobilização de fundos provenientes do programa *Connecting Europe Facility* no que diz respeito a projetos inseridos na RTE-T principal inseridos no corredor Atlântico, designadamente:

- Ligação ferroviária Leixões/Aveiro – Vilar Formoso.
- Ligação ferroviária Sines/Setúbal/Lisboa – Caia.
- Porto de Leixões.
- Porto de Lisboa.
- Porto de Sines.
- Via Navegável do Douro.

Ilustração 38 — Distribuição de fontes de financiamento

9.7 — MAPA GLOBAL E FICHAS DE PROJETOS

No anexo IV ao presente documento é apresentado o mapa global dos projetos prioritários, incluindo respetivas de fontes de financiamento e cronograma de alto nível relativo às suas fases de desenvolvimento.

No anexo V são ainda apresentadas as fichas individuais com a caracterização de cada projeto.

10 — SECTOR FERROVIÁRIO

10.1 — INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

Os projetos prioritários no sector ferroviário ascendem a 2.639 milhões de euros de investimento, dos quais se estima que 61% possam ser financiados através de fundos comunitários e 39% através de fundos públicos de contrapartida nacional.

Destacam-se os projetos inseridos na RTE-T principal relativos ao corredor Aveiro/Leixões – Vilar Formoso, corredor Sines/Setúbal/Lisboa – Caia, e conclusão do programa de modernização da linha do Norte.

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Corredor da fachada atlântica	734	0	520	0	214
Corredor internacional norte	980	0	690	0	290
Corredor internacional sul	800	0	320	0	480
Corredor do Algarve	55	0	44	0	11
Corredor do interior[3]	1.850	10	1.042	6	792
TOTAL	**2.639**	**10**	**1.606**	**6**	**1.017**

Ilustração 39 — Projetos prioritários no sector ferroviário

A execução dos projetos prioritários previstos permitirá uma melhoria significativa da rede ferroviária nacional e a sua integração na RTE-T, como se pode observar pelo conjunto de indicadores a seguir apresentados.

Salienta-se que, sem prejuízo do descritivo adotado neste documento, que o financiamento de ramais ferroviários privados deverá ser assegurado pelos próprios beneficiários.

No anexo VI ao presente documento são apresentados os mapas da rede ferroviária nacional em 2013 e em 2020/22.

Rede Ferroviária Nacional (*)	2013		2020/2022	
	Extensão (km)	(%)	Extensão (km)	(%)
Rede Ferroviária Nacional (*)	2.429	100%	2.582	100%
Rede Eletrificada	1.629	67%	2.370	92%
Rede com sistema de sinalização eletrónica e elétrica	1.740	72%	2.288	89%
Rede com sistema de sinalização mecânica	689	28%	294	11%
Rede com sistema de controlo de velocidade (convel)	1.516	62%	1.431	55%
Rede com sistema ETCS emulado com sistema nacional (convel)	147	6%	704	27%
Rede com sistema ETCS	0	0%	377	15%
Rede com sistema de telecomunicações rádio solo-comboio	1.506	62%	1.506	58%
Rede com sistema GSM-R	0	0%	486	19%

** Excluindo a rede de bitola ibérica (112 km)*

Ilustração 40 — Características da rede ferroviária nacional em 2013 vs 2020/22

10.2 — FUSÃO EP-REFER

O Governo está a estudar a fusão entre a REFER e a Estradas de Portugal (EP) com o objetivo de criar uma única empresa de gestão de infraestruturas de transportes em Portugal.

A combinação entre a gestora das redes ferroviárias e da rede rodoviária introduzira uma nova abordagem que se baseia numa visão integrada das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias.

Esta fusão permitirá, antes de mais, uma redução dos encargos de funcionamento por via de sinergias importantes ao nível operacional.

A fusão das duas empresas permitirá também potenciar as receitas não "core" das gestoras de infraestruturas. A EP, que tem uma rede de fibra ótica a nível nacional nas autoestradas concessionadas, poderia tirar partido do "know how" da REFER Telecom na rentabilização da capacidade instalada não utilizada. O mesmo poderá acontecer relativamente ao património não utilizado, área para qual a REFER constituiu já uma participada. A coordenação das atividades de rentabilização de património permitirá não só uma poupança de custos, mas também a criação de um portefólio alargado a apresentar a potenciais investidores.

Também ao nível do sistema de transportes, a atribuição a uma única entidade de coordenação e planeamento integrado da rede rodoviária e ferroviária potenciará uma melhor organização da rede de transportes, além de permitir uma melhor afetação de recursos.

No âmbito deste processo deverá ainda ser clarificada e estabilizada a relação contratual entre o Estado e o gestor da infraestrutura ferroviária por via de um contrato-programa plurianual.

10.3 — PRIVATIZAÇÃO DA CP CARGA

O sector do transporte ferroviário de mercadorias encontra-se já liberalizado em Portugal. Não obstante, subsiste ainda uma falta de pressão competitiva neste mercado que mobilize um aumento da sua competitividade, eficiência e agressividade comercial.

Conforme estabelecido no PET, ao Estado importa assegurar a existência de uma oferta adequada de serviços de transporte, disponível às populações e à economia, que deverá ser prestada da forma mais eficiente possível e sem desperdício de recursos para a sociedade.

Ao contrário da evolução verificada em muitos outros sectores, o Estado Português ainda assegura a responsabilidade de prestar diretamente uma parte significativa da oferta de serviços de transporte, através de um conjunto de empresas pertencentes ao Sector Empresarial do Estado, como é o caso da CP Carga.

Porém, os resultados acumulados da CP Carga, que em 2012 — apenas três anos após a sua criação — apresentava já um capital próprio negativo de 65,8 milhões de euros devem questionar a continuação, direta ou indireta, do Estado na estrutura acionista da empresa.

Recorde-se que, tratando-se de um sector liberalizado, são expressamente proibidos quaisquer auxílios de Estado a esta empresa, sob pena de severas consequências por parte das instâncias Comunitárias na área da concorrência.

Assim, e nos termos do estabelecido no Memorando de Entendimento relativo ao Programa de Assistência Económica e Financeira, assinado pelo Governo Português em 2011, irá proceder-se, logo que oportuno, à privatização da CP Carga.

10.4 — ACESSO AOS TERMINAIS FERROVIÁRIOS DE MERCADORIAS

O livre acesso aos terminais ferroviários de mercadorias constitui condição essencial para o livre e eficiente funcionamento do mercado de transporte ferroviário de mercadorias e é um fator crítico para a entrada de novos operadores.

Nesse sentido irá proceder-se, no curto prazo, à transferência da gestão dos terminais ferroviários de mercadorias sob gestão da CP Carga para a gestora da infraestrutura,

assegurando-se a implementação do princípio do livre e não discriminatório acesso por parte de todos os operadores.

No âmbito deste processo deverá ainda ser avaliada, pelo regulador do sector, em conjunto com a gestora da infraestrutura ferroviária e principais operadores ferroviários de mercadorias, a viabilidade da definição e transferência para o gestor de infraestruturas de uma rede de abastecimento de combustíveis líquidos, de básculas de pesagem para apoio a todos os operadores, passando a incorporar o portfólio de serviços adicionais da do gestor da infraestrutura.

Esta medida, aliada ao forte investimento no sector ferroviário, será uma forte impulsionadora da introdução de uma maior competitividade no transporte ferroviário de mercadorias, ao serviço das empresas exportadoras nacionais.

10.5 — LIMITAÇÃO DE CARGA MÁXIMA

Deverão ser analisados e revistos, quando justificável, os limites de cargas máximas para comboios de mercadorias atualmente existentes na rede ferroviária nacional, por forma a melhorar a competitividade das empresas, os resultados e a redução de custos para os clientes finais.

Para o efeito será criado um grupo de trabalho especializado composto pelo regulador do sector, o gestor de infraestruturas, operadores e carregadores com o objetivo de identificar pontos críticos da infraestrutura e potenciais ganhos de competitividade, bem como o estabelecimento de um procedimento relativo à determinação da capacidade de tração de material motor.

10.6 — REGIME DE MELHORIA DE DESEMPENHO

Deverá ser finalizado o processo de revisão do Regulamento 473/2010 relativo ao Regime de Melhoria de Desempenho. Com a criação do novo enquadramento regulatório do sector de transportes deverá haver uma atenção especial do regulador quanto a esta matéria, no âmbito das suas competências.

10.7 — AVALIAÇÃO DO MODELO DE TARIFAÇÃO DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

Deverá ser criado um grupo de trabalho conjunto entre o regulador, o gestor da infraestrutura e os principais operadores no sentido de ser estudado o modelo de tarifação da infraestrutura ferroviária e formas da sua otimização, com objetivo de introduzir maior alinhamento de interesses entre os vários *stakeholders* e eficiência no sistema.

11 — SECTOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO

11.1 — INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

Os projetos prioritários no sector marítimo-portuário ascendem a 1.534 milhões de euros de investimento, dos quais se estima que 62% possam ser financiados através de fundos privados e 25% através de fundos comunitários.

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Corredor da fachada atlântica	1.524		385	945	194
Corredor do Algarve	10		4	0	6
TOTAL	**1.534**	**0**	**389**	**945**	**200**

Ilustração 41 — Projetos prioritários no sector marítimo-portuário

11.2 — REVISÃO DO MODELO CONTRATUAL E DOS MECANISMOS DE REGULAÇÃO DO SECTOR PORTUÁRIO

11.2.1 — Enquadramento

O Estudo sobre a Revisão do Modelo Contratual e dos Mecanismos de Regulação do Sector Portuário, encomendado pelo regulador do sector, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, adiante designado por Estudo, propõe a adoção de cinco medidas de política de suporte à revisão pretendida assentes na definição:

a) Do novo modelo de governação dos portos.

b) Das matérias de decisão centralizada e das matérias de decisão local.

c) Da intervenção de uma entidade reguladora sectorial.

d) Das linhas de orientação para as concessões portuárias.

e) Do novo modelo tarifário.

Ora, estas cinco medidas pressupõem a revisão global do ordenamento jurídico do sector marítimo portuário em vigor, que só poderá ser alcançado pela aprovação de um pacote legislativo que reveja as regras aplicáveis ao sector, segundo uma lógica uniforme de modo a criar um novo modelo coerente em que se possa alcançar os objetivos de cada uma das mencionadas medidas.

No contexto deste pacote legislativo, alguns diplomas em vigor carecem de revisão, havendo outros diplomas que carecem de ser aprovados ex novo, de modo a converter as orientações em regras injuntivas para o sector.

Nesta conformidade, foi identificado pelo Instituo da Mobilidade e dos Transportes um conjunto de reformas agrupáveis em três módulos:

1) Revisão do regime jurídico do sector marítimo portuário.

2) Planeamento portuário.

3) Outras ações.

O primeiro módulo - revisão do regime jurídico - compreende i) o enquadramento institucional, onde se integram os diplomas que enquadram a reforma e as instituições sectoriais, e ii) o enquadramento operacional, no qual se inserem os diplomas de operacionalização do novo modelo de governação, designadamente a operação portuária e as concessões, trabalho portuário, serviços portuários e tarifário portuário.

No que concerne ao segundo módulo — planeamento portuário —, contempla-se a preparação do Plano Nacional Marítimo Portuário, decomposto nas diversas ações necessárias à conclusão da sua elaboração, atualizando os elementos existentes, aprovação e publicação, bem como a revisão dos planos estratégicos portuários.

O terceiro módulo aglutina as restantes ações que se relacionam com os despachos relativos à centralização das funções de âmbito nacional e emissão de orientações com vista à eliminação de barreiras à livre prestação de serviços portuários e de promoção da concorrência, bem como os aspetos de informação e relacionamento com a comunidade portuária.

Este conjunto de medidas compreende uma reforma abrangente e estrutural do modelo contratual e dos mecanismos de regulação do sector portuário e um passo fundamental para o aumento da competitividade deste sector.

11.2.2 — Novo regime legal para concessões — Contratos de nova geração

No âmbito das reformas preconizadas, o Governo pretende definir um novo regime legal para as concessões de terminais portuários que venha a adjudicar no futuro, o qual deve pautar-se pelos seguintes princípios:

• Induzir a máxima utilização e rendibilidade do terminal e não o máximo de rendimento da Administração Portuária;
• Conter obrigações de resultado quanto ao desempenho do terminal durante o período da concessão;
• Prever incentivos positivos e negativos que potenciem o desempenho pretendido, designadamente obrigações de reporte, remuneração variável, garantias e sanções contratuais;
• Contemplar a assunção pelos concessionários do risco operacional, não sendo à partida garantida integralmente a recuperação do investimento efetuado e dos custos incorridos na construção ou operação que integram a concessão.

Acresce que a adjudicação de novas concessões deve ser precedida de procedimento concursal com critérios de adjudicação objetivos que potenciem a futura máxima atividade do terminal e não a maximização do rendimento da Administração Portuária ou do explorador do terminal.

11.3 — RENEGOCIAÇÃO DOS CONTRATOS DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS

11.3.1 — Renegociação geral

O Governo pretende dar início à renegociação dos contratos de concessão de terminais portuários para a prestação do serviço público de movimentação de cargas, tendo para o efeito promovido a constituição de comissões de negociação relativas aos portos de Aveiro, Leixões, Lisboa e Setúbal.

A referida renegociação visa cumprir um duplo objetivo:

1) Garantir que os contratos potenciam uma operação portuária mais eficiente, de modo a que os operadores portuários contribuam para o objetivo global de redução da fatura portuária.
2) Garantir que os benefícios resultantes dos esforços feitos no mesmo sentido pelo Estado – através da eliminação e redução de taxas de utilização portuárias (TUP's) e da aprovação do novo regime do trabalho portuário – se refletem efetivamente nos preços cobrados aos utilizadores dos portos.

No âmbito deste processo negocial deverá ainda ser avaliada, pelo regulador do sector e comissão de negociação, a viabilidade e condições de materialização de uma eventual extensão do período de movimentação de mercadorias, nos casos em que a procura o justifique.

Não serão abrangidos por este processo todos os contratos de concessão de terminais portuários para a prestação do serviço público de movimentação de cargas, nomeadamente os que respeitam a terminais portuários cuja própria viabilidade de manutenção em funcionamento se encontra a ser ponderada e os que terão o seu termo a muito curto prazo, porquanto tal inviabiliza eventuais efeitos úteis que se pudessem extrair da sua renegociação.

11.3.2 — Expansão do Terminal XXI

O Governo vai promover as diligências necessárias com vista à constituição de uma comissão de negociação para renegociar o contrato de concessão do Terminal XXI, celebrado em 28 de setembro de 1995, entre a APS — Administração do Porto de Sines, S.A., enquanto Concedente, e a PSA Sines Container Terminal — Terminais de Contentores, S.A., na qualidade de Concessionária, uma vez recebida a proposta da Concessionária para a expansão deste terminal, acompanhada de todos os elementos instrutórios que sejam necessários para os efeitos.

Neste âmbito, está prevista a eventual expansão do terminal para permitir a movimentação de 2,3 a 2,7 milhões de TEU anuais e o alargamento do cais de acostagem, permitindo assim dar resposta às novas exigências do mercado e garantir os tráfegos atuais e futuros.

11.4 — NOVOS OPERADORES PORTUÁRIOS

Um dos pontos fracos e constrangimentos identificados quanto à competitividade do sector marítimo portuário prende-se com o insuficiente nível de pressão competitiva nas atividades portuárias, em especial no segmento de contentores.

Nesses termos, uma das principais medidas a implementar pretende tornar o mercado marítimo-portuário atrativo para novos operadores, através das seguintes medidas:

• Aumento da quota modal do transporte marítimo no comércio externo nacional;
• Alargamento do *hinterland* do Sistema Portuário Comercial do Continente na Península Ibérica;
• Otimização da capacidade disponível e promoção das infraestruturas portuárias;
• Aumento de competitividade do Sistema Portuário Comercial do Continente, nomeadamente através da racionalização dos custos das Administrações Portuárias e consequente redução dos tarifários;
• Lançamento de novas concessões e melhoria da atratividade dos portos portugueses, com vocação adequada, para o reforço da captação dos fluxos turísticos internacionais.

11.5 — ALARGAMENTO DA JANELA ÚNICA PORTUÁRIA

Deverá ser aprofundada a implementação harmonizada da Janela Única Portuária (JUP) nos portos nacionais, nomeadamente em alinhamento com a Diretiva n.º 2010/65/UE e assegurar a sua integração no conceito de Janela Única Marítima em desenvolvimento ao nível da Comissão e dos diversos Estados Membros da União Europeia, bem como a extensão e/ou articulação da JUP com o resto da cadeia logística no sentido da implementação do conceito de Janela Única Logística, promovendo a simplificação de procedimentos administrativos e a revisão a Lei das Capitanias.

11.6 — CONCESSÃO MARINA DO TEJO — DOCAS DE PEDROUÇOS E BOM SUCESSO

Está atualmente em preparação o lançamento de concurso público para a adjudicação da concessão de serviço público de exploração da Doca de Pedrouços e da Doca do Bom Sucesso na área do domínio público marítimo (margem de 50 metros e plano líquido), o qual será lançado

até ao final do 2.º trimestre de 2014, com o objetivo de selecionar o futuro concessionário até ao final de 2014.

Em simultâneo está em preparação o processo de monetização da área da Mariana do Tejo que não integra o domínio público marítimo.

11.7 — PROMOÇÃO DA EFICIÊNCIA NAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS

Tendo em consideração que o somatório das dimensões dos portos portugueses não ultrapassa a dimensão individual de alguns portos de outros países europeus, importa gerar economias de escala e massa crítica para competirem em igualdade de circunstâncias e suportar as empresas exportadoras portuguesas mais competitivas, devendo ser intensificada a colaboração e a coordenação entre as Administrações Portuárias (AP) nas seguintes vertentes:

a) Harmonização e integração da Janela Única Portuária/Janela Única Logística, de procedimentos, sistemas de informação internos e regulamentos e articulação das estratégias de marketing dos Portos de Portugal;

b) Troca de conhecimentos técnicos, experiências e harmonização nas diversas vertentes da gestão portuária, ambiente, segurança, obras, planeamento e gestão de concessões e dos indicadores de qualidade, eficiência e competitividade dos serviços prestados nos portos;

c) Melhoria da eficiência e racionalidade do sistema portuário nacional e das AP, através da gradual aquisição conjunta de bens e serviços e criação de serviços partilhados de back-office, objetivando atingir uma poupança de cerca de 15% nos custos operacionais até 2020.

12 — SECTOR RODOVIÁRIO

12.1 — INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

Os projetos prioritários no sector rodoviário ascendem a 898 milhões de euros de investimento, dos quais se estima que dois terços possam ser financiados através de fundos privados e 24% através de fundos comunitários.

Destacam-se os projetos inseridos na RTE-T relativos ao Túnel do Marão, corredor do IP3 Coimbra-Viseu, IP5 Vilar Formoso – Fronteira, reabilitação do IC33 entre Relvas Verdes e Grândola e IP8 entre Santa Margarida do Sado e Beja.

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Corredor da fachada atlântica	5	0	0	0	5
Corredor internacional norte	785	120	10	600	55
Corredor internacional sul	40	0	32	0	8
Corredor do interior	893	120	96	600	77
TOTAL	**898**	**120**	**96**	**600**	**82**

Ilustração 42 — Projetos prioritários no sector rodoviário

12.2 — FUSÃO EP — REFER

Tal como referido no capítulo 10, o Governo está a estudar a fusão entre a empresa Estradas de Portugal (EP) e a REFER com o objetivo de criar uma única empresa de gestão de infraestruturas de transporte.

12.3 — CONCLUSÃO DAS NEGOCIAÇÕES DAS PPP RODOVIÁRIAS

Os princípios de acordo alcançados pela Comissão de Negociação das PPP rodoviárias permitirão ao Estado a obtenção de uma poupança de cerca de 2.525 milhões de euros nas concessões Ex-Scut e de cerca de 4.975 milhões de euros nas subconcessões, num total de 7.500 milhões de euros ao longo da vida dos contratos.

O Governo pretende obter o acordo do Banco Europeu de Investimento e restante membros dos sindicatos bancários às alterações contratuais acordadas entre a Comissão de Negociação e as Concessionárias e Subconcessionárias Rodoviárias, durante o 1.º semestre de 2014.

Conseguido o acordo do Banco Europeu de Investimento e dos sindicatos bancários seguir-se-ão os seguintes passos:

- Alteração das Bases das Concessões através de Decreto-Lei;
- Aprovação das minutas dos contratos de concessão pelo Conselho de Ministros;
- Assinatura de novos contratos de concessão e subconcessão revistos;
- Envio dos contratos revistos para fiscalização pelo Tribunal de Contas.

12.4 — NOVO MODELO DE COBRANÇA DE PORTAGENS

O novo modelo de cobrança de portagens está a ser preparado pela EP, tendo sido criado para o efeito um Grupo de Trabalho coordenado pela própria empresa e do qual fazem parte outras entidades interessadas.

Os estudos para o desenvolvimento do novo modelo de cobrança de portagens, encontram-se balizados pelos seguintes princípios:

- Universalidade no modelo.
- Equidade na cobrança.
- Justiça no pagamento.

Face aos princípios anunciados, o objetivo do Grupo de Trabalho passa pela introdução de uma maior equidade na cobrança, através da discriminação positiva das regiões mais desfavorecidas do país, uma simplificação da relação com os utilizadores e por fim uma redução dos custos de cobrança, tornando desta forma o sistema mais justo para todos os *stakeholders*.

Neste momento, a EP encontra-se a desenvolver um projeto-piloto com o objetivo de testar no terreno o novo modelo de cobrança de portagens.

O novo modelo de cobrança de portagens será apresentado até ao final do 1.º semestre de 2014.

12.5 — SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA DO SECTOR

Conforme mencionado nos capítulos anteriores, a renegociação das PPPs rodoviárias é uma medida de carácter estrutural que, conforme demonstrado, irá permitir ao Estado obter poupanças significativas nos encargos futuros com o sector rodoviário. Não obstante e mesmo após a sua total implementação, os encargos anuais com o sector rodoviário continuarão a representar um ónus significativo sobre o Orçamento do Estado.

Nesse sentido, é essencial continuar a explorar e avaliar novas soluções estruturais que permitam assegurar a sustentabilidade financeira do sector para as atuais e futuras gerações.

12.6 — NOVO MODELO REGULATÓRIO DO SECTOR RODOVIÁRIO

Face à realidade socioeconómica do país e aos condicionalismos subjacentes à assistência económico-financeira externa, o Governo decidiu proceder à otimização dos níveis de serviço das autoestradas portuguesas, no quadro dos limites da legislação comunitária e dos padrões europeus aplicáveis, promovendo, para o efeito, a revisão do modelo regulatório do sector rodoviário.

Os principais objetivos da mencionada otimização dos níveis de serviço das autoestradas portuguesas e da concomitante alteração do modelo regulatório do sector rodoviário passam pela redução, de forma sustentável e sem pôr em causa os requisitos de segurança rodoviária, dos encargos públicos emergentes dos contratos celebrados pelo Estado no âmbito deste sector, mas também pela definição um modelo regulatório claro e coerente que reflita adequadamente a realidade nacional.

Neste contexto, o Governo promoveu a criação de um grupo de trabalho, ao qual foi atribuída a missão de apresentar as suas recomendações para a revisão do modelo regulatório para o sector rodoviário. Aguarda-se a implementação das recomendações do grupo de trabalho, por via legislativa, até ao final do 1.º semestre de 2014.

No que diz respeito ao modelo regulatório do sector rodoviário, cumpre destacar os seguintes diplomas:

• Projeto de Decreto-Lei que altera o Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de julho, relativo à avaliação do ruído ambiental em torno das grandes infraestruturas de transportes (GIT);

• Proposta de Lei que revoga a Lei n.º 33/2004, de 28 de julho, relativa à colocação de proteções nas barreiras de segurança para motociclos (a que se seguirá portaria do SEITC);

• Proposta de Lei que altera a Lei n.º 24/2007, de 18 de julho, que define os direitos dos utentes das autoestradas (a que se seguirá portaria do SEITC);

• Projeto de Decreto-Lei que estabelece o regime jurídico da exploração das áreas de serviço e do licenciamento para implantação de postos de abastecimento de combustíveis (PAC) (a que se seguirá portaria do SEITC);

• Projeto de Decreto-Lei que altera o Decreto-Lei n.º 75/2006, de 27 de março, que estabeleceu os requisitos mínimos de segurança para os túneis da rede rodoviária.

12.7 — MODELO DE FINANCIAMENTO DA REDE DESCLASSIFICADA

Deverá proceder-se a uma análise do estado de conservação geral da rede desclassificada nacional e do seu modelo de financiamento, para assegurar uma melhor alocação estratégica dos recursos e o seu bom estado de conservação.

12.8 — NOVO ESTATUTO DAS ESTRADAS NACIONAIS

Está em curso a revisão do estatuto das estradas nacionais, o qual visa delimitar as competências das várias entidades públicas com intervenção no sector rodoviário e definir as regras relativas à gestão do domínio público rodoviário, designadamente no que concerne a servidões, publicidade e intervenções.

13 — SECTOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO

13.1 — INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

Os projetos prioritários no sector aéreo e aeroportuário ascendem a 241 milhões de euros de investimento, integralmente financiados através de fundos privados, destacando-se os projetos inseridos no Plano Estratégico da ANA relativos aos aeroportos de Porto, Lisboa e Faro.

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Corredor da fachada atlântica	172		0	172	0
Corredor do Algarve	66		0	66	0
Corredor do interior	3		0	3	0
TOTAL	**241**	**0**	**0**	**241**	**0**

Ilustração 43 — Projetos prioritários no sector aéreo e aeroportuário

13.2 — PRIVATIZAÇÃO DA TAP

O processo de reprivatização da TAP foi suspenso em dezembro de 2012, com a decisão de não adjudicação da TAP ao Grupo Synergy.

O Governo, em conjunto com os seus assessores, tem vindo a estudar um conjunto de alternativas com vista ao relançamento formal do processo assim que as condições de mercado o permitam.

A TAP, S.A. — negócio de aviação — continua a desenvolver o seu plano de negócios tendo registado no ano de 2013 uma melhoria significativa dos principais indicadores operacionais e financeiros.

13.3 — CÉU ÚNICO EUROPEU

O Céu Único Europeu (SES) é uma iniciativa emblemática da UE cujo objetivo é reformular a arquitetura do sistema de controlo do tráfego aéreo na Europa, organizando o espaço aéreo de uma forma mais racional, aumentando a capacidade de acomodação dos voos, ao mesmo tempo que assegura níveis elevados de segurança operacional, por forma a dar resposta às necessidades, presentes e futuras, num equilíbrio fundamental entre aumento de capacidade e segurança (safety).

O Céu Único Europeu visa reduzir a fragmentação (entre Estados Membros, utilização civil e utilização militar, e tecnologias) do espaço aéreo europeu, aumentando, assim, a sua capacidade e a eficiência da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea. Em termos práticos, o Céu Único Europeu deverá conduzir à redução dos tempos de voo (devido a itinerários mais curtos, mais diretos e a menos atrasos) e, consequentemente, à redução dos custos dos voos e das emissões das aeronaves.

Os blocos funcionais de espaço aéreo são zonas delimitadas de espaço aéreo onde, através de regras definidas, se pretende solucionar a fragmentação do espaço aéreo europeu mediante a sua reestruturação em função dos fluxos de tráfego e não das fronteiras nacionais.

Estes blocos visam permitir o reforço da cooperação, ou seja, uma melhor gestão do espaço aéreo e otimização da rede rodoviária e uma economia de escala através da integração de serviços, ou mesmo fusões entre prestadores de serviços ao nível transfronteiriço, diminuindo, assim,

os custos dos serviços de navegação aérea e permitindo ganhos muito significativos em toda a cadeia de valor em torno da aviação civil: transportadoras aéreas, infraestruturas aeroportuárias, prestadores de serviços de assistência em escala e passageiros.

Portugal e Espanha assinaram um Acordo para a implementação do Bloco Funcional de Espaço Aéreo do sudoeste tendo sido designadas, para o efeito, a NAV Portugal e a AENA como prestadoras de serviços de navegação aérea neste bloco.

13.4 — HANDLING

Os prestadores de serviços de assistência em escala desempenham um papel determinante, quer na perceção da qualidade do serviço por parte dos passageiros, quer na eficiência operacional no uso das infraestruturas disponibilizadas pelo gestor aeroportuário, pelo que a sua atividade é essencial, apesar de ser um subsistema no sector do transporte aéreo de passageiros.

Tendo-se tornado patente a necessidade de introdução de um maior grau de concorrência na prestação de serviços de assistência em escala justificada pelo tráfego, com vista à redução dos custos de exploração das companhias aéreas e, por conseguinte, dos preços por estas cobrados aos passageiros, em linha as propostas legislativas em discussão no seio das instituições da União Europeia, o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, procedeu à prolação do Despacho n.º 14886-A/2013, de 14 de novembro, publicado no *Diário da República*, n.º 222, de 15 de novembro, que aumenta de dois para três o número autorizado de prestadores de serviços de assistência em escala à aviação comercial não executiva nas categorias 3 (assistência a bagagens) e 5 (assistência a operadores em pista) e na categoria 4 (assistência a carga e correio) - cada categoria devendo ser individualmente considerada -, caso seja atingido, de forma continuada, um determinado volume anual de passageiros ou de carga, consoante aplicável, e procede à liberalização do mercado da assistência em escala à aviação executiva.

Essa alteração superveniente significativa das condições do mercado de assistência em escala acarreta consigo riscos sérios de a autoridade nacional de aviação civil, o INAC, dar por findos os procedimentos concursais para a seleção de prestadores de serviços de assistência em escala, nos aeroportos de Lisboa, Porto e Porto, lançados em maio e junho de 2011, sem que dos mesmos resulte a seleção de novos prestadores de serviços de assistência em escala, conforme já notificado ao Governo por esta entidade e, consequentemente, a necessidade de se proceder ao lançamento de novos concursos para a seleção de dois novos prestadores de serviços de assistência em escala, para cada categoria restrita. Cabe ao Governo garantir que, até que os novos prestadores de serviços de assistência em escala que vierem ser selecionados iniciem a sua atividade, não ocorrem quebras na prestação de serviços de assistência em escala e não é penalizada a liberdade de escolha do prestador de serviços pelos utilizadores.

13.5 — LIGAÇÃO AÉREA INTRACONTINENTAL

Reconhecida a necessidade de promover a coesão social e territorial em Portugal, considera-se da maior relevância promover-se a união latitudinal, por via aérea, dos pontos mais extremos do país – não só afastados entre si, como apartados dos centros urbanos e metropolitanas.

Importa, assim, procurar criar condições que permitam fixar obrigações de serviço público de serviços aéreos regulares, entre o Norte, o Centro e o Sul do território nacional que materializem a mobilidade dos cidadãos nacionais e procurarem garantir a ida e o regresso dos passageiros, no mesmo dia, entre zonas de Portugal continental que, doutro modo, não estariam tão próximas.

Por outro lado, procura-se diminuir as assimetrias regionais entre as várias áreas geográficas do continente, considerando que tais ligações são fundamentais para o estímulo económico e social que se pretende imprimir, com particular vigor, nas regiões mais afastadas.

Tais obrigações de serviço público, nos termos da regulamentação europeia, apenas podem ser impostas, na medida do necessário, por forma a assegurar a prestação de serviços aéreos que satisfaçam normas estabelecidas de continuidade, regularidade, fixação de preços e capacidade mínima, que as transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem apenas aos seus interesses comerciais, sendo fundamental a ação do Estado Português em procurar promover as ações e empreender os esforços adequados para que tal aproximação regional seja concretizada.

14 — TRANSPORTES PÚBLICOS DE PASSAGEIROS

14.1 — INVESTIMENTOS PRIORITÁRIOS

Entre os investimentos prioritários previstos para o horizonte 2014-2020 nos transportes públicos de passageiros, destacam-se a conclusão do projeto de extensão da linha azul do Metro de Lisboa à Reboleira, promovendo uma maior integração entre a rede de metropolitano com a linha de Sintra e, por essa via, com a restante rede ferroviária suburbana da AML.

Está ainda prevista a realização da modernização da linha de Cascais, necessária face ao nível de obsolescência evidenciado pela infraestrutura e sistemas de sinalização, controlo de tráfego e catenária desta linha. Este projeto insere-se no âmbito do processo de abertura da exploração da linha de Cascais à iniciativa privada, devendo o projeto ser otimizado no sentido de possibilitar a mobilização de fundos privados para a sua consecução.

Será realizada também uma análise e ponderação do desenvolvimento e expansão das redes de Metro de Lisboa e Porto nos troços que evidenciem um volume de procura que se enquadre na verdadeira vocação de um sistema metropolitano pesado de passageiros, bem como da ligação, através de modo de transporte em sítio próprio, entre as linhas de Sintra e Cascais, sujeito à verificação dos princípios estabelecidos no capítulo 17 para a execução de novos projetos.

No que se refere ao projeto do Sistema de Mobilidade do Mondego, a sua execução não foi incluída na lista dos 30 investimentos prioritários proposta pelo GTIEVA. Não obstante, e nos termos dos princípios estabelecidos no capítulo 17, considera-se importante estudar, de forma racional e objetiva, outras soluções para a concretização deste projeto que permitam reduzir significativamente o seu volume de investimento e custos de funcionamento e que ofereçam uma resposta adequada às necessidades de mobilidade das populações e melhor enquadrada no volume de procura estimada para este projeto, recentemente corrigido face aos valores originais do projeto.

Não menos importante será o investimento no projeto "Portugal Porta-a-Porta", de alargamento da cobertura

dos serviços públicos de transporte de passageiros a todo o país, especialmente nas zonas de baixa densidade populacional.

Os transportes públicos de passageiros apresentam baixas emissões de carbono, quando comparadas com as do transporte individual. Com efeito, a promoção do aumento da quota modal dos sistemas de transportes públicos de passageiros face ao transporte individual produz um conjunto de benefícios para a sustentabilidade da economia, designadamente através de uma maior eficiência energética, uma redução das emissões de CO_2 e uma diminuição do congestionamento de tráfego, o que se enquadra nos principais objetivos do Programa Operacional da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos.

Nesse sentido, o desenvolvimento dos novos projetos relativos aos transportes públicos de passageiros encontra-se fortemente dependente da disponibilidade de financiamento comunitário para a sua execução, através do Programa Operacional da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos.

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Metro de Lisboa / Extensão à Reboleira	15	15	0	0	0
Linha de Cascais	160		128	32	0
Outros serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional	580	0	464	56	60
TOTAL	**755**	**15**	**592**	**88**	**60**

Ilustração 44 — Projetos prioritários 2014-2020 nos transportes públicos de passageiros

14.2 — PROGRAMA DE EQUILÍBRIO FINANCEIRO E OPERACIONAL

O PET incorporou um diagnóstico abrangente da situação financeira da generalidade das empresas públicas no sector dos transportes públicos de passageiros.

Por forma a corrigir os problemas identificados ficou desde logo estabelecido um *road-map* de reformas estruturais através de:

A) Programa de equilíbrio operacional:

1) Primeira fase: reestruturação das empresas de transportes do Sector Empresarial do Estado.
2) Segunda fase: abertura à iniciativa privada da exploração do serviço público.

B) Programa de equilíbrio e saneamento financeiro do sector.

No capítulo 3 é apresentado um resumo com o balanço das reformas implementadas ou em curso desde 2011, bem como dos principais resultados produzidos.

Até ao fim do Programa de Assistência Económica e Financeira, e após decisão final - em articulação com os *stakeholders* relevantes, designadamente os municípios de Lisboa e Porto - quanto ao modelo futuro de exploração e modelo de concurso, serão lançados os concursos para a abertura à iniciativa privada da operação dos serviços de transporte de passageiros de Lisboa e Porto.

Seguir-se-á o lançamento de concurso para a exploração da linha de Cascais. Com base na experiência deste procedimento será decidido o modelo a adotar quanto à abertura à iniciativa privada das restantes linhas ferroviárias suburbanas de Lisboa e Porto, bem como uma avaliação de eventual idêntico procedimento para os serviços ferroviários de longo curso.

No mesmo sentido, será também realizada a abertura à iniciativa privada dos serviços públicos de transporte de passageiros em modo fluvial na Área Metropolitana de Lisboa.

Com estas medidas será promovida uma maior eficiência na prestação dos serviços referidos, permitindo, por um lado, reduzir os encargos do Estado e, por outro, assegurar o cumprimento das obrigações de serviço público, de acordo com elevados padrões de qualidade e segurança, ao serviço das populações.

Em paralelo, deverá ser acordada uma nova forma de envolvimento e articulação com os *stakeholders* e entidades relevantes das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto no planeamento e organização dos serviços públicos nos seus territórios, promovendo uma maior coordenação das políticas de transportes e de ordenamento do território.

No âmbito do *road-map* estabelecido, será também estabelecido o modelo de saneamento financeiro da dívida histórica das empresas públicas de transportes, medida liderada pelo Ministério das Finanças, em estreita colaboração com o Ministério da Economia e com as instâncias Comunitárias.

14.3 — NOVO REGIME JURÍDICO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

14.3.1 — Necessidade de um novo regime

Um dos constrangimentos há muito evidenciados nos serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional prende-se com o seu enquadramento legal que atribui aos operadores a iniciativa quanto aos serviços a explorar.

Este enquadramento limita, na prática:

• A oferta dos serviços públicos de transportes de passageiros a nível nacional exclusivamente aqueles serviços que se mostrem viáveis numa ótica puramente comercial, não tomando assim em conta critérios de coesão territorial e social, intermodalidade, redução da utilização do transporte individual, da fatura energética e das emissões de CO_2;
• O poder de intervenção e os instrumentos à disposição do poder central e local no planeamento e organização dos serviços públicos de transporte de passageiros;
• A pressão competitiva neste sector, um dos principais fatores de promoção da competitividade e eficiência da economia.

14.3.2 — Enquadramento legal

A exploração do transporte público de passageiros, no modo rodoviário, é ainda regulada pelo Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro, sucessivamente alterado, e pela Lei n.º 10/90, de 17 de março, designada Lei de Bases dos Transportes Terrestres (LBSTT), ainda não regulamentada em alguns dos seus aspetos essenciais. Coexistem, assim, diplomas elaborados em contextos económicos, políticos e sociais muito diferentes, comportando lógicas de intervenção e de atuação distintas e, em alguns casos, de difícil aplicação prática.

A entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo ao serviço público de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros veio estabelecer um novo enquadramento comunitário que impõe a obrigatoriedade de celebração de contratos de serviço público entre as autoridades competentes e os operadores de serviço público de passageiros, sempre que haja lugar à atribuição de direitos exclusivos e/ou à atribuição de compensação financeira em razão de obrigações de serviço público por estes suportadas, apontando para um regime de "concorrência regulada" e a abertura progressiva dos mercados do transporte público de passageiros a nível europeu.

O novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros pretende melhorar as condições da exploração destes serviços públicos, bem como a satisfação das necessidades dos cidadãos, sem descurar os princípios que devem nortear a prestação dos serviços de interesse económico geral, designadamente o uso eficiente dos recursos públicos, a promoção da qualidade dos serviços, o desenvolvimento equilibrado do território, a articulação intermodal e o maior equilíbrio na gestão dos serviços.

14.3.3 — Princípio da equidade de oportunidades no acesso aos transportes

Existe uma grande assimetria entre a oferta de serviços públicos de transporte de passageiros disponível nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto face ao resto do país, em especial nas zonas de baixa densidade populacional.

Com efeito nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto a cobertura de serviços públicos de transporte de passageiros é, em média, de 3,5 km de carreiras rodoviárias / km^2, com frequências diárias elevadas, enquanto no resto do país a oferta é, em média, de 1,1 km / km^2.

O novo regime jurídico estabelece o princípio da equidade de oportunidades dos cidadãos no acesso aos sistemas públicos de transporte de passageiros, quando dele necessitem, a custos sustentáveis, promovendo a coesão económica, social e territorial dos cidadãos.

Para o efeito serão estabelecidos níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros a serem assegurados em todo o território nacional, o que constitui um importante passo para a coesão social e territorial, em especial quanto às zonas de baixa densidade populacional.

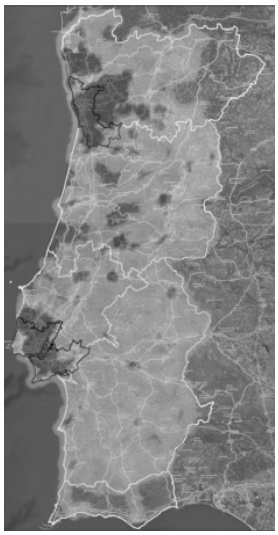


Ilustração 45 — Cobertura atual de serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional (fonte: IMT/SIGESCC 2012)

14.3.4 — Serviços públicos de transporte flexíveis

É também definido o enquadramento legal para a exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros flexíveis, já existente em diversos países europeus, através do qual é possível dar uma resposta adequada às necessidades de mobilidade das populações, sobretudo em zonas do território com baixa densidade populacional.

14.4 — NOVA REPARTIÇÃO DE COMPETÊNCIAS ENTRE O PODER CENTRAL E LOCAL

O novo regime jurídico dos serviços públicos de transportes de passageiros irá estabelecer um referencial claro de atuação para todos os intervenientes na organização e gestão do sistema de mobilidade e transportes, promovendo a transparência e a abertura progressiva dos mercados, num quadro concorrencial claro e acessível a todos os interessados.

O Decreto-Lei n.º 77/84, de 8 de março, que aprovou o regime da delimitação e da coordenação de atuações da administração central e local, estabelecia ser competência dos municípios a organização da rede de transportes coletivos urbanos e não urbanos que se desenvolvam exclusivamente na respetiva área territorial. As sucessivas atualizações deste regime mantiveram, no essencial, esta disposição.

Também a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, aprovada pela Lei n.º 10/90, de 17 de março, estabelece que os transportes regulares urbanos e os transportes regulares locais são explorados diretamente pelo município respetivo, ou mediante contrato de concessão ou de prestação de serviço outorgado entre o município e empresas transportadoras devidamente habilitadas.

Não obstante estas disposições, a falta de regulamentação tem impedido a efetiva assunção de competências pelos municípios relativamente aos serviços de transporte que se desenvolvam dentro da respetiva área geográfica, antiga reivindicação do poder local.

A publicação do novo regime das autarquias locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, constitui o primeiro passo significativo no cumprimento da descentralização de competências nas entidades locais — municípios e comunidades intermunicipais -, em prol de uma melhor e mais eficiente organização dos serviços públicos, numa lógica de proximidade com as populações servidas.

É, no entanto, com a aprovação deste novo regime jurídico que passará a existir um enquadramento legal que concretizará uma efetiva descentralização de competências passando a caber:

• Aos municípios as competências na organização dos sistemas públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal;

• Às comunidades intermunicipais as competências na organização dos sistemas públicos de transporte de passageiros de âmbito regional.

Esta nova organização permitirá ganhos evidentes em termos de escala e eficiência, em benefício das populações, mantendo, pelas suas especificidades, a definição de um regime especial para as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, como aliás a própria Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres já prevê.

14.5 — PORTUGAL PORTA-A-PORTA

Através do despacho do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações n.º 7575/2012, de 1 de junho, foi aprovado o desenvolvimento de um projeto-piloto de transporte flexível na Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo, iniciado em janeiro de 2013, com o objetivo de proporcionar serviços de transporte público às zonas do concelho de Mação não servidas por transportes regulares.

Aquele projeto-piloto mostrou que é possível assegurar uma oferta de transportes que satisfaça as necessidades de mobilidade das zonas de baixa densidade populacional e com custos sustentáveis para o erário público.

Com base nessa experiência o Governo está a estudar o seu alargamento a todo o país através do lançamento do programa "Portugal Porta-a-Porta", dirigido ao desenvolvimento de uma rede de serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional que sirva as regiões que atualmente não dispõem de oferta de serviços de transporte, dando resposta aos seguintes princípios:

• Satisfazer das necessidades básicas de mobilidade da população, de forma eficiente e adequada à procura;
• Assegurar a cobertura de níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros estabelecidos no novo regime jurídico em todo o território nacional, incluindo em zonas de baixa densidade populacional;
• Promover da equidade de oportunidades e a coesão social e territorial;
• Fomentar o desenvolvimento económico do país;
• Assegurar a sustentabilidade financeira e eficiência do serviço público.

Trata-se de um novo serviço, organizado em articulação entre o Estado, as Autarquias, as organizações do sector solidário e os operadores de transporte, tirando partido da experiência piloto da CIM Médio Tejo e dos meios e recursos já existentes no país, com vantagens:

• Para as populações, que passam a dispor de serviços de transporte público de passageiro onde hoje não existem;
• Para as organizações do sector solidário que poderão rentabilizar os meios e recursos de que dispõe, designadamente o seu parque de viaturas e os seus condutores, habilitados para o transporte de passageiros;
• Para as autarquias, que passam a dispor de mais instrumentos para um desenvolvimento e integração económica, social e territorial dos seus municípios;
• Para os operadores de transporte, uma vez que os serviços flexíveis poderão atrair mais passageiros para o sistema de transportes, numa lógica de complementaridade e não de competição.

Ilustração 46 — Experiência piloto de transportes públicos flexíveis na CIM Médio Tejo

14.6 — ALARGAMENTO DO PASSE SOCIAL+ A TODO O PAÍS

O PET estabeleceu o princípio da reformulação dos mecanismos de apoio social, concentrando-os nos segmentos da população com menores rendimentos e que deles mais necessitam.

Deste modo foi invertida a lógica de apoio transversal a títulos de transporte em função a idade ou da ocupação, passando a vigorar uma lógica de apoio em função da condição de recursos do beneficiário.

Conforme estabelecido no Memorando de Entendimento assinado pelo Governo Português em 2011 com a Comissão Europeia, o Banco Central Europeu e o Fundo Monetário Internacional, foi realizada em 2011 e 2012 uma atualização extraordinária dos preços praticados pelas empresas públicas de transporte – sobretudo nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto - por forma a equipará-los aos preços médios europeus ajustados pela paridade do poder de compra, contribuindo desta forma para dar resposta à situação crítica a que chegaram aquelas empresas,

Em complemento a estas medidas, e seguindo o princípio atrás enunciado, foi criado o Passe Social+ que atribui descontos de até 60% nos títulos dos transportes públicos de passageiros às famílias com menores recursos.

Até ao fim da presente legislatura é intenção do Governo alargar a cobertura do Passe Social+ a todo o país, em paralelo com a simplificação do mecanismo de prova de condição de recursos atualmente implementado.

O alargamento do Passe Social+, em conjunto com a criação de serviços públicos de transporte de passageiros para todo o território nacional, são um passo extremamente importante para a promoção da coesão social e territorial e para o desenvolvimento económico harmonioso do país.

Estas importantes medidas são hoje possíveis face aos resultados obtidos com o processo de reestruturação e reequilíbrio operacional das empresas públicas de transportes, iniciado em 2011, que permitiram a libertação de recursos do Orçamento do Estado para o investimento em todo o País.

Sai assim reforçado o empenho em dar continuidade às reformas neste sector, com o envolvimento e a participação de todas as partes interessadas, de forma a atingir a plena sustentabilidade financeira do serviço público de transportes, objetivo que beneficia os contribuintes Portugueses, os passageiros e os milhares de postos de trabalho que o sector representa.

14.7 — MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE ACOLHIMENTO DE TURISTAS E INFORMAÇÃO AO PÚBLICO

Os serviços públicos de transporte de passageiros são um fator crítico na perceção dos turistas quanto à qualidade do acolhimento e grau de satisfação durante a estadia em Portugal.

Nesse sentido a disponibilização de informação ao público em formato bilingue (Português e Inglês) deverá ser progressivamente implementada em todos os suportes físicos e digitais disponíveis nos serviços públicos de transporte de passageiros e estabelecida como regra a utilizar no que diz respeito à produção e instalação de novos suportes.

Com a criação do Novo Regime Jurídico dos Serviços Públicos de Transportes de Passageiros passa a ser obrigatório o carregamento, por parte de todos os operadores a nível nacional, de dados designadamente quanto a horários, tarifários, mapas ou outros, numa base de dados do Instituto da Mobilidade e dos Transportes. Deste modo passar-se-á a dispor de uma ferramenta centralizada e

aberta de consulta via internet de informação pública quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros em Portugal. Esta ferramenta deverá privilegiar o livre acesso e a integração com terceiros de sistemas e fontes de divulgação informativa relativa ao destino Portugal.

No mesmo sentido, será avaliada a oferta de títulos de transporte ou modalidades de transporte, vocacionados para o consumo turístico, integrando os diferentes serviços e operadores e para períodos de tempo adequados, em articulação com a Secretaria de Estado do Turismo.

Por último, em novos processos de recrutamento nas empresas públicas de transportes de passageiros para colaboradores com funções de bilheteira e informação ao público deverá passar a ser requerido como uma das condições de seleção um nível adequado de proficiência em inglês. Quanto aos atuais colaboradores afetos a essas funções que não disponham destas competências, deverá ser implementado um plano de formação gradual e apropriado.

15 — REGULAÇÃO

Foram aprovados em Reunião de Conselho de Ministros o projeto de Decreto-Lei que aprova os Estatutos da nova Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), bem como o projeto de Decreto-Lei que altera a Lei orgânica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT) cuja orgânica foi aprovada pelo Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, procedendo à sua reestruturação.

A AMT sucede, portanto, ao IMT, nas suas atribuições em matéria de regulação, de supervisão e de promoção e defesa da concorrência nos sectores marítimo-portuário, da mobilidade e no âmbito dos transportes terrestres, fluviais e marítimos e infraestruturas, enquanto serviços de interesse económico geral e das atividades baseadas em redes.

Procede-se assim à segregação das funções de regulação, supervisão, bem como de promoção e defesa da concorrência, algumas delas cometidas ao IMT, que incluem não só as atribuições e competências nessas áreas em matéria de transportes terrestres do extinto Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestre, I.P., bem como as atribuições e competências regulatórias em matéria de infraestruturas rodoviárias do extinto Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, I. P. (InIR), e ainda as atribuições e competências do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM), no domínio da supervisão e regulação da atividade económica dos portos comerciais e dos transportes marítimos.

Com a aprovação da recente alteração à Lei orgânica do IMT, este Instituto passou a poder ter a faculdade de acompanhar a gestão de contratos de concessão nos quais o Estado seja concedente em sectores não incluídos na alínea anterior, nomeadamente relativos a transporte aéreo e infraestruturas aeroportuárias, na sequência de determinação específica de poderes por parte da tutela.

Ademais, no atual quadro de reestruturação do sector empresarial do Estado, a não obrigatoriedade da utilização do dispositivo eletrónico de matrícula, imposta pela Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro, veio reduzir o âmbito do sistema de identificação eletrónica de veículos, que passou a estar centrado na cobrança de taxas de portagem, e veio, muito em particular, reduzir as suas exigências de gestão segregada e autonomizada, pelo que foi a decisão, através de Decreto-Lei, de extinguir a SIEV – Sistema de Identificação Eletrónica de Veículos, S.A. (SIEV), sociedade de capitais totalmente públicos, que foi constituída ao abrigo do Decreto-Lei n.º 111/2009, de 18 de maio, e que visava assegurar a gestão e exploração do sistema de identificação eletrónica de veículos.

Face ao referido, as atribuições da SIEV respeitantes à exploração e gestão do sistema de identificação eletrónica de veículos, incluindo, os serviços de gestão de normas e processos do sistema de identificação eletrónica de veículos, de autorização de utilizadores do sistema de identificação eletrónica de veículos, de gestão dos dispositivos eletrónicos de matrícula e certificação de tecnologia, de gestão de eventos de tráfego públicos, para efeitos de cobrança de portagens e outras taxas rodoviárias, de gestão de sistemas de informação relativas à atividade que desenvolve, de aprovação e de fiscalização de sistemas de identificação automática de dispositivos eletrónicos (road side equipment ou RSE), e de gestão de RSE próprio, foram integradas no IMT. Por outro lado, as atribuições da SIEV, relativas à regulação do sistema de identificação eletrónica de veículos, nomeadamente, a definição e aprovação dos respetivos regulamentos e sua fiscalização, foram integradas na Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.

Com esta reforma, o IMT e a AMT passam a prosseguir as seguintes missões:

• IMT — Exercício das funções de regulamentação técnica, de licenciamento, coordenação, fiscalização e planeamento no sector dos transportes terrestres, fluviais e respetivas infraestruturas e na vertente económica do sector dos portos comerciais e transportes marítimos, bem como a gestão de contratos de concessão em que o Estado seja concedente nos referidos sectores ou em outros sectores, nomeadamente relativos a transporte aéreo e infraestruturas aeroportuárias, de modo a satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e bens;

• AMT — Regulação e fiscalização do sector da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, ferroviários, e respetivas infraestruturas, e da atividade económica no sector dos portos comerciais e transportes marítimos, enquanto serviços de interesse económico geral e atividades baseadas em redes, através dos seus poderes de regulamentação, supervisão, fiscalização e sancionatórios, com atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos utilizadores e de promoção e defesa da concorrência dos sectores privados, público, cooperativo e social, nos termos dos seus estatutos e demais instrumentos jurídicos.

16 — METAS PARA O HORIZONTE 2014-2020

Para acompanhamento do grau de sucesso da implementação das reformas e investimentos previstos no presente documento é estabelecido um conjunto metas de resultados, ambicioso mas realista, para o horizonte 2014-2020, tomando como referência os dados relativos ao ano de 2013:

INDICADOR	META
N.º de TEU movimentadas nos principais portos Portugueses	+50%
N.º de toneladas.km transportadas em modo ferroviário	+40%
N.º de passageiros.km transportados nos serviços públicos de transporte de passageiros	+15%
N.º de passageiros movimentados nos aeroportos nacionais	+25%
N.º de veículos.km anuais na rede de autoestradas nacionais	+15%

INDICADOR	META
N.º de turistas de cruzeiro que escalem os portos nacionais	+50%
Resultado líquido anual consolidado das empresas públicas do sector dos transportes e infraestruturas	Positivo
Redução de emissões de CO_2e	-247 kT
Redução de emissões de NO_X	-0,32 kT
Redução de emissões de partículas	-0,031 kT

17 — AVALIAÇÃO E MITIGAÇÃO DE RISCOS

No presente capítulo são abordados os principais riscos identificados que podem influenciar negativamente a execução do PETI3+, bem como possíveis medidas de mitigação para os mesmos.

17.1 — RISCO DE FINANCIAMENTO

17.1.1 — Financiamento comunitário

A mobilização das várias modalidades de financiamento comunitário não é isenta de riscos, na medida em que depende do cumprimento dos requisitos de elegibilidade previstos nos respetivos regulamentos, bem como de aceitação e aprovação por parte da Comissão Europeia.

Neste âmbito os principais riscos identificados prendem-se com os projetos relativos ao sector rodoviário — considerada prioridade negativa pela Comissão Europeia — e projetos não relacionados com o transporte de mercadorias.

Acresce ainda que no caso do programa *Connecting Europe Facility* (CEF) as candidaturas são selecionadas em regime concorrencial com os projetos dos demais Estados Membros, pelo que, para merecerem aprovação, os projetos nacionais terão que demonstrar um mérito superior ao das restantes candidaturas.

Nesse sentido, a execução dos projetos apresentados no presente documento encontra-se condicionada à obtenção das fontes de financiamento identificadas, por forma a não onerar o Orçamento do Estado acima dos valores indicados.

17.1.2 — Financiamento privado

Uma parte significativa dos projetos indicados pressupõe a sua viabilidade financeira e comercial, por forma a mobilizar financiamento privado para a sua execução e financiamento.

Deste modo, a análise mais detalhada e estruturação dos projetos a executar através de financiamento privado deverá ter em conta este condicionante e potenciar a sua viabilidade, sem a qual não será possível a sua concretização.

17.1.3 — Contrapartida pública nacional

A realização dos investimentos previstos no presente PETI3+ implica um significativo esforço de investimento para o Orçamento do Estado e entidades do Sector Público Empresarial.

O esforço de consolidação orçamental e de correção dos desequilíbrios financeiros do Estado Português irá manter-se pelo período de vigência do PETI3+, pelo que não poderão ser negligenciados os riscos relativos à disponibilidade financeira do Estado para assegurar a totalidade da contrapartida nacional exigível à execução do conjunto de investimentos prioritários aqui apresentados.

Nesse sentido é crítico para o sucesso do PETI3+ dar continuidade ao processo de reformas estruturais com vista a assegurar a sustentabilidade financeira global e duradoura do sector e aliviar as responsabilidades transferidas para as futuras gerações

17.2 — RISCO DE SOBRECUSTOS

Os gestores públicos devem assegurar uma grande atenção na execução dos projetos, por forma a assegurar que os custos finais com a sua execução não ultrapassam ou, preferencialmente, ficam abaixo dos estimados.

Nesse sentido deverá reforçar-se o empenho e esforço de planeamento, racionalização, otimização e monitorização dos projetos, por forma a assegurar uma adequada execução dos mesmos.

17.3 — RISCO DE EXECUÇÃO

Durante a fase de execução dos projetos existe o risco de a entidade promotora não dispor dos meios e recursos ou de corretos procedimentos de planeamento, execução e monitorização dos projetos, traduzindo-se em riscos de execução dos projetos.

Para o efeito, deverão ser acautelados que cada entidade promotora dispõe dos meios e recursos necessários, formação e mecanismos de planeamento e monitorização de projetos, por forma a mitigar estes riscos.

17.4 — RISCOS AMBIENTAIS

Os projetos estabelecidos no presente documento são submetidos a avaliação ambiental nos termos da legislação ambiental nacional e comunitária aplicável. As consequências sobre a execução dos projetos decorrentes de eventuais avaliações ambientais condicionadas ou não favoráveis são tanto maiores quanto mais avançado for o estado de desenvolvimento dos mesmos. Nesse sentido, importa precaver e mitigar, em fases preliminares de desenvolvimento, os eventuais riscos ambientais decorrentes dos projetos estabelecidos no presente documento.

A construção de novas infraestruturas rodoviárias e ferroviárias poderá implicar impactes sobre a biodiversidade e as florestas, designadamente pela fragmentação ou pelo aumento dos fatores de perturbação de habitats protegidos, pela afetação dos corredores que estabelecem a ligação entre esses habitats, pela afetação de espécies florísticas e faunísticas a nível local, pela potenciação de riscos de incêndios ou pela desflorestação e desmatagem das áreas de implantação dos projetos. Dado que uma parte significativa destes projetos visa a expansão da capacidade e a melhoria das condições de exploração dos portos, poderão também existir riscos para a preservação e valorização dos recursos marinhos.

Estes riscos poderão ainda estar associados a alterações das emissões de poluentes atmosféricos, que poderão afetar a qualidade do ar, e dos níveis de ruído.

Poderão também existir riscos associados a alterações da ocupação do solo ou das redes de drenagem natural e ao atravessamento de cursos de água, bem como a escorrências nas fases de execução das obras e nas fases de exploração, em particular as escorrências dos pavimentos das vias, que poderão afetar a qualidade dos solos e das águas de superfície e subterrâneas.

Adicionalmente poderão ocorrer afetações da paisagem e do património construído, incluindo o património arquitetónico e arqueológico.

Por outro lado o sector dos transportes apresenta riscos e vulnerabilidades a fatores ambientais, em particular às alterações climáticas. Estas vulnerabilidades traduzem-se em riscos de danos nas infraestruturas devidos a eventos meteorológicos extremos e à subida do nível médio do mar (por exemplo, acessos rodoviários afetados, terminais portuários destruídos), riscos relacionados com as plataformas logísticas e, consequentemente, riscos económicos e sociais.

Estes efeitos dependem essencialmente da implantação e das características dos projetos e, como tal, devem ser analisados em sede de avaliação de impacte ambiental desses projetos.

Os projetos estabelecidos no presente documento encontram-se em diferentes fases de desenvolvimento. Deste modo, alguns dos projetos foram já sujeitos ao procedimento de avaliação de impacte ambiental, tendo sido emitidas as respetivas Declarações de Impacte Ambiental, encontrando-se os impactes ambientais devidamente avaliados e as medidas mitigadoras estabelecidas, sendo importante monitorizar a eficácia das mesmas. Para os restantes projetos, deverá ser acautelada logo desde as fases preliminares de conceção uma adequada avaliação ambiental, para que quaisquer fatores identificados possam ser atempadamente corrigidos, minimizando os seus impactes ambientais e garantindo a satisfação de objetivos ambientais e de desenvolvimento sustentável, em linha com políticas e estratégias europeias e nacionais.

17.5 — RISCO DE SOBREDIMENSIONAMENTO

O sobredimensionamento de projetos, quanto ao seu âmbito, ao seu dimensionamento ou quanto à adoção de soluções técnicas demasiado ambiciosas face ao seria necessário para o cumprimento dos objetivos que se pretendem atingir constitui um desperdício de recursos públicos que poderiam ser alocados a novos projetos em benefício da economia.

Nesse sentido, as entidades promotoras respetivas deverão prosseguir um esforço de análise, otimização e racionalização de cada projeto, por forma a adequa-los ao estritamente necessário e suficiente para o cumprimento dos objetivos que se pretendem atingir, com base em estimativas de procura rigorosas e prudentes.

17.6 — RISCO POLÍTICO

A boa e responsável gestão dos escassos recursos públicos à disposição do país requer, mais do que nunca, a conservação de consenso mínimos de médio e longo prazo, designadamente quanto à definição das prioridades do investimento em infraestruturas que potenciem as capacidades do tecido empresarial português e que contribuam para um processo de ajustamento sustentado e competitivo.

Por outro lado, a resistência à mudança e à realização de reformas estruturais necessárias pode comprometer o esforço de consolidação orçamental e de correção dos desequilíbrios financeiros do sector e das contas públicas que perdurará ao longo do período de vigência do PETI3+.

Nesse sentido, é crítica a obtenção de compromissos mínimos de médio e longo prazo, envolvendo os principais parceiros sociais e políticos do país quanto às medidas a executar ao longo do horizonte do PETI3+.

17.7 — ESTRUTURA DE ACOMPANHAMENTO

Deverá ser criada uma estrutura de acompanhamento, avaliação e mitigação de riscos na execução do presente PETI3+, a constituir no âmbito do IMT, a qual deverá produzir um parecer anual que incida sobre:

- Cronograma de execução e ponto de situação cada projeto, designadamente quanto a estudos e projetos, avaliação ambiental, procedimentos concursais, execução física e entrada em serviço;
- Estimas financeiras de execução dos projetos;
- Estimativas de procura e demais pressupostos que estiveram na base da decisão de realização do projeto;
- Procedimentos de candidatura a financiamento comunitário;
- Mobilização de financiamento privado;
- Identificação de riscos e recomendações quanto a medidas de mitigação dos mesmos.

Para o efeito, cada entidade promotora deverá designar um elemento coordenador, responsável pela execução de cada projeto, que sirva de interlocutor com a estrutura de acompanhamento.

Em paralelo, deverá ser promovida a monitorização dos impactes ambientais da implementação dos projetos e medidas do PETI3+, envolvendo a estrutura de acompanhamento e a Agência Portuguesa do Ambiente, designadamente no que respeita ao cumprimento das metas estabelecidas no capítulo 16, no que concerne às emissões de CO_2e, de NO_x e de partículas.

17.8 — PRINCÍPIOS A ASSEGURAR NA IMPLEMENTAÇÃO DOS PROJETOS

Sem prejuízo da identificação dos projetos prioritários estabelecidos neste documento, determinam-se um conjunto de princípios que deverão ser assegurados pelas respetivas entidades promotoras públicas como condição prévia à implementação de cada um dos projetos a concretizar no horizonte 2014-2020:

PRINCÍPIOS A ASSEGURAR

1) Os projetos a implementar deverão enquadrar-se nos Objetivos Estratégicos do PETI3+ identificados no presente documento.
2) Os escassos recursos públicos - disponibilizados pelos contribuintes – deverão ser afetados aos projetos que constituam a maior prioridade para o horizonte 2014-2020.
3) Deverá assegurar-se a existência de uma efetiva capacidade do Estado para suportar a totalidade dos encargos ao longo da vida útil de cada projeto, na fase de construção, operação e manutenção.
4) Deverá verificar-se a existência um saldo custo-benefício positivo, tendo por base projeções credíveis e prudentes, segundo metodologias reconhecidas internacionalmente.
5) Os projetos deverão ser corretamente dimensionados e otimizados, constituindo a solução mais eficiente, mais económica e mais adequada ao cumprimento dos objetivos que se pretendam atingir, por comparação com as demais alternativas possíveis para o efeito.
6) Deverá assegurar-se o cumprimento integral da legislação ambiental nacional e comunitária, de forma racional e em articulação com o cumprimento dos princípios anteriores.

Ilustração 47 — Princípios a assegurar nos projetos de investimento

([1]) Ver capítulo 7 e Anexo I e II ao presente documento, com relatório do GTIEVA e processo de consulta pública subsequente.

([2]) Para efeitos de economia de leitura não se irá reproduzir aqui na íntegra o conteúdo do relatório, análises e conclusões do GTIEVA, recomendando-se para o efeito a consulta do relatório técnico do Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado constante do Anexo I ao presente documento.

([3]) *Nota*. — Os projetos integrantes do corredor internacional norte e corredor internacional sul beneficiam duplamente o desenvolvimento daqueles corredores e do corredor do interior.

([4]) *Nota*. — Os projetos integrantes do corredor internacional norte e corredor internacional sul beneficiam duplamente o desenvolvimento daqueles corredores e do corredor do interior.

([5]) *Nota*. — Os projetos integrantes do corredor internacional norte e corredor internacional sul beneficiam duplamente o desenvolvimento daqueles corredores e do corredor do interior.

IEVA

GRUPO
DE TRABALHO
PARA AS INFRAESTRUTURAS
DE ELEVADO VALOR
ACRESCENTADO

RELATÓRIO FINAL

AE	Auto-estradas
AICEP	Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal
AML	Área Metropolitana de Lisboa
AMP	Área Metropolitana do Porto
AMT	Autoridade Metropolitana de Transportes
AMTL	Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa
AMTP	Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa
ANA	Aeroportos de Portugal
ANAM	Aeroportos da Madeira
ANMP	Associação Nacional dos Municípios Portugueses
ANTP	Associação Nacional das Transportadoras Portuguesas
ANTRAM	Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias
ANTROP	Associação Nacional de Transportadores Rodoviários Pesados de Passageiros
AP's	Administrações Portuárias
APA	Administração do Porto de Aveiro, S.A.
APCAP	Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Auto-Estradas ou Pontes com Portagens
APDL	Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A.
APFF	Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A.
APL	Administração do Porto de Lisboa, S.A.
APLOG	Associação Portuguesa de Logística
APOL	Associação Portuguesa de Operadores Logísticos
APP	Associação dos Portos de Portugal
APS	Administração do Porto de Sines, S.A.
APSS	Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.
APVC	Administração do Porto de Viana do Castelo, S.A.
ARP	Associação Rodoviária de Transportadores Pesados de Passageiros
Aut. Fin.	Autonomia Financeira
Bitola-métrica	Medida de distância ente carris mais utilizada na Europa
CAGR	*Compound Annual Growth Rate*
CIP / CEP	Confederação Empresarial de Portugal
Ck	comboio/quilómetro
CLT	Companhia Logística de Terminais Marítimos
CP	Comboios de Portugal
CPC	Conselho Português de Carregadores
CPCI	Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário
CSR	Contribuição do Serviço Rodoviário
CUF	Companhia União Fabril
DR	Diário da República

Glossário

e-freight	*The e-Freight Integrated Project* – desmaterialização do documento de transporte
EBIT	Earnings before interest and taxes
EBITDA	Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization
EN	Estrada Nacional
EP	Estradas de Portugal
ER	Estrada Regional
EM	Estrada Municipal
GI	Gestor de Infraestrutura
GT IEVA	Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado
Handlers	Entidades de assistência aeroportuária de passageiros, bagagem e carga
HCM	*High Capacity Manual*
IC	Itinerário Complementar
IFR/VFR	*Instruments Flight Rules/Visual Flight Rules*
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes
INAC	Instituto Nacional de Aviação Civil
INE	Instituto Nacional de Estatística
Integrators	Entidades prestadoras de serviços globais de logística
IP	Itinerário Principal
IPTM	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P.
IUC	Imposto Único de Circulação
JUP	Janela Única Portuária
LBC	LBC Tanquipor
LCC	*Low Cost Carrier*
LNEC	Laboratório Nacional de Engenharia Civil
ME	Ministério da Economia
MF	Ministério das Finanças
Movimento de aeronaves	Um movimento corresponde a uma aterragem ou descolagem
MoU	*Memorandum of Understanding*
MTS	Metro Transportes do Sul
NUTS	Nomenclaturas de Unidades Territoriais
NAV	Navegação Aérea de Portugal
NS	Nível de serviço
n/a	Não aplicável
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
OE	Orçamento de Estado
O&M	Operação e Manutenção
ONG	Organização não governamental

OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
OE	Orçamento de Estado
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
OE	Orçamento de Estado
O&M	Operação e Manutenção
ONG	Organização não governamental
OSOM	Observação Sistemática de Obras Marítimas
OTLIS	Operadores de transportes da Região de Lisboa
QCA	Quadro Comunitário de Apoio
PET	Plano Estratégico dos Transportes
PIDDAC	Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central
PIP	Pedido de Informação Prévia
PN	Passagens de nível
PRN	Plano Rodoviário Nacional
PSA	*Port of Singapore Authority*
RAA	Região Autónoma dos Açores
Rádio solo-comboio	Sistema de comunicação de voz e dados
RAM	Região Autónoma da Madeira
RCM	Resolução do Conselho de Ministros
Rede RTE-T	Rede transeuropeia de transportes (RTE-T)
REFER	Rede Ferroviária Nacional, EP
Renfe	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (operadora)
RF	Rede ferroviária
RFN	Rede Ferroviária Nacional (rede de caminhos de ferro)
RIV	Regiões de Informação de Voo
RL	Resultado Líquido
RMD	Regime de melhoria de desempenho
RO-RO	*Roll On - Roll Off*
RRN	Rede Rodoviária Nacional
RTE-T	Rede Transeuropeia de Transportes
SCUT	Sem Custos para o Utilizador
SEE	Setor Empresarial do Estado
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SEITC	Secretaria de Estado das Infra-estruturas, Transportes e Comunicações
SESAR	Single European Sky ATM (Air Traffic Management) Research
Solvab.	Solvabilidade
TAKARGO	Transporte de Mercadorias, SA
Taxi way	É uma faixa de pista num aeroporto/aeródromo que permite o acesso das aeronaves a pistas, terminais e hangares

TCGL	Terminal de Carga Geral e Granéis de Leixões
TCL	Terminal de Contentores de Leixões
TEU	*Twenty-foot equivalent unit*
TIP	*Transportes Intermodais do Porto*
TMDA	Tráfego Médio Diário Anual
TUP	Taxa de Uso Portuário
TVM	Tabela de Velocidade Máxima
UE	União Europeia
URF	Unidade de Regulação Ferroviária
UTI	Unidades de Transporte Intermodal
v	Velocidade
VAB	Valor Acrescentado Bruto
VND	Via Navegável do Douro
VTMIS	Sistemas de Informação e de Gestão do Tráfego de Navios
ZH	Zero Hidrográfico
ZALI	Zona de atividades logísticas e industriais

Índice

• Sumário Executivo

• Introdução

A Diagnóstico e constrangimentos

B Metodologia de prioritização de projetos e investimentos

C Prioritização de projetos e investimentos

D Recomendações e eixos de intervenção “não infraestruturais”

E Anexos

Sumário Executivo

Introdução

Por despacho do gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, constituiu-se o Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado – GT IEVA, que ficou mandatado de elaborar um relatório que consubstanciasse um conjunto de recomendações, como segue:

- Prioritização de investimentos para consolidação e desenvolvimento de infraestruturas de transportes;
- Eliminação de constrangimentos na rede de infraestruturas de transportes;
- Apresentação de propostas de natureza não-infraestrutural que eliminem bloqueios e constrangimentos existentes nos setores dos transportes incluídos no âmbito do GT IEVA.

O objetivo base deste trabalho consistiu em definir um conjunto prioritário de projetos e recomendações que, nos próximos sete anos, contribuam para potenciar a competitividade da economia nacional e do tecido empresarial, sem negligenciar a coesão territorial.

Os pressupostos orientadores deste trabalho podem ser sintetizados da seguinte forma:

- Respeito pelos objetivos da política orçamental, tornando o setor das infraestruturas de transportes equilibrado e suportável para os contribuintes (comportabilidade);
- Intermodalidade dos investimentos;
- *Timing* de execução.

Pela primeira vez em Portugal, a definição e execução de projetos de investimento em infraestruturas é antecedida de uma reflexão e propostas de prioritização elaboradas por um conjunto de entidades, privadas e públicas, que interagem neste domínio.

Durante três meses e meio, o GT IEVA realizou 36 reuniões e todo o plano de trabalho, metodologia e resultados apresentados obedeceram a um compromisso de aprovação consensual e unânime entre as 18 entidades e os 54 representantes que colaboraram na elaboração deste relatório.

Introdução (continuação)

O plano de trabalhos do GT IEVA é ilustrado no diagrama apresentado.

O mandato atribuído ao GT IEVA envolveu os seguintes setores de infraestruturas de transportes:

- Setor Ferroviário;
- Setor Rodoviário;
- Setor Marítimo-Portuário; e
- Setor Aeroportuário.

Neste relatório foram analisados 89 projetos, após uma prévia seriação de 238 intenções de investimento indicadas pelos membros do grupo.

1ª Fase: Diagnóstico e constrangimentos

2ª Fase: Metodologia de prioritização

3ª Fase: Prioritização de investimentos

4ª Fase: Recomendações não infraestruturais

Principais postulados considerados na definição da metodologia de prioritização:

1. *Mercadorias vs passageiros*
2. *Abordagem "follow the asset": potenciar infraestruturas existentes vs projetos greenfield*

Os resultados deste trabalho evidenciam os postulados considerados relevantes pelo GT IEVA para a competitividade da economia portuguesa. Os projetos considerados prioritários privilegiam:

- A carga e as mercadorias em detrimento dos passageiros;
- Os projetos de consolidação e desenvolvimento de infraestruturas existentes em vez de projetos novos.

O investimento nos portos e na ferrovia e revisão em baixa do PRN.

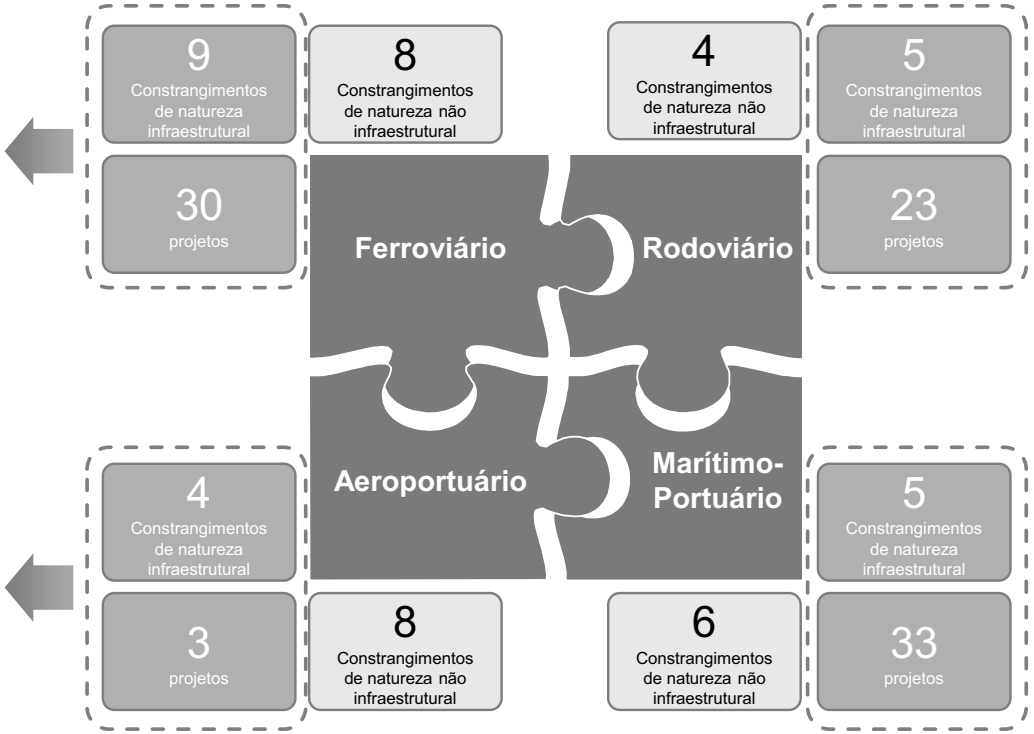
Diagnóstico e constrangimentos

A primeira fase do trabalho desenvolvido pelo GT IEVA consistiu no diagnóstico e levantamento de constrangimentos relativos a cada um dos setores das infraestruturas de transportes. Esta análise incluiu uma **breve caracterização da rede atual** de infraestruturas**,** a descrição dos **principais agentes** de cada **setor**, **o diagnóstico e constrangimentos** (dentro deste subcapítulo foi analisado o **Nível de maturidade da rede atual de infraestruturas, Intermodalidade** com outros modos de transporte**,** necessidades de **(Des)investimento** e os **Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade** de cada setor)**,** e o preenchimento da matriz de **constrangimentos e projetos.**

Da sistematização desta fase de diagnóstico e constrangimentos, derivam os seguintes resultados, por setor:

- Identificação dos projetos que endereçam os constrangimentos de natureza infraestrutural identificados no setor ferroviário:
  - **Matriz de Projetos *vs* Constrangimentos** do setor ferroviário

- Identificação dos projetos que endereçam os constrangimentos de natureza infraestrutural identificados no setor aeroportuário:
  - **Matriz de Projetos *vs* Constrangimentos** do setor aeroportuário



- Identificação dos projetos que endereçam os constrangimentos de natureza infraestrutural identificados no setor rodoviário:
  - **Matriz de Projetos *vs* Constrangimentos** do setor rodoviário

- Identificação dos projetos que endereçam os constrangimentos de natureza infraestrutural identificados no setor marítimo-portuário:
  - **Matriz de Projetos *vs* Constrangimentos** do setor marítimo-portuário

Diagnóstico e constrangimentos (continuação)

Tal como referido anteriormente, da fase de diagnóstico resultou a identificação e a descrição dos principais constrangimentos que afetam cada um dos setores das infraestruturas de transportes em apreço. O diagrama apresentado de seguida sistematiza os referidos constrangimentos:

Ferroviário	Rodoviário	Marítimo-Portuário	Aeroportuário
Degradação da infraestrutura	Fecho da "malha" da rede rodoviária	Condições de acesso / recepção de navios	Nº de movimentos hora para passageiros/carga
Vida útil e obsolescência técnica	Nível de sinistralidade	Limitações de capacidade	Espaço para estacionamento de aeronaves
Bitola, sinalização e sistemas de alimentação heterogéneos	Congestionamento de tráfego nos acessos às grandes cidades	Vida útil / obsolescência técnica de equipamento portuário	Falta de dinamização comercial para infra-estruturas já existentes
Ausência de eletrificação	Difícil acesso para os veículos de grandes dimensões aos principais centros urbanos e zonas portuárias	Ligação inexistente ou insuficiente à linha férrea e plataformas logísticas	Espaço para instalação de infraestruturas de empresas integradoras/operações dedicadas
Limitação do comprimento e peso máximo dos comboios	Estado de conservação das infraestruturas	Ligação inexistente ou insuficiente (elevado congestionamento) à rodovia	
Limitações de capacidade			
Falta de ligação eficiente dos principais portos e centros logísticos à Europa			
Falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas e polos industriais			
Falta de interface com rodovias e aeroportos			

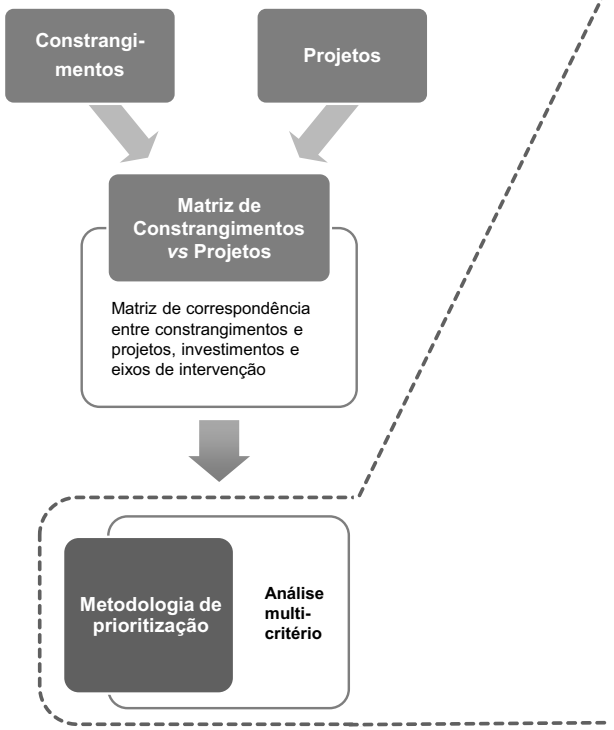
Legenda:
- Constrangimento com grau de prioridade elevado
- Constrangimento com grau de prioridade moderado
- Constrangimento com grau de prioridade baixo

Metodologia de prioritização

Após a listagem de constrangimentos e eixos de intervenção, procede-se nesta segunda fase do trabalho desenvolvido pelo GT IEVA à definição da metodologia de prioritização dos projetos identificados anteriormente.

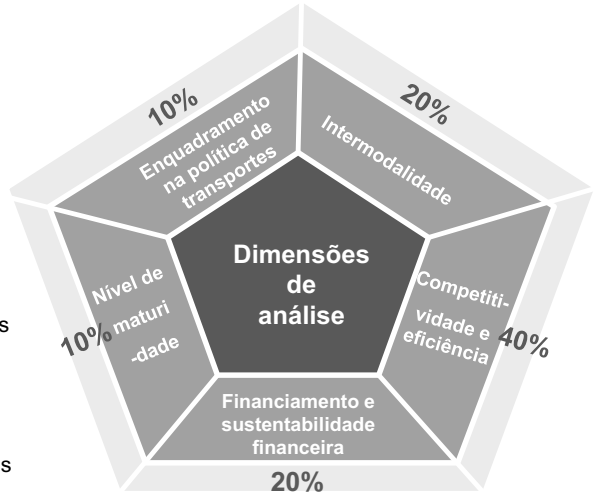
A metodologia de prioritização baseia-se numa análise multi-critério que consagra cinco dimensões com diferentes ponderações, tal como descrito em seguida:

1ª Diagnóstico e Matriz de Constrangimentos



2ª Metodologia de prioritização

- Foi definida uma metodologia multi-critério de forma a permitir prioritizar os projetos e investimentos identificados anteriormente.
- A metodologia definida assenta nas seguintes dimensões de análise:
  - Enquadramento na política de transportes;
  - Intermodalidade;
  - Competitividade e eficiência;
  - Financiamento e sustentabilidade financeira;
  - Nível de maturidade.
- Em função das dimensões definidas e respetivas ponderações atribuídas, é possível sintetizar os seguintes principais *drivers* que presidiram à metodologia de prioritização de projetos e investimentos:
  - Valorização dos aspetos relacionados com competitividade, eficiência, financiamento, sustentabilidade financeira e intermodalidade na análise dos projetos;
  - Valorização dos projetos que potenciem impactos positivos na economia por via do segmento de mercadorias em detrimento do segmento de passageiros;
  - Valorização de projetos que potenciem infra-estruturas já existentes em detrimento de projetos *greenfield*.



Metodologia de prioritização (continuação)

As dimensões de análise anteriormente listadas, estão organizadas em vários subcritérios, tal como detalhado nos quadros seguintes:

	Critério	Subcritério		
1.	ENQUADRAMENTO NA POLÍTICA DE TRANSPORTES	Europeia	RTE-T	*Core*
				Comprehensive
		Nacional	PET	
			Outros instrumentos	
2.	INTERMODALIDADE	Mercadorias	Portos	
			Plataformas logísticas	
			Parques industriais	
		Passageiros	Aeroportos e portos	
			Núcleos urbanos densos	
			Interfaces	
			Equipamentos público e serviços	

	Critério	Subcritério		
3.	COMPETITIVIDADE E EFICIÊNCIA	Competitividade	Captação de tráfego	Mercadorias
				Passageiros
		Eficiência	Eliminação de estrangulamentos	
			Sustentabilidade Operacional	
4.	FINANCIAMENTO E SUSTENTABILIDADE	Elegibilidade para incentivos comunitários		
		Potencial de captação de fontes externas de *funding*		
		Comportabilidade		
5.	NÍVEL DE MATURIDADE	Projetos em curso ou com existência de estudos/projetos		
		Timing de execução		

Prioritização de projetos e investimentos

Nesta terceira fase do trabalho desenvolvido pelo GT IEVA procede-se à análise de prioritização de projetos e investimentos, com base na metodologia multi-critério definida anteriormente. A análise de prioritização de projetos e investimentos comporta as seguintes etapas, como segue:

Análise setorial:

- **Introdução:** descrição dos eixos de intervenção e listagem dos projetos identificados por setor
- **Análise Multi-Critério:** análise dos projetos de acordo com a metodologia multi-critério
- **Prioritização:** prioritização dos projetos de acordo com a metodologia multi-critério

Análise consolidada:

- **Projetos mutuamente exclusivos:** identificação de projetos mutuamente exclusivos
- **Prioritização consolidada:** identificação dos projetos de infra-estruturas de transportes prioritários a nível nacional (*tier 1 e tier 2*)
- **Corredores prioritários / estratégicos:** identificação dos corredores inter/multimodais prioritários / estratégicos
- **Análise de *funding***: análise das fontes potenciais de *funding* dos projetos e investimentos identificados e priorizados

Prioritização de projetos e investimentos (continuação)

O diagrama seguinte ilustra os eixos de intervenção e os projetos identificados em cada um dos setores de atividade incluídos na análise prioritização:

Setor Ferroviário – 30 projetos

	Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	Modernização / Eletrificação	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade
Projetos	▪ Linha do Norte ▪ Corredor Aveiro – V. Formoso	▪ Modernização da linha de Cascais	▪ Linha do Algarve ▪ Linha do Douro (4) ▪ Linha do Minho ▪ Linha de Leixões ▪ Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos ▪ Linha do Oeste (2) ▪ Linha do Alentejo ▪ Linha do Sul (4) ▪ Linha da Beira Baixa (2) ▪ Linha do Vouga ▪ Metro do Mondego	▪ Lisboa/ Setúbal/ Sines/ Caia + Poceirão/ Vendas Novas + Bombel/Casa Branca + Ramal Petrogal Sines ▪ Aveiro/ F. Foz/ V. Formoso ▪ Porto/ Valença	▪ Linha do Norte (2) ▪ Linha do Minho ▪ Linha de Cintura (2)
#	2	1	19	3	5
Racional	▪ Projetos relacionados com a conclusão de planos de modernização de linhas ferroviárias	▪ Projetos relativo à modernização da linha suburbana de passageiros de Cascais	▪ Projetos diversos de modernização e electrificação	▪ Projetos relacionados com ligações internacionais	▪ Projetos relativos a aumento de capacidade

Setor Rodoviário – 23 projetos

	Projetos pré financiados	Projetos Prioritários	*Missing Links / Last Mile*	Outros Projetos
Projetos	▪ IP4. Túnel do Marão ▪ IC16. Radial da Pontinha	▪ IP3. Coimbra – Viseu ▪ IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1)	▪ IP5. Vilar Formoso – Fronteira ▪ Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia ▪ Nó do IP1/A1 com o IC9 ▪ Variante de Alalaia Montijo ▪ Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal ▪ IC35 Variante Arouca - Santa Maria da Feira ▪ Var EN9 - Ligação A16 / A21 ▪ Variante de Riachos ▪ Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados	▪ IP8. St. Margarida do Sado – Beja ▪ IC2. Carregado/Venda das Raparigas ▪ Nó dos Caniços no IP1 – VF Xira ▪ Novo nó de saída da A41 - Parque Millenium + Lig. Maia ▪ IC35. Penafiel / Entre-os-Rios ▪ Acessibilidades ao Eco Parque do Relvão, inc. ponte Chamusca ▪ IC11. Peniche/Torres Vedras ▪ Construção do lanço EN 101 - Felgueiras – Lixa EN 15 ▪ Variantes rodoviárias Vendas Novas e Montemor-o-Novo ▪ Variante à EN 378 (acesso à vila e ao porto de Sesimbra)
#	2	2	9	10
Racional	▪ Projetos que, tendo sido analisados no GTIEVA, já têm condições de financiamento pré-asseguradas	▪ Projetos considerados prioritários	▪ Projetos complementares à RTE existente, pelo que podem considerar-se *last mile* ou *missing link*	▪ Projetos que não reúnem as características para poder ser caracterizados como complementares à RTE em serviço

Setor Aeroportuário – 3 projetos

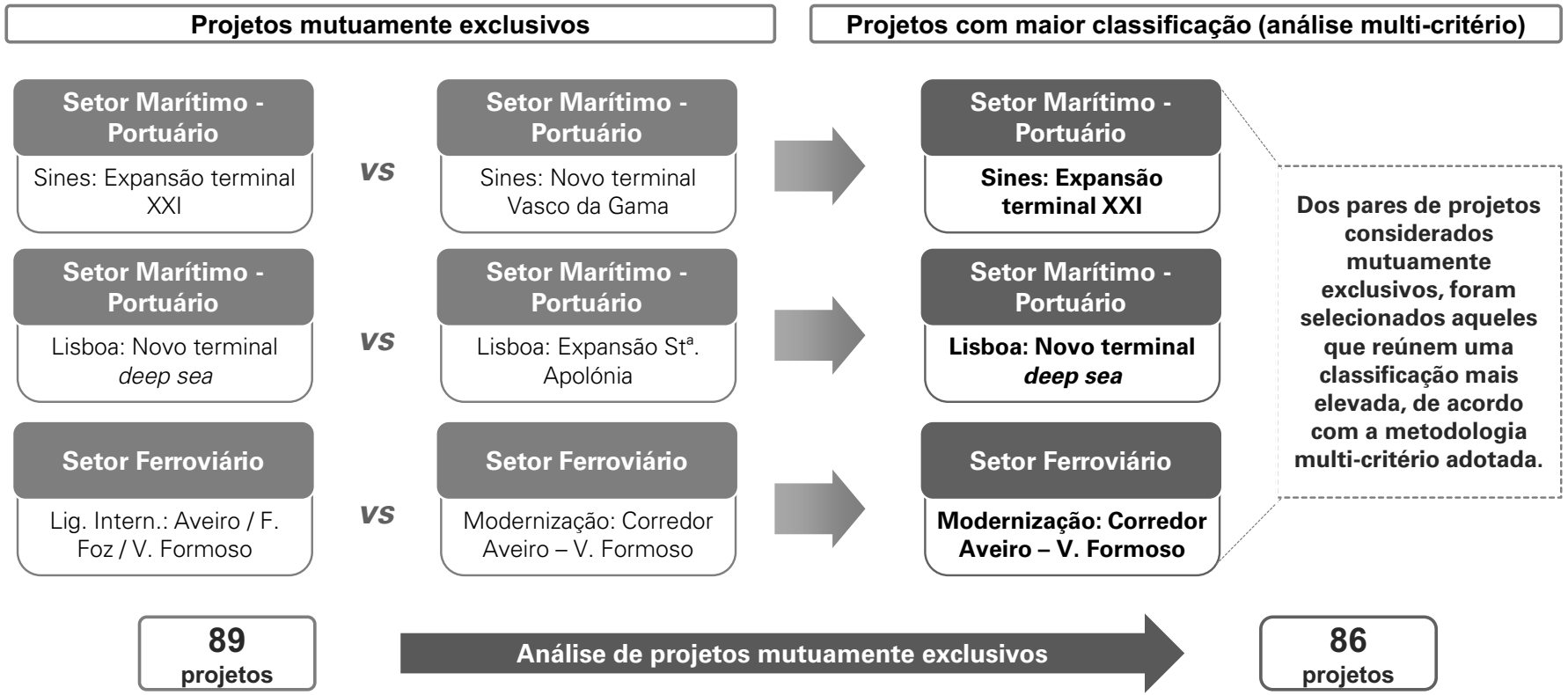
	Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL)	*Integrators* - Fedex	Base aérea Monte Real
Breve descrição	▪ Construção de um novo Terminal de Carga, situado no Aeroporto de Lisboa, que possibilitará a deslocalização do terminal de carga existente para o interior do aeroporto permitindo, assim, melhorar a operação actual da DHL Express.	▪ Este projeto envolve um conjunto de iniciativas de curto/médio prazo que poderão contribuir para uma melhorar a articulação entre todos os organismos envolvidos nas operações de carga expresso e infraestruturas aeroportuários, nomeadamente do aeroporto de Lisboa e Porto.	▪ Adaptação da base aérea Monte Real com o objectivo de proporcionar a utilização de voos comerciais.

Setor Marítimo-Portuário – 33 projetos

	Acessibilidades marítimas a portos	Acessibilidades ferro/rodov. a portos	Aumento capacidade / condições operação	Plataformas logísticas e/ou industriais	Terminais / infra-estruturas *greenfield*
Projetos	▪ Viana do Castelo: melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima ▪ Aveiro: receção navios maior dimensão ▪ F. Foz: recepção navios maior dimensão ▪ Lisboa: navegabilidade e descont. ▪ Setúbal: recepção navios maior dimensão ▪ VN Douro: – Canal navegável, segurança e sinalização – Eclusas	▪ Viana do Castelo: – Acesso rodoviário – Ramal ferroviário ▪ Setúbal: lig. ferroviária Mitrena	▪ Viana do Castelo: – Ampliação porto comercial – Equipamentos e grua 100t ▪ Leixões: ampliação terminal cont. Sul ▪ Aveiro: – Terminais *Ro-Ro* contentores e granéis – Sistemas de informação ▪ Lisboa: – Terminal Seixal (Cais SN) – Terminal cont. Alcântara – Terminal cont. Stª Apolónia – Reabilitação cais Alhandra ▪ Setúbal: expansão *ro-ro* ▪ Sines: expansão terminal XXI ▪ Algarve: melhoria instalações ▪ VN Douro: melhoria infra-estruturas portuárias	▪ Leixões: plataforma logística ▪ Aveiro: – ZALI e expansão plataforma de Cacia ▪ F. Foz: dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul	▪ Leixões: – Novo terminal de cruzeiros – Novo terminal de contentores ▪ Aveiro: desenvolvimento de terminais cobertos ▪ Lisboa: – Novo terminal *deep sea* – Novo terminal de cruzeiros – Marina do Tejo ▪ Sines: novo terminal Vasco da Gama
#	7	3	12	4	7
Racional	▪ Projetos relacionados com a melhoria de acessos marítimos a portos	▪ Projetos relacionados com construção ou melhoria de acessos ferro e rodoviários a portos, numa ótica de intermodalidade	▪ Projetos que consistem em aumentos de capacidade, eficiência e de condições de operação	▪ Projetos associados à implementação ou melhoria de plataformas logísticas e/ou industriais adjacentes a infra-estruturas portuárias	▪ Projetos relativos à construção de terminais *greenfield*

Prioritização de projetos e investimentos (continuação)

Da análise efetuada na primeira etapa da fase de prioritização de projetos e investimentos, é possível identificar projetos mutuamente exclusivos. De seguida, apresentam-se os projetos com as características referidas e, destes, quais os projetos selecionados para integrar a segunda etapa da fase de prioritização, que consiste na análise consolidada dos quatro setores incluídos no âmbito do GT IEVA.



Prioritização de projetos e investimentos (continuação)

Da análise consolidada efetuada, e após a eliminação dos projetos considerados mutuamente exclusivos, resulta a seguinte prioritização de projetos e investimentos pelos quatro setores em apreço:

"Tier 1": 1 - 15 — *valores em M*

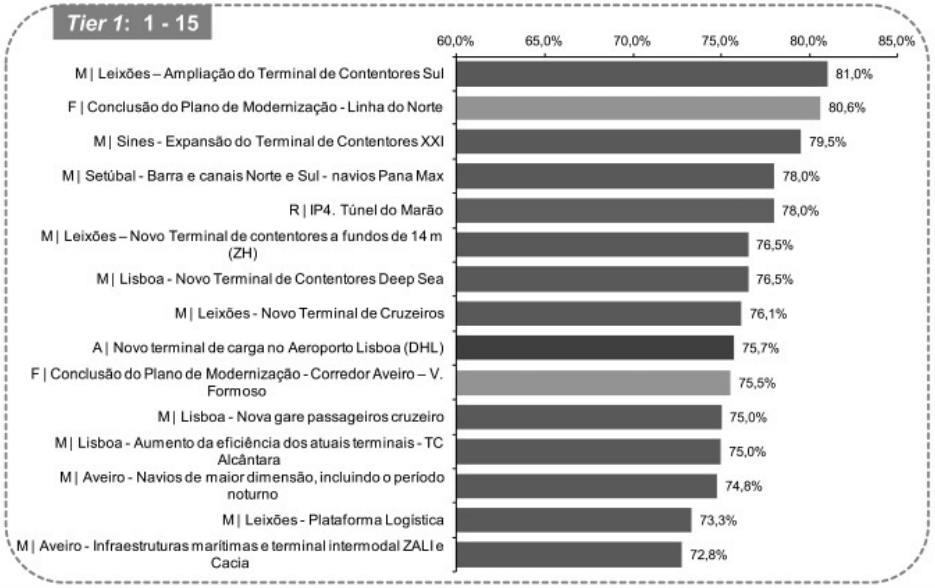
Setor	Distribuição		Investimento	
Marítimo	11	*73,3%*	1.320,7	*47,2%*
Ferroviário	2	*13,3%*	1.300,0	*46,4%*
Rodoviário	1	*6,7%*	173,0	*6,2%*
Aeroportuário	1	*6,7%*	5,0	*0,2%*
Total	**15**	***100,0%***	**2.798,7**	***100,0%***

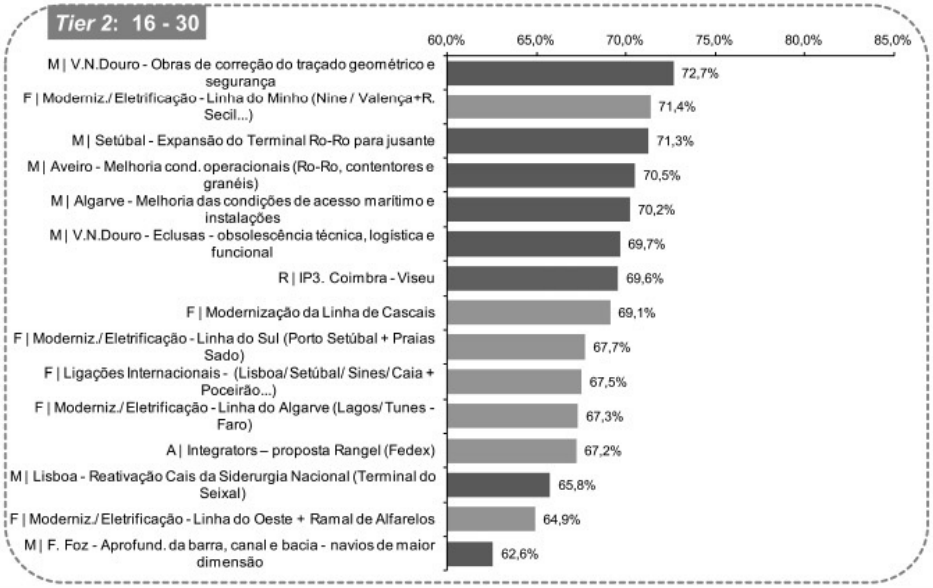
+ projetos + investimento

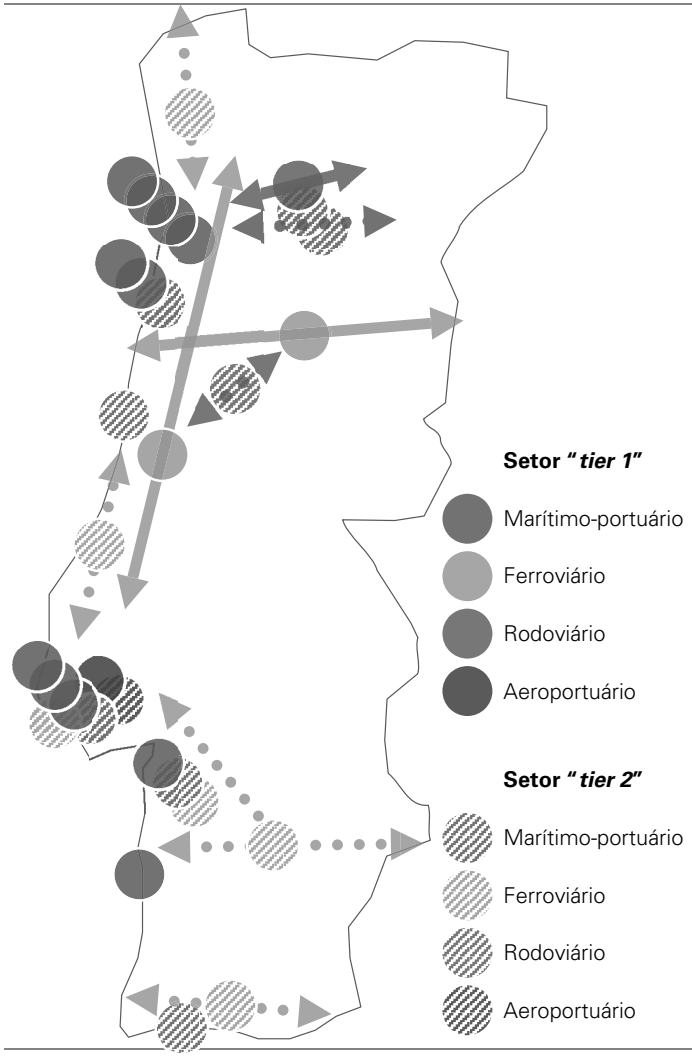
"Tier 1+2": 1 - 30 — *valores em M*

Setor	Distribuição		Investimento	
Marítimo	18	*60,0%*	1.487,7	*29,3%*
Ferroviário	8	*26,7%*	2.815,0	*55,4%*
Rodoviário	2	*6,7%*	773,0	*15,2%*
Aeroportuário	2	*6,7%*	10,0	*0,2%*
Total	**30**	***100,0%***	**5.085,7**	***100,0%***

+ projetos + investimento







Prioritização de projetos e investimentos: Corredores Estratégicos

Face à análise de prioritização consolidada efetuada, é possível proceder à identificação e descrição de corredores estratégicos aglutinadores de projetos. Assim sendo, os denominados corredores estratégicos foram definidos em função dos projetos considerados prioritários:

- Consolidação de um **corredor atlântico** integrado multimodal, que inclui:
  - a continuação do investimento no desenvolvimento dos portos de Leixões e Lisboa;
  - o investimento nos portos de Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal e Sines, bem como intervenções na Via Navegável do Douro;
  - o fecho da "malha" rodoviária proporcionado pelo Túnel do Marão e pelo IP3 (ligação Coimbra – Viseu);
  - a conclusão da modernização das linhas ferroviárias do Norte e da Beira Alta (Corredor Aveiro – V. Formoso), permitindo a circulação de passageiros, mas sobretudo de mercadorias, com respetiva ligação internacional a Espanha, e ainda a modernização das linhas ferroviárias do Minho e do Oeste.
- Emergência de um **corredor sul**, que engloba o eixo portuário Lisboa / Setúbal / Sines e uma nova ligação ferroviária internacional, permitindo a circulação, essencialmente de mercadorias, entre estes portos e até Espanha, pelo Poceirão / Caia;
- Relevância de um novo **corredor horizontal no Algarve,** numa ótica intermodal entre infraestruturas marítimo-portuárias, ferroviárias e aeroportuárias.

Resumo de projetos

18 Marítimo-Portuário	8 Ferroviário	2 Rodoviário	2 Aeroportuário
4 Leixões	2 Plano de Modernização	1 Túnel do Marão	1 Terminal DHL (Lisboa)
4 Lisboa	1 Linha de Cascais	1 IP3. Coimbra – Viseu	1 *Integrators* Fedex
3 Aveiro	4 Modernização/Eletrificação		
2 Setúbal	1 Lisboa/Sines/Caia		
2 Via Navegável do Douro			
1 Sines			
1 Figueira da Foz			
1 Algarve			

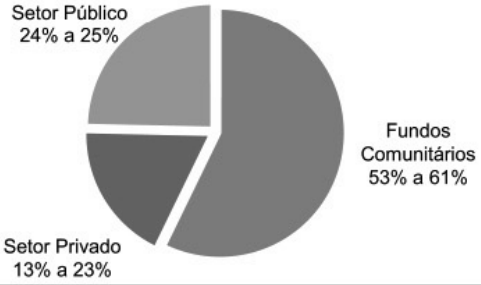
Prioritização de projetos e investimentos: Análise de *funding*

Esta análise pretende enquadrar as fontes potenciais de *funding* dos projetos e investimentos identificados e priorizados anteriormente e, em particular, aferir o seu impacto prospetivo no Orçamento do Estado e Setor Empresarial do Estado. É de relevar que existe um elevado grau de incerteza no que concerne à proveniência do funding destes projetos pelo que os valores mencionados e a análise apresentada deve ser considerada como meramente indicativa.

Fontes potenciais de *funding*:

As fontes potenciais de *funding* dos custos de investimento associados à implementação dos projetos e investimentos priorizados anteriormente são descritas como segue:

- **Fundos comunitários:** co-financiamento comunitário ao investimento, no âmbito dos quadros de apoio em vigor;
- **Setor público:** *funding* proveniente do Orçamento de Estado e/ou do Setor Empresarial do Estado, incluindo a componente de comparticipação nacional do co-financiamento comunitário ao investimento;
- **Setor privado:** *funding* de projetos pelo setor privado através da banca comercial, mercado de capitais, ou outros. Em princípio, estes recursos estão associados a uma participação mais alargada do setor privado nos projetos, por exemplo, através de contratos de concessão de longa duração.



Resumo de origens de *funding* por sector (*Tier 1 e Tier 2 - 30 projetos prioritários*) — valores em M

Setor	Fundos comunitários	Setor privado	Setor público			Total
			Contrapartida nacional	Funding remanescente	Sub-total	
Marítimo	669,1	491,0	118,1	209,5	327,6	1.487,7
Ferroviário	1.914,2	32,0	337,8	531,0	868,8	2.815,0
Rodoviário *	[117,6 a 525,6]	[154,6 a 634,6]	[20,8 a 92,8]	-	[20,8 a 92,8]	773,0
Aeroportuário	4,3	5,0	0,8	-	0,8	10,0
Total	**[2.705,2 a 3.113,2]**	**[682,6 a 1.162,6]**	[477,4 a 549,4]	**740,5**	**[1.217,9 a 1.289,9]**	**5.085,7**

* No setor rodoviário existe um elevado grau de incerteza do potencial de cofinanciamento comunitário. Considera-se como fonte potencial alternativa ao cofinanciamento comunitário o financiamento privado, por via da antecipação de receitas de tráfego.

Recomendações e eixos de intervenção "não infraestruturais"

Da sistematização dos contributos recebidos na fase diagnóstico, é possível identificar nos quatro setores em análise no presente documento, constrangimentos que não requerem intervenção ao nível da infraestrutura mas antes necessitam de medidas que permitam mudanças ao nível da legislação, relação entre operadores e gestor da infraestrutura, matriz tarifária, entre outros. De seguida, detalham-se os constrangimentos identificados em cada setor, bem como o horizonte temporal que se espera para a concretização das medidas que visam ultrapassar os referidos constrangimentos:

Ferroviário	Rodoviário	Marítimo-Portuário	Aeroportuário
Limitação carga máxima (inferior ao valor de referência europeu)	Carga máxima legal no transporte de mercadorias: i) Normalização do peso (44 ton) e ii) *Megatrucks* — n/a	Necessidade de integração de todos os portos nacionais na RTE-T	Constrangimentos de espaço aéreo ao nível das restrições regulatórias e de coordenação entre aviação civil e militar
Falta de implementação do Regime de Melhoria de Desempenho entre Gestor da Infraestrutura e Operador	Modelo tarifário i) Rigidez do atual modelo e ii) atual modelo nas (ex)SCUTs do interior	Limitações de horários de operação nos portos	Falta de dinamização comercial para infraestruturas já existentes (ex. Beja)
Inexistência de Contrato Programa entre o Estado e o Gestor da Infraestrutura	*Gap* de financiamento e tratamento da rede desclassificada	Necessidade de harmonização da Janela Única Portuária ao abrigo das diretivas europeias	Elevado número e diversidade de infra-estruturas (aeródromos e heliportos) pouco ou nada operacionais — n/a
Matriz tarifária: i) Falta de incentivos à eficiência e ii) Diferenciação tarifária	Falta de legislação laboral específica e adequada	Necessidade de revisão da política e matriz tarifária	Maior competitividade nas operações de *handling* (incluindo horário mais alargado)
Falta de complementaridade entre os diferentes modos de transporte ao nível dos horários e tarifário		Falta de concorrência intra / inter portos: necessidade de implementação de um organismo regulador e independente	Maior eficiência nos aspetos relacionados com o envio e recepção de bens alimentares ou perecíveis
Falta de integração entre a RF nacional e RF espanhola — n/a		Revisão do atual regime de concessões	Implementação da Janela Única
Inoperacionalidade da rede de abastecimento de combustíveis líquidos e de básculas de pesagem de comboios			Necessidade de implementação do Observatório do Transporte e da Logística
Terminais de mercadorias sob gestão da CP Carga (incluindo serviços de manobras)			Falta de estratégia integrada para as principais infraestruturas logísticas

Legenda:
- Concretização até Julho de 2014
- Concretização até Dezembro de 2014 (e depois de Julho de 2014)
- Concretização após Dezembro de 2014

Introdução

Enquadramento

Por despacho do gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, constituiu-se o Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado – GT IEVA, que ficou mandatado de elaborar um relatório que consubstanciasse um conjunto de recomendações, como segue:

- Prioritização de investimentos para consolidação e desenvolvimento de infraestruturas de transportes;
- Eliminação de constrangimentos na rede de infraestruturas de transportes;
- Apresentação de propostas de natureza não-infraestrutural que eliminem bloqueios e constrangimentos existentes nos setores dos transportes incluídos no âmbito do GT IEVA.

O objetivo base deste trabalho consistiu em definir um conjunto prioritário de projetos e recomendações que, nos próximos sete anos, contribuam para potenciar a competitividade da economia nacional e do tecido empresarial, sem negligenciar a coesão territorial.

Os pressupostos orientadores deste trabalho podem ser sintetizados da seguinte forma:

- Respeito pelos objetivos da política orçamental, tornando o setor equilibrado e suportável para os contribuintes (comportabilidade);
- Intermodalidade dos investimentos;
- *Timing* de execução.

Enquadramento (continuação)

Pela primeira vez em Portugal, a definição e execução de projetos de investimento em infraestruturas é antecedida de uma reflexão e propostas de prioritização elaboradas por um conjunto de entidades, privadas e públicas, que interagem neste domínio.

Durante três meses e meio, o GT IEVA realizou 36 reuniões e todo o plano de trabalho, metodologia e resultados obedeceram a um compromisso de aprovação consensual e unânime entre as 18 entidades e os 54 representantes que colaboraram na elaboração do relatório.

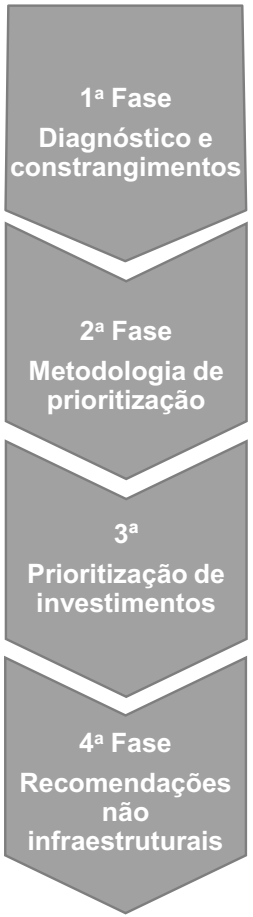
O plano de trabalho consistiu na elaboração de diagnósticos dos setores ferroviário, rodoviário, marítimo-portuário e aeroportuário, baseados em quatro domínios de análise: nível de maturidade das infraestruturas; intermodalidade; investimento; e modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade. Ainda nesta na 1ª fase do trabalho, efetuou-se o levantamento dos principais constrangimentos dos setores e a identificação dos projetos adequados para a sua eliminação, bem como a construção da respetiva matriz. Na 2ª fase, aprovou-se a metodologia de prioritização de investimentos, através de uma análise multi-critério assente nas seguintes áreas: enquadramento na política de transportes; intermodalidade; competitividade e eficiência; financiamento e sustentabilidade financeira; nível de maturidade do projeto. Definiram-se nestas áreas de análise 11 critérios e 18 subcritérios e respetivas ponderações.

Esta metodologia de prioritização, nesta fase, não contempla de forma explícita a dimensão de sustentabilidade ambiental, a qual será necessariamente endereçada numa fase subsequente , de acordo com os requisitos que decorrem da legislação em vigor.

Após a aprovação unânime da metodologia e sua ponderação, iniciou-se a aplicação da mesma nos projetos definidos e inventariados na matriz de constrangimentos/projetos e definição da respetiva prioritização, correspondendo à 3ª fase da ordem de trabalhos no âmbito do GT IEVA.

Na 4ª fase elaboraram-se as recomendações prioritárias para ultrapassar constrangimentos de natureza não infraestrutural.

Neste relatório foram analisados 89 projetos, após uma prévia seriação de 238 intenções de investimento indicadas pelos membros do grupo. Saliente-se que o GT IEVA não se debruçou sobre todo o plano de investimentos da EP e da REFER, mas somente sobre aqueles que foram seleccionados depois da aplicação prévia das métricas definidas pelo grupo.



Enquadramento (continuação)

Os resultados deste trabalho evidenciam os postulados considerados relevantes pelo GT IEVA para a competitividade da economia portuguesa. Os projetos considerados prioritários privilegiam:

- A carga e as mercadorias em detrimento dos passageiros;
- Os projetos de consolidação e desenvolvimento de infraestruturas existentes em detrimento de projetos novos.

Principais postulados considerados na definição da metodologia de prioritização:

1. ***Carga vs passageiros***
2. ***Abordagem "Follow the Asset": desenvolvimento de infraestruturas vs projetos greenfield***

A aplicação dos postulados e respetiva metodologia consubstanciou-se na prioritização dos investimentos nos portos e na ferrovia e revisão em baixa do PRN.

Composição do GT IEVA

Coordenador do Grupo de Trabalho:

José Eduardo Carvalho

Entidades Privadas:

ANTP – Associação Nacional de Transportadoras Portuguesas
ANTROP – Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros
ANTRAM – Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias
APCAP – Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Auto-Estradas ou Pontes com Portagens
APLOG – Associação Portuguesa de Logística
APOL – Associação Portuguesa de Operadores Logísticos
APP – Associação dos Portos de Portugal
ARP – Associação Rodoviária de Transportes Pesados de Passageiros
CIP – Confederação Empresarial de Portugal
CPC – Conselho Português de Carregadores
CPCI – Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário
TAKARGO – Transporte de Mercadorias, SA

Setor Empresarial do Estado:

EP – Estradas de Portugal, SA
CP – Comboios de Portugal, EPE
REFER – Rede Ferroviária Nacional, EPE

Entidades Públicas:

AICEP – Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal
IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP
LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil, IP

Municípios :

ANMP – Associação Nacional de Municípios Portugueses

Estrutura do Relatório

O presente documento contém oito capítulos: Os dois primeiros correspondentes ao **Sumário Executivo** e à **Introdução**, cinco que constituem o corpo do relatório e que representam as fases desenvolvidas no âmbito do GT IEVA e um último de **Anexos.** O detalhe dos seis capítulos por apresentar e que constam nas páginas seguintes do relatório é como segue:

- **Diagnóstico e constrangimentos**: Apresenta o diagnóstico e a identificação dos principais constrangimentos relativos às infraestruturas nacionais dos quatro setores em apreço no âmbito da presente análise.

- **Metodologia de prioritização de projetos e investimentos:** Apresenta a metodologia definida para a prioritização de projetos e investimentos. Esta metodologia está baseada numa análise multi-critério que consagrada cinco dimensões de análise.

- **Prioritização de projetos e investimentos:** Apresenta a análise de prioritização resultante da aplicação da metodologia multi-critério acima referida. Esta fase apresenta não só a análise de prioritização individualizada por cada um dos quatro setores de transportes, como também uma prioritização consolidada dos mesmos quatro setores,

- **Recomendações e eixos de intervenção "não infraestruturais"**: Apresenta a síntese dos principais constrangimentos identificados na primeira fase e cuja a intervenção necessária se afigura de natureza não infraestrutural. Apresentam-se recomendações para fazer face aos constrangimentos identificados bem como o horizonte temporal expectável para a sua concretização.

- **Anexos**: Apresenta os anexos de suporte ao documento.

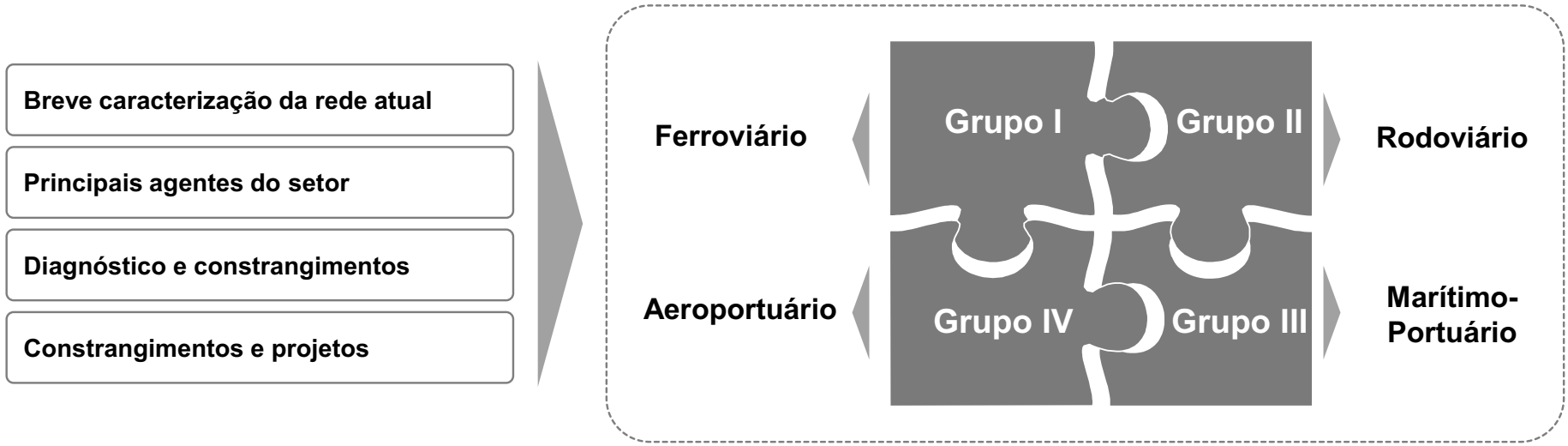
A. Diagnóstico e constrangimentos

Introdução

Tal como referido anteriormente, o presente capítulo corresponde à 1ª fase do trabalho desenvolvido no âmbito do GT IEVA e pretende apresentar o diagnóstico e a identificação de problemas / constrangimentos relativos às infraestruturas nacionais. O presente capítulo resulta dos contributos recebidos das diversas entidades participantes e visa constituir a base para a avaliação dos investimentos de maior valor acrescentado no âmbito das infraestruturas nacionais.

O capítulo apresenta a seguinte estrutura para cada grupo setorial incluído no âmbito do GT IEVA:

- Breve caracterização da rede atual: efetua-se um enquadramento sucinto da rede de infraestruturas em cada um dos setores objeto de análise do GT IEVA;
- Principais agentes de setor: inclui a descrição dos principais agentes de cada setor, designadamente tutela, concedente, regulador, operadores, concessionários, entre outros;
- Diagnóstico e constrangimentos: procede-se ao diagnóstico de cada setor em questão e identificam-se os respetivos principais constrangimentos, ao nível da maturidade da rede atual de infraestruturas, da intermodalidade, do (des)investimento, e dos modelos de gestão, financiamento e sustentabilidade atualmente existentes;
- Constrangimentos e projetos: é apresentada uma matriz de constrangimentos e projetos / eixos de intervenção em cada setor.



A. Setor Ferroviário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

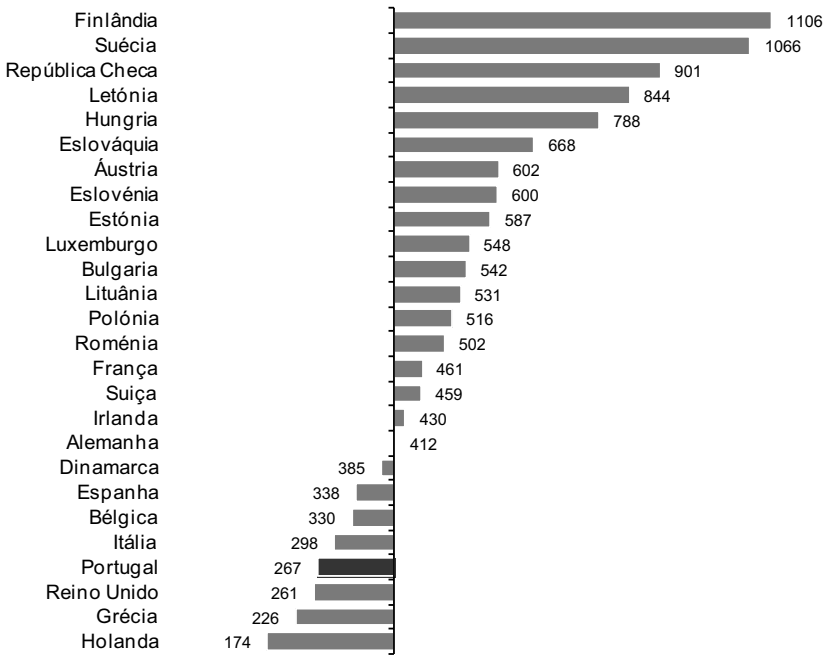
Caracterização da Rede Ferroviária Nacional (RFN)

Rede Ferroviária Nacional					km
Tipologia da Via	Com Tráfego Ferroviário			Sem Tráfego Ferroviário	RFN
	Eletrificada	Não Eletrificada	Total		
Via Larga	**1.630**	**799**	**2.429**	**550**	**2.979**
Via Única	1.020	799	1.819	550	2.369
Via Dupla	562	0	562	0	562
Via Múltipla	48	0	48	0	48
Via Estreita	**0**	**112**	**112**	**528**	**640**
Total	**1.630**	**911**	**2.541**	**1.078**	**3.619**

Fonte: REFER, Relatório 2012

- Da rede em exploração com bitola ibérica , cerca de:
  - 67% está eletrificada (1.629 km);
  - 72% está equipada com sistemas de sinalização eletrónica e elétrica (1.740 km);
  - 68% está equipada com sistemas de controlo de velocidade (1.663 km);
  - 26% permite uma carga máxima rebocável superior a 1.400 toneladas, com tração simples (620 km).
- A RFN apresenta uma densidade por habitante reduzida comparativamente à média Europeia.

Densidade (m/10^6 habitantes)

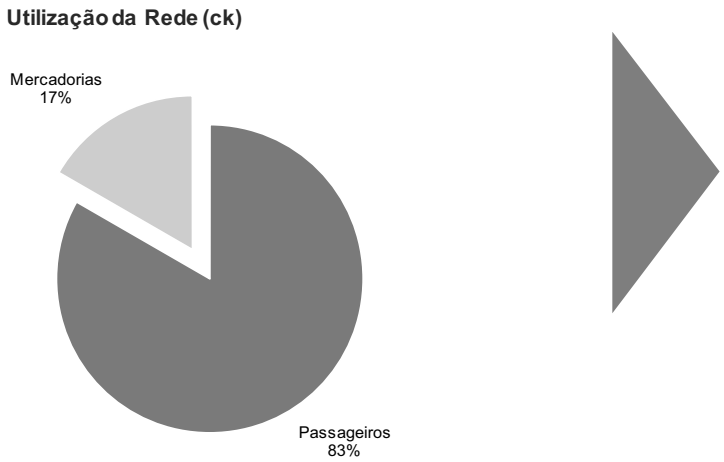


Fonte:
Contributo REFER

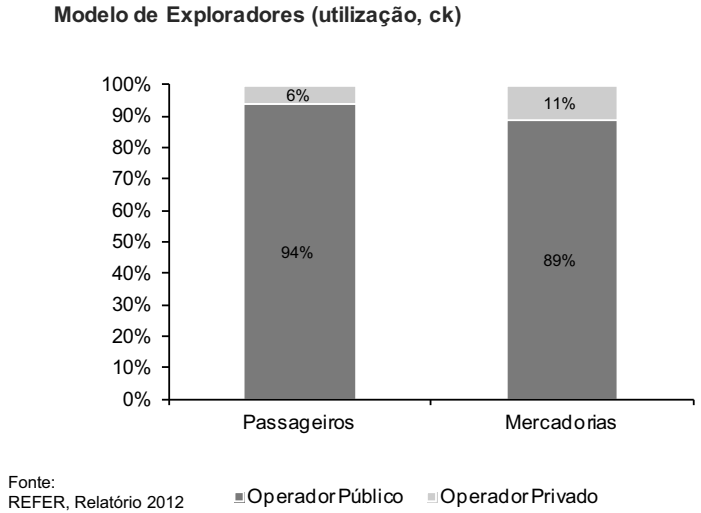
Média Europeia: aprox. 410m/10^{6}habitantes

Utilização da RFN

Utilização da RFN pelos serviços de passageiros e mercadorias e por tipo de operador:



Fonte: REFER, Relatório 2012



Fonte:
REFER, Relatório 2012

- A RFN é utilizada na sua maioria pelos serviços de passageiros.
- Por outro lado, os operadores públicos, CP e CP Carga, têm peso preponderante na exploração da RFN.

Utilização da RFN

Transporte de passageiros:

Rede Ferroviária Nacional			km
Linhas	**Via Larga**	**Via Estreita**	**Total**
Minho	134		134
Douro	164		164
Norte	336		336
Beira Alta	201		201
Oeste	197		197
Beira Baixa	239		239
Leste	140		140
Vendas Novas	69		69
Alentejo	166		166
Sul	272		272
Sines	50		50
Algarve	140		140
Outras linhas e ramais	319		319
Vouga		96	96
Outras linhas		16	16
Total	**2.427**	**112**	**2.539**

Fonte: REFER, 2014 Relatório da Rede
Nota: Tabela com valores arredondados, passível de diferenças com outras fontes

- A RFN está concentrada no eixo litoral do país (eixo atlântico).
- O transporte de passageiros está quase exclusivamente afeto à CP, com excepção de parte da Linha do Sul (cerca de 54km, incluindo a travessia da ponte 25 de Abril), concessionados à Fertagus.

Principais ligações de passageiros:

Fonte: CP e Fertagus

Utilização da RFN

Transporte de mercadorias:

Terminais de Mercadorias			
		Entidade gestora terminais	
Região	**Portos e Terminais**	**CP Carga**	**Privado**
Norte	Terminal de Darque	✓	
	Terminal SPC		✓
	Terminal Societex		✓
	Terminal de Leixões	✓	
Centro	Terminal de Mangualde	✓	
	Terminal da Guarda	✓	
	Terminais do Entroncamento		✓
	Terminal do Fundão	✓	
	Terminal Patrimart		✓
	Terminal de Leiria	✓	
AML	Terminal da Bobadela	✓	
	Terminal do Poceirão	✓	
	Terminal de Vale da Rosa	✓	
	Terminal Praias do Sado	✓	
Algarve	Terminal de Loulé	✓	

Fonte: REFER, 2014 Relatório da Rede

- A maioria dos Terminais Logísticos que complementam a atividade dos operadores são geridos pela CP Carga.
- Para além da CP Carga, atuam ainda no transporte de mercadorias as empresas privadas Takargo e COMSA.
- As ligações portuárias à RFN são feitas nos cinco portos principais do Litoral: Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines e ainda no porto da Figueira da Foz.

Principais ligações de mercadorias:

Fonte: REFER, 2014 Relatório da Rede

Metropolitanos

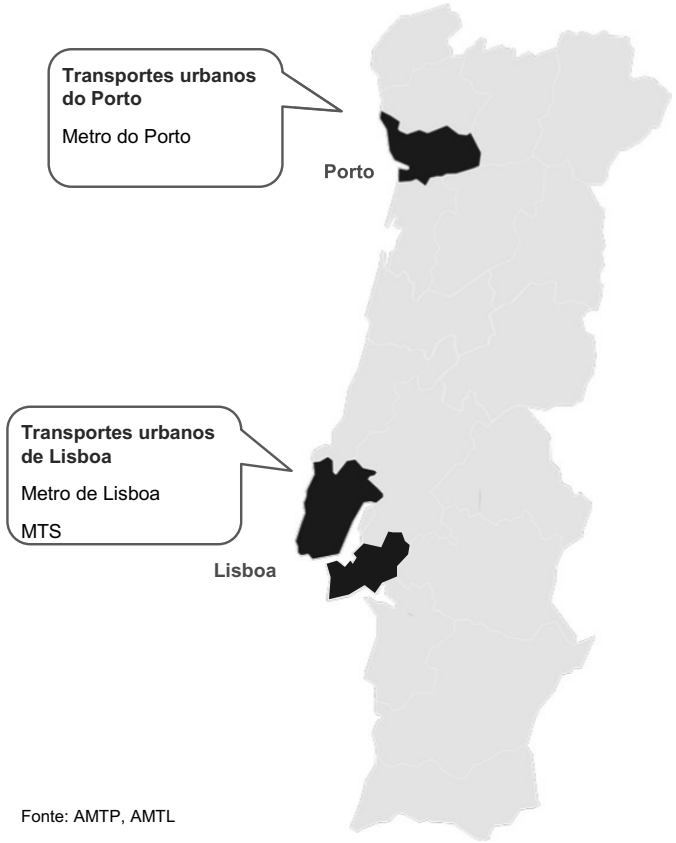
Extensão da Rede:

Rede de Metropolitanos				
	km rede	**Estações**	**Concessão**	**Sub-concessão**
A.M Porto				
Metro do Porto	67	81	Metro do Porto	ViaPORTO
A.M Lisboa				
Metro de Lisboa	43	55	Metro de Lisboa	n/a
MTS	19	19	MTS	n/a
Total	**129**	**155**		

Fonte: Metro do Porto, ViaPorto, Metro de Lisboa e MTS

- As autoridades metropolitanas de transportes são responsáveis por promover a intermodalidade entre os diversos operadores, bem como assegurar a contratualização do serviço público (sem prejuízo das atribuições feitas pelo IMT).
- No seguimento das disposições anteriores, o Metro do Porto e a Metro Transportes do Sul, encontram-se sob um modelo de exploração assegurado por *players* privados, através de contratos de concessão até 2015 e 2032, respetivamente.
- As 3 redes de Metropolitano têm uma extensão total de 129 km, ligados por 155 estações.

Áreas Metropolitanas do Porto e Lisboa:



Fonte: AMTP, AMTL

A. Setor Ferroviário

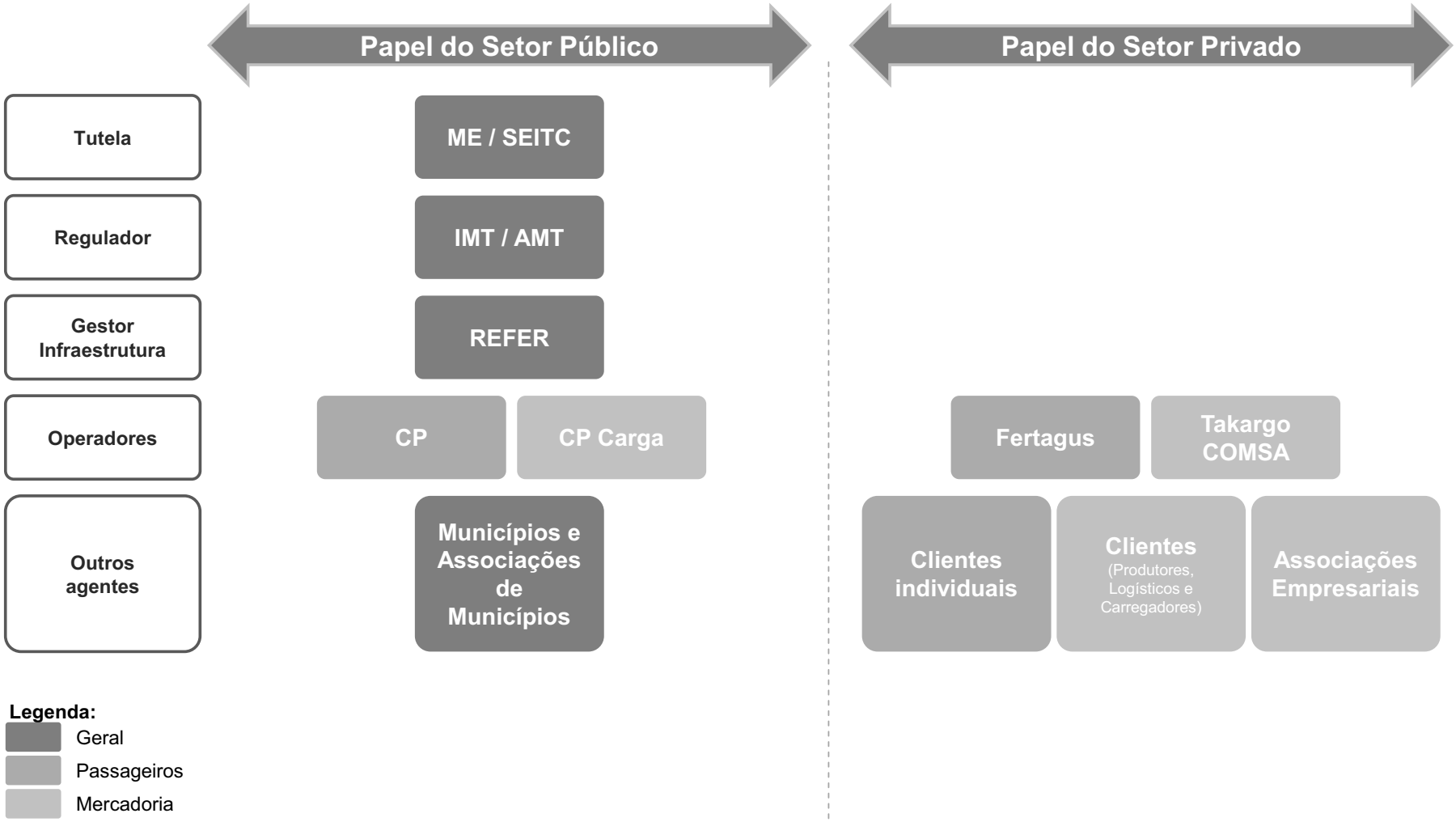
Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

A. Setor Ferroviário - Principais agentes do setor



A. Setor Ferroviário

Breve caracterização da rede atual

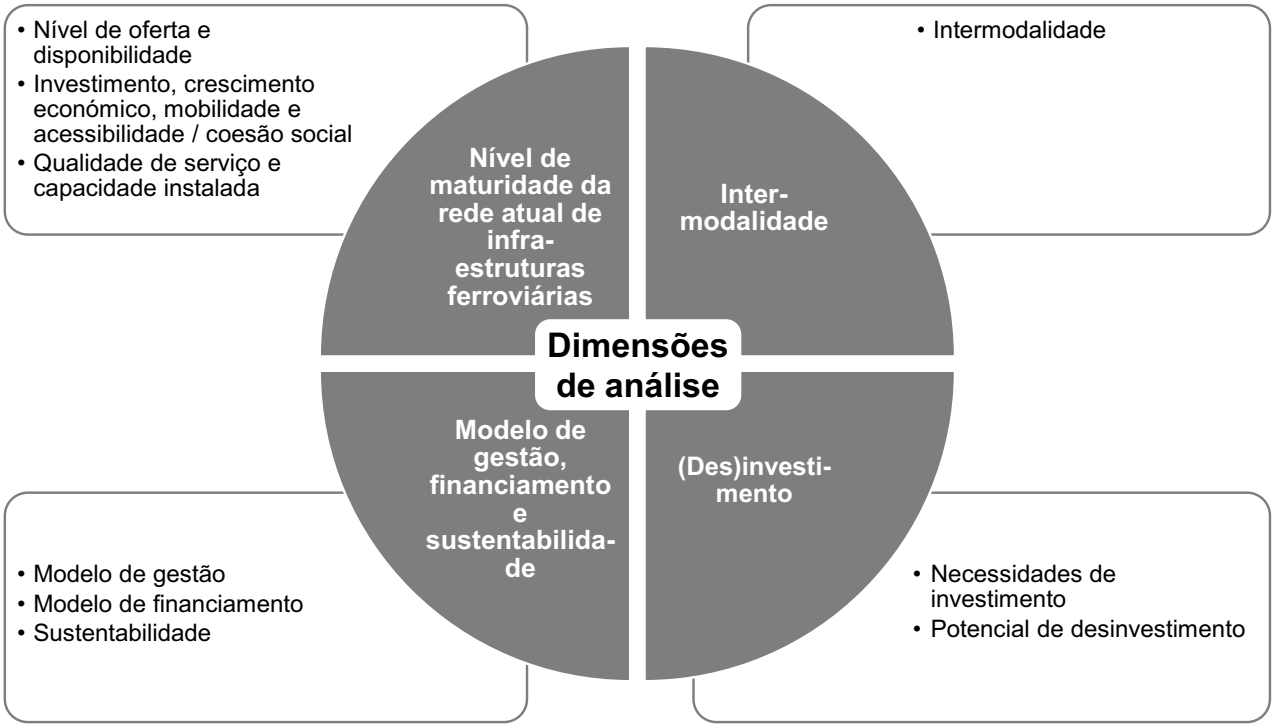
Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

Nas páginas seguintes é efetuada uma síntese do diagnóstico e constrangimentos do setor ferroviário, com base nos contributos recebidos dos diversos participantes que integram o Grupo I – Infraestruturas ferroviárias.

A síntese do diagnóstico e constrangimentos o setor é efetuada para as seguintes dimensões e aspetos críticos, tal como introduzido anteriormente:



Nível de maturidade da rede atual

Oferta e disponibilidade

A RFN tem sido objeto de racionalização com o encerramento de linhas. A atual rede é a considerada mínima para garantir as necessidades de mobilidade de pessoas e bens, sendo que os atuais níveis de investimento são os considerados mínimos para a manutenção das condições de operacionalidade e segurança da RFN.

Identificam-se diversos constrangimentos ao longo da RFN que não permitem aos operadores otimizar a gestão da frota de material circulante, nem tirar partido do investimento efetuado nas infra-estruturas, impossibilitando o incremento das velocidades comerciais, a otimização da produtividade dos meios, o aumento da eficiência energética e do serviço oferecido ao cliente, vetores fundamentais para melhorar a competitividade do transporte ferroviário e gerar condições de sustentabilidade da exploração ferroviária.

Da sistematização dos contributos recebidos, os principais constrangimentos à operação na RFN, cuja eliminação se afigura como mais urgente, e sobre os quais deverá incidir a análise e determinação do valor acrescentado, são os seguintes:

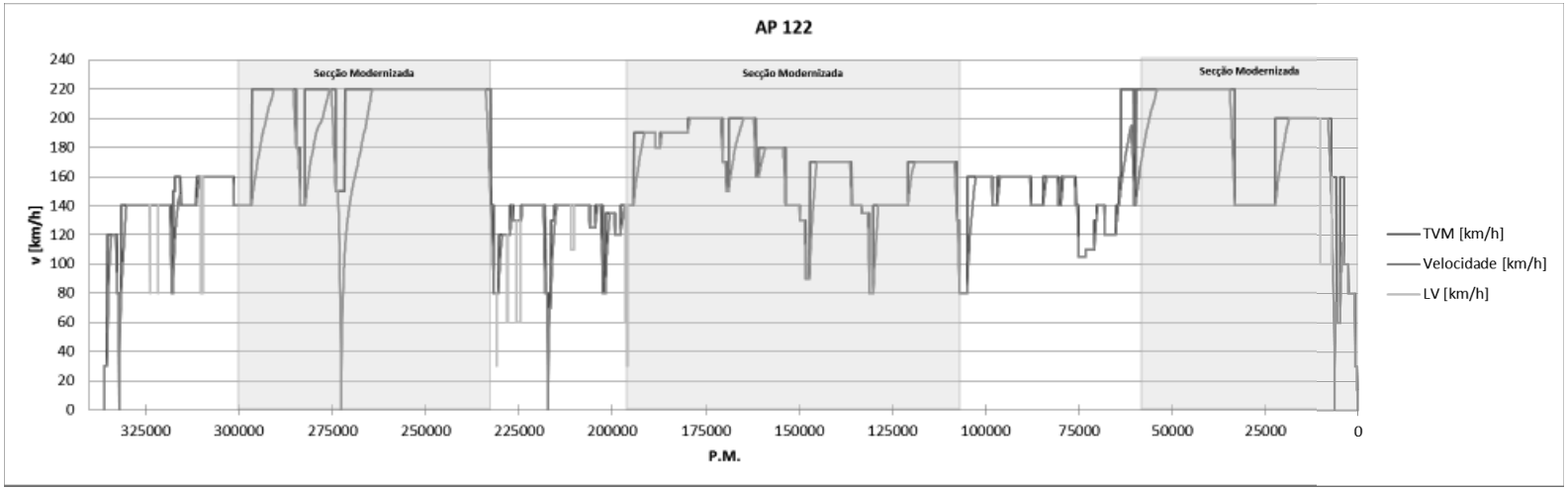
- Degradação da infraestrutura percebida pelo elevado número de reduções de velocidade (afrouxamentos) que impactam na redução de velocidades comerciais, (ex. linha do Norte);
- Existência de infra-estruturas em fim de vida útil e obsolescência técnica (ex. linha de Cascais);
- Ausência de eletrificação em alguns troços o que impede o aproveitamento eficiente do parque de material circulante de tração elétrica disponível e a consequente estruturação do parque de material diesel que se encontra obsoleto, gerando a necessidade de recorrer ao aluguer de material à Renfe;
- Limitação ao nível da capacidade da infraestrutura em alguns troços da RFN;
- Limitação do comprimento máximo dos comboios admitido em circulação e passível de ser praticado nas estações de cruzamento e nos terminais de receção / expedição, inferior a 750 m e existência de rampas com gradientes acima do valor máximo de referência europeu;
- Constrangimentos no transporte ferroviário internacional devido à falta de interoperabilidade entre redes ferroviárias (bitola, sistemas de sinalização e telecomunicações, alimentação elétrica). Ligação dos principais portos e centros logísticos Portugueses aos mercados da UE (e.g. Lisboa/Setúbal/Sines-Caia, Aveiro-Vilar Formoso e Porto-Vigo);

Nível de maturidade da rede atual (continuação)

Qualidade do serviço

O serviço ferroviário caracteriza-se por elevados níveis de regularidade. No entanto, do ponto de vista dos clientes de mercadorias, o nível de serviço prestado pelo gestor de infra-estrutura e operadores ferroviários é considerado insuficiente e é apontada a falta de competitividade nos serviços associados aos terminais ferroviários de carga.

Frequentemente, o planeamento não é efetuado de forma a modernizar a totalidade de uma linha ou de um eixo (ex. linha do Norte) tornando inviável aos operadores tirar partido dos investimentos efetuados nos troços já modernizados.



Fonte: REFER, CP

Desde 2004 que os tempos de percurso praticados, nomeadamente nos serviços regionais e de longo curso, se mantiveram praticamente idênticos, tendo mesmo aumentado em alguns troços devido à degradação da infraestrutura.

As deficientes condições da infraestrutura que implicam inúmeras limitações de velocidade (afrouxamentos) condicionam os níveis de pontualidade dos serviços, afetando a qualidade percebida pelos passageiros e pelos clientes de mercadorias.

Identifica-se a necessidade de uma eficaz implementação de contrato relativo ao Regime de Melhoria de Desempenho entre o Gestor da Infraestrutura e os Operadores, visando a minimização das perturbações da circulação e o aumento da eficiência geral da rede.

Intermodalidade

As infraestruturas ferroviárias devem ser planeadas de forma a responderem às necessidades de transporte de grandes volumes de pessoas e bens entre uma origem e um destino, que frequentemente não são a origem / destino final da viagem, e serem complementares com outros modos de transporte mais eficientes para a ligação a essa origem / destino final.

Neste âmbito, identificam-se como principais constrangimentos:

Transporte de Passageiros:

- Interfaces entre diferentes modos de transporte junto das estações do caminho de ferro inexistentes ou deficientes, incluindo ausência de parques de estacionamento para *Park & Ride* e *Kiss & Ride*;
- Falta de complementaridade entre os diferentes modos de transporte ao nível dos horários e tarifário, implicando fortes penalizações para os passageiros em tempos de espera e das condições e preços;
- Inexistência de ligações ferroviárias aos aeroportos.

Transporte de Mercadorias:

- Necessidade de melhoria das ligações aos Portos principais;
- Deficiências nas ligações a terminais e ramais e aos principais polos geradores / atratores de carga;
- Inexistência de plataformas logísticas com ligação ferroviária de grande capacidade na AML e AMP para permitir a agregação / fragmentação das mercadorias do Sul e Norte do país, de/e para Espanha.

Investimento

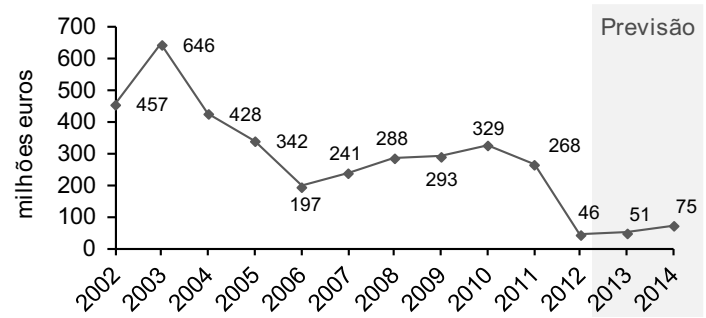
Tal como referido anteriormente, os atuais níveis de investimento apenas asseguram a manutenção das infraestruturas instaladas.

A manutenção dos atuais níveis de investimento não permitirá o desenvolvimento da RFN, podendo conduzir ao encerramento de linhas com o consequente prejuízo ao nível da coerência e funcionalidade da rede e da coesão social.

O desinvestimento na RFN conduzirá a um setor ferroviário menos competitivo e eficiente comprometendo o contributo do mesmo para uma mobilidade mais sustentável e para o crescimento e internacionalização da economia portuguesa.

Pelo contrário, importa salientar que alguns dos investimentos, designadamente a eletrificação e a implementação de sistemas de sinalização, contribuem para o aumento da eficiência através da redução dos custos operacionais do sistema ferroviário e para o aumento da competitividade do transporte ferroviário e da economia. Complementarmente, os investimentos em infraestruturas ferroviárias provocam um efeito multiplicador e de dinamização económica da região de influência.

O nível recente de investimento e estimado para a RFN é como segue:



Fonte: REFER

Investimento (continuação)

No âmbito deste grupo de trabalho, perspetiva-se a necessidade de intervenção na rede através de projetos de várias naturezas, nomeadamente:

- O primeiro grupo reúne os investimentos de natureza estruturante (ex. linha do Norte), aqueles que procuram obviar situações de obsolescência da infraestrutura (ex. linha de Cascais) ou que aproveitam a capacidade instalada e para os quais por via da modernização/ eletrificação da infraestrutura, é possível identificar o expectável impacto em termos de retorno;
- Num segundo grupo reúnem-se as ligações internacionais, fundamentais para a economia nacional, mas para as quais se entende ser necessário uma melhor caracterização dos pólos de riqueza a servir e da tipologia do investimento e uma coordenação com os investimentos a realizar do lado espanhol;
- Num terceiro grupo, reúnem-se os investimentos de modernização e de aumento da capacidade da infraestrutura, justificáveis numa perspetiva de aumento de quota do transporte ferroviário.;
- Por fim, enumeram-se em conjunto, os investimentos cuja integração e agregação em projetos de maior dimensão se apresenta menos evidente e mais difícil, mas que deverão manter-se para melhor identificação ou potenciação do seu valor acrescentado.

Em análise posterior a um primeiro esforço diagnóstico, o último grupo de projetos foi suprimido, tendo os projetos aí constantes sido incorporados nas demais dimensões de intervenção. Em sentido inverso, criaram-se duas novas dimensões de intervenção. A conclusão do plano de modernização de alguns troços foi separado dos projetos de modernização/ eletrificação e isolou-se a natureza de intervenção na linha de Cascais, por se considerar que este projeto reúne características específicas e singulares.

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade

Modelos de gestão

A REFER é a empresa pública responsável pela gestão integrada da totalidade da RFN.

O transporte nacional de Passageiros é assegurado pela CP, exceto entre Lisboa e Setúbal, que é concessionado à Fertagus. O transporte internacional de passageiros encontra-se liberalizado mas a CP é único operador.

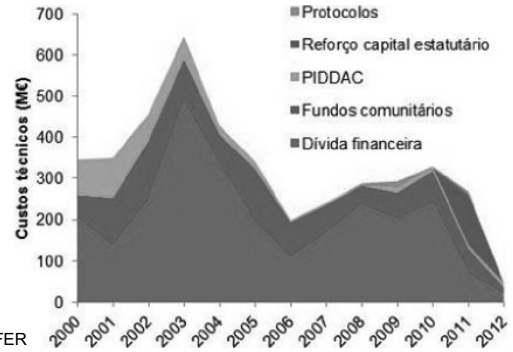
O transporte nacional e internacional de mercadorias está liberalizado, operando atualmente em Portugal três empresas: CP Carga; Takargo e COMSA.

A CP mantém a gestão de algumas infraestruturas, como terminais de mercadorias, no âmbito do "Estabelecimento CP". Existem ainda alguns ramais e terminais privados.

Financiamento

As receitas de mercado da REFER (tarifas de utilização), destinam-se a cobrir os custos de gestão da infraestrutura.

Os investimentos na infraestrutura são normalmente financiados através de subsidiação e endividamento:



Fonte: REFER

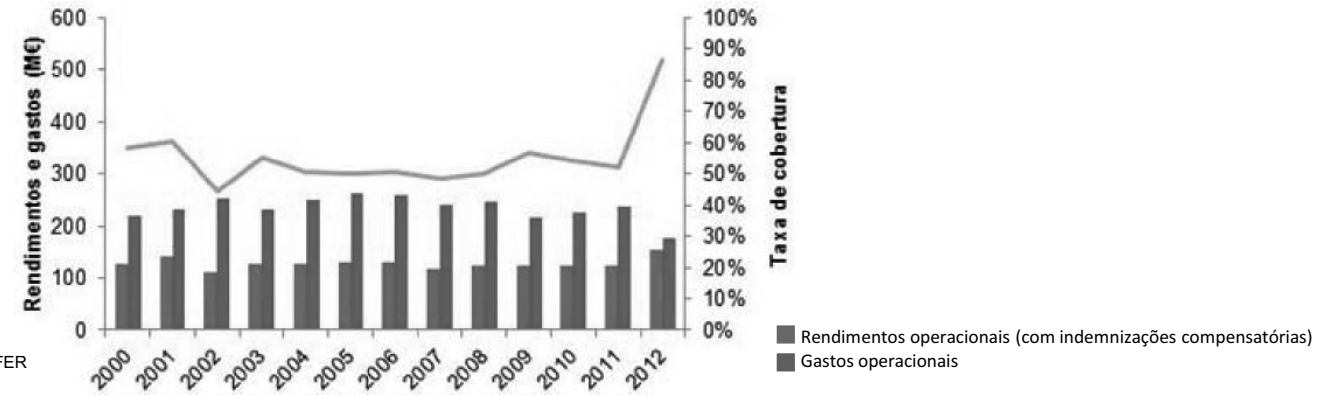
A REFER encontra-se atualmente impossibilitada de recorrer a endividamento para a execução dos investimentos e confronta-se com um elevado passivo financeiro histórico.

Identifica-se a necessidade da existência de Contrato Programa entre o Estado e o Gestor da Infraestrutura para o correto planeamento dos investimentos e garantia da sua concretização.

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade

Sustentabilidade e matriz tarifária

Os rendimentos operacionais da REFER (incluindo Indemnizações Compensatórias) cobriram em média, ao longo do período 2000-2012, cerca de 54% dos gastos operacionais. A cobertura dos gastos pelos rendimentos foi, em 2012, de 87%.



Fonte: REFER

As principais questões que se colocam ao nível da tarifação são:

- Qual o nível de repercussão dos custos de gestão da infraestrutura no mercado (Operadores);
- Qual a diferenciação tarifária entre os serviços de mercadorias (nacional e internacional) e de passageiros (suburbanos, médio curso, longo curso, internacionais);
- Quais os parâmetros do sistema tarifário que facilitam o desenvolvimento da atividade ferroviária e incentivam comportamentos eficientes no mercado.

A. Setor Ferroviário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

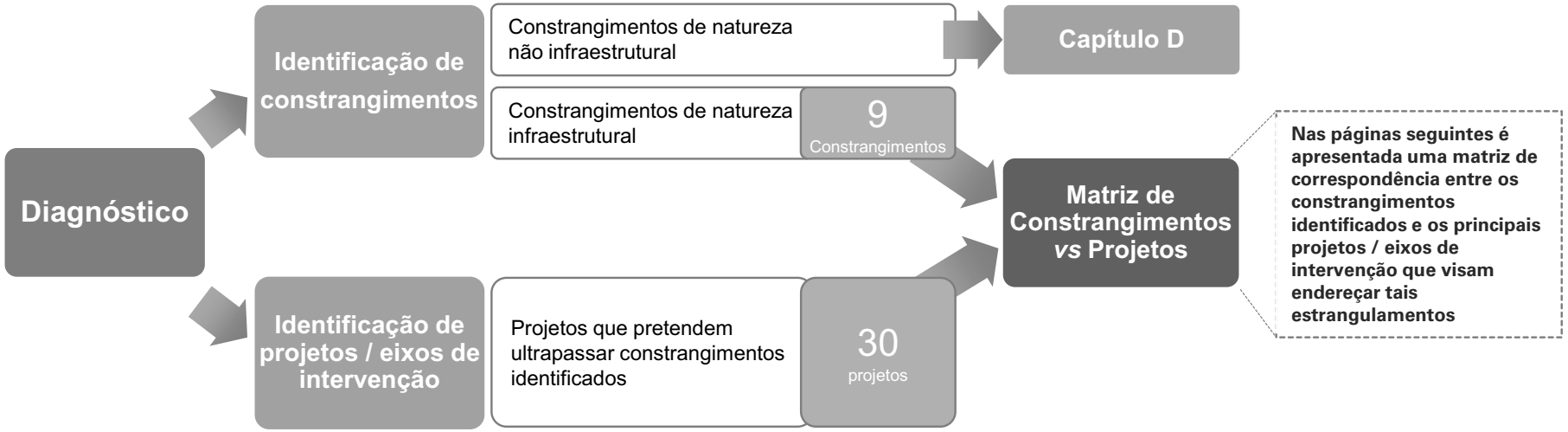
Constrangimentos e projetos

Enquadramento

Tal como referido na **secção** de diagnóstico e constrangimentos, é possível identificar múltiplos constrangimentos relacionados com as condições técnicas da infraestrutura como a sua degradação e fim de vida útil, ausência de eletrificação, limites de capacidade, cargas e comprimentos máximos e outros aspetos relacionados com limitações ao nível de intermodalidade com outros modos / infraestruturas de transporte.

Desta forma, foram identificados projetos para ultrapassar os estrangulamentos. identificados As áreas de intervenção dos projetos são, tal como referido anteriormente, as seguintes:

- **Conclusão de planos de modernização;**
- **Modernização da linha de Cascais;**
- **Modernização e eletrificação da infraestruturas, incluindo eletrificação de ramais de acesso a portos;**
- **Aumento de capacidade, através de multiplicação de vias existentes ou criação de novas;**
- **Ligações internacionais.**



Síntese dos principais constrangimentos identificados: *identificação e prioritização*

		Prioridade Baixa	Prioridade Moderada	Prioridade Elevada	
1	Degradação da infraestrutura (afrouxamentos, baixa velocidade)			X	
2	Vida útil e obsolescência técnica			X	
3	Bitola, sinalização e sistemas de alimentação heterogéneos, …)		X		→ Limitações técnicas da infraestrutura
4	Ausência de eletrificação			X	
5	Limitação do comprimento e peso máximo dos comboios		X		
6	Limitações de capacidade	X			
7	Falta de ligação eficiente dos principais portos e centros logísticos à Europa			X	
8	Falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas e polos industriais			X	→ Limitações de intermodalidade
9	Falta de interface com rodovias e aeroportos	X			

Matriz de Constrangimentos *vs* Projetos

PROJETO	LINHA	#	TROÇOS	CONSTRANGIMENTOS 1	2	3	4	5	6	7	8	9
Conclusão do Plano de Modernização	Linha do Norte		Gaia / Ovar-Alfarelos/ Pampilhosa-Vale de Santarém/ Entroncamento + Alverca/ Castanh. Ribatejo + Bobadela	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓
	Corredor Aveiro - V. Formoso		Ramal Porto Aveiro+Ramal Portucel Cacia + Plataforma de Cacia+Pampilhosa/Vilar Formoso	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
Modernização da Linha de Cascais			Linha de Cascais	✓	✓	✓						✓
Modernização/ Eletrificação	Linha do Algarve		Lagos / Tunes - Faro / Vila Real de Santo António	✓	✓	✓	✓					✓
	Linha do Douro	1	Caíde/ Marco			✓	✓		✓			✓
		2	Marco / Régua			✓	✓					
		3	Régua / Pocinho			✓						
		4	Terminal do Irivo				✓				✓	
	Linha do Minho		Nine / Valença + Ramal Secil na Trofa + Ramal Particular SN Longos da Maia + Ermesinde / Contumil			✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	Linha de Leixões		Terminal Leixões/ Porto Leixões				✓		✓	✓	✓	

Legenda:
- Constrangimento com grau de prioridade elevado
- Constrangimento com grau de prioridade moderado
- Constrangimento com grau de prioridade baixo

1 Degradação da infraestrutura
2 Vida útil e obsolescência técnica
3 Bitola, sinalização, etc.
4 Ausência de eletrificação
5 Limitação do comprimento e peso máximo dos comboios
6 Limitações de capacidade
7 Falta de ligação eficiente dos principais portos…
8 Falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas…
9 Falta de interface com rodovias…

Matriz de Constrangimentos *vs* Projetos

PROJETO	LINHA	#	TROÇOS	CONSTRANGIMENTOS 1	2	3	4	5	6	7	8	9
Modernização/ Eletrificação	Linha do Oeste + Ramal Alfarelos		Meleças/ Louriçal+Ramal Alfarelos+Ramal Secil+Ramal do Ramalhal-Valouro			✓	✓			✓	✓	✓
	Linha do Oeste	1	Ramais Celbi, Soporcel e do Louriçal				✓			✓	✓	
		2	Porto F. Foz				✓			✓	✓	
	Linha do Alentejo		Casa Branca/Beja			✓	✓					
	Linha do Sul	1	Ramal da SN do Seixal	✓						✓	✓	
		2	Ramal de Neves Corvo				✓			✓	✓	
		3	Porto de Setúbal + Praias Sado				✓	✓	✓	✓	✓	
		4	Terminal de Termitrena							✓	✓	
	Linha da Beira Baixa	1	Covilhã/Guarda			✓	✓			✓		✓
		2	Abrantes					✓				
	Linha do Vouga		Aveiro/Águeda e Espinho/Oliveira de Azemeis	✓	✓							
	Centro		Metro do Mondego		✓							✓

Legenda:
- Constrangimento com grau de prioridade elevado
- Constrangimento com grau de prioridade moderado
- Constrangimento com grau de prioridade baixo

1 Degradação da infraestrutura
2 Vida útil e obsolescência técnica
3 Bitola, sinalização, etc.
4 Ausência de eletrificação
5 Limitação do comprimento e peso máximo dos comboios
6 Limitações de capacidade
7 Falta de ligação eficiente dos principais portos…
8 Falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas…
9 Falta de interface com rodovias…

Matriz de Constrangimentos *vs* Projetos

PROJETO	LINHA	#	TROÇOS	CONSTRANGIMENTOS 1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ligações Internacionais		1	Lisboa/ Setúbal/ Sines/ Caia + Poceirão/ Vendas Novas + Bombel/Casa Branca + Ramal Petrogal Sines		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
		2	Aveiro/ F. Foz/ V. Formoso						✓	✓	✓	✓
		3	Porto/ Valença						✓	✓	✓	✓
Aumento de capacidade	Linha do Norte	1	Gaia / Ovar						✓			
		2	Alfarelos/ Pampilhosa						✓			
	Linha do Minho		Nine/ Viana do Castelo						✓			
	Linha Cintura	1	Roma Areeiro/ Braço de Prata						✓		✓	
		2	Ligação Cascais/ Cintura						✓		✓	✓

Sumário de resultados

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Total de projetos / eixos de intervenção que incidem sobre cada um dos constrangimentos detetados	6	6	10	15	6	14	15	17	11	**Total de 30 projetos**

Legenda:
- Constrangimento com grau de prioridade elevado
- Constrangimento com grau de prioridade moderado
- Constrangimento com grau de prioridade baixo

1. Degradação da infraestrutura
2. Vida útil e obsolescência técnica
3. Bitola, sinalização, etc.
4. Ausência de eletrificação
5. Limitação do comprimento e peso máximo dos comboios
6. Limitações de capacidade
7. Falta de ligação eficiente dos principais portos…
8. Falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas…
9. Falta de interface com rodovias…

A. Setor Rodoviário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

Extensão da Rede Rodoviária Nacional

O PRN2000 definiu (com base em estimativas) a seguinte extensão para a Rede Rodoviária Nacional e Estradas Regionais

Rede Nacional Fundamental	IP – 2.600 km
Rede Nacional Complementar	IC – 3.400 km
	EN – 5.500 km
Estradas Regionais	ER – 5.000 km
Total	16.500 km

Fonte: EP

Nota: (Inclui Concessões, subconcessões e ex Scuts)

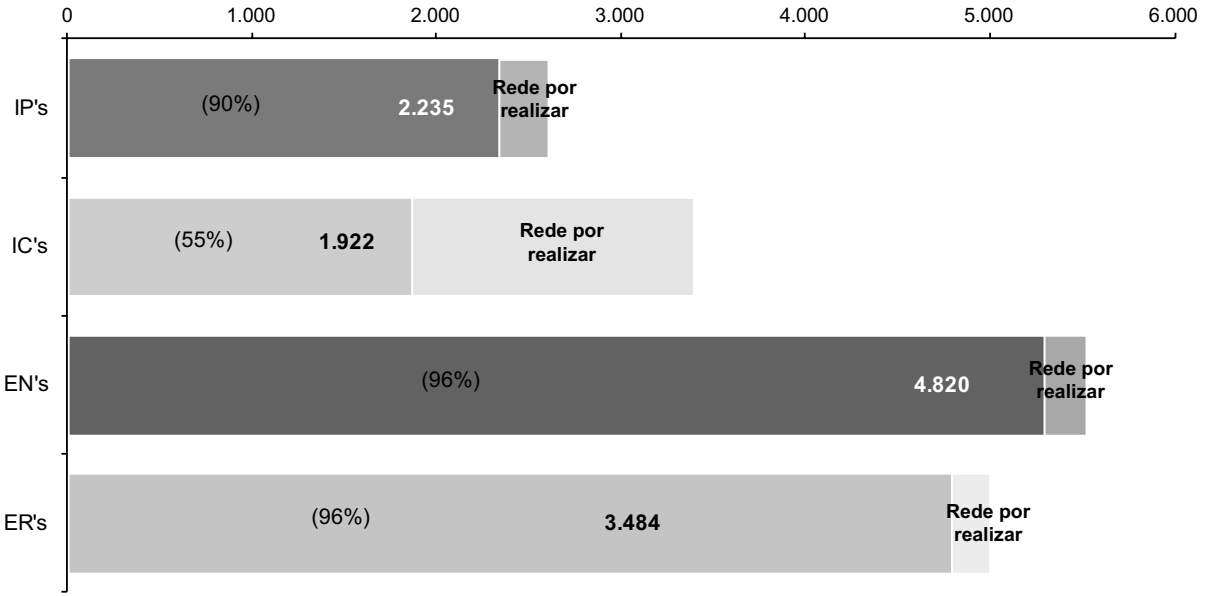
Rede Rodoviária a cargo dos municípios

Rede Municipal	EM – 92.000 km

- Acresce referir que se encontram sob a jurisdição da EP cerca de 3.800 km de rede desclassificada disponível para entregar aos municípios.

Realização da RRN

Neste momento a taxa de execução da rede rodoviária nacional e das estradas regionais é bastante expressiva, atingindo os 84%.
A realização da rede rodoviária definida pelo PRN (por referência às extensões estimadas do plano, km) é como segue:



Fonte: EP

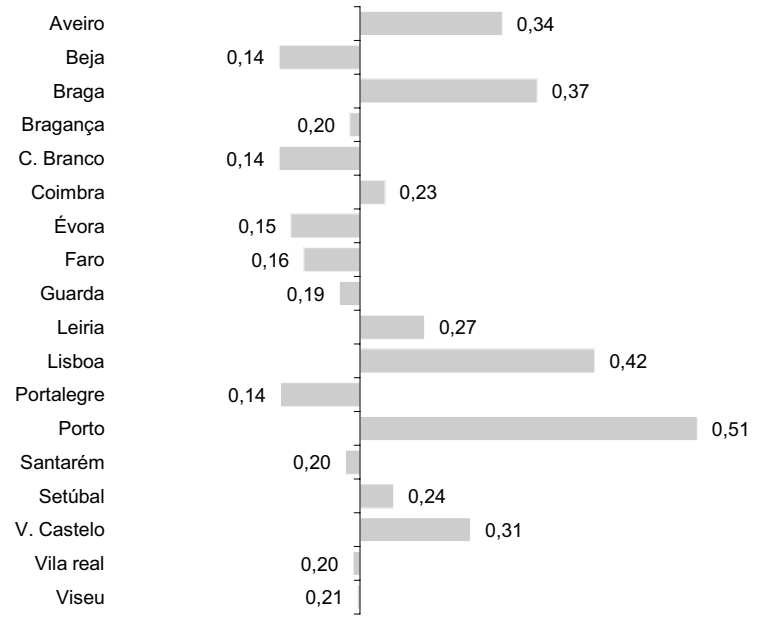
Extensão de rede rodoviária existente por distrito sob a jurisdição da EP (incluindo a rede desclassificada)

Extensão da rede, por distrito:

Distrito	Extensão [km]	Área [km^2]	Densidade [km/km^2]
Aveiro	939	2.801	0,34
Beja	1.424	10.263	0,14
Braga	990	2.706	0,37
Bragança	1.326	6.599	0,20
Castelo Branco	919	6.627	0,14
Coimbra	922	3.974	0,23
Évora	1.102	7.393	0,15
Faro	802	4.997	0,16
Guarda	1.061	5.535	0,19
Leiria	935	3.506	0,27
Lisboa	1.168	2.803	0,42
Portalegre	852	6.084	0,14
Porto	1.182	2.332	0,51
Santarém	1.325	6.718	0,20
Setúbal	1.249	5.214	0,24
Viana do Castelo	682	2.219	0,31
Vila Real	878	4.307	0,20
Viseu	1.042	5.010	0,21
Total	**18.798**	**89.088**	**0,21**

Fonte: EP

Comparação de densidade da rede, por distrito:



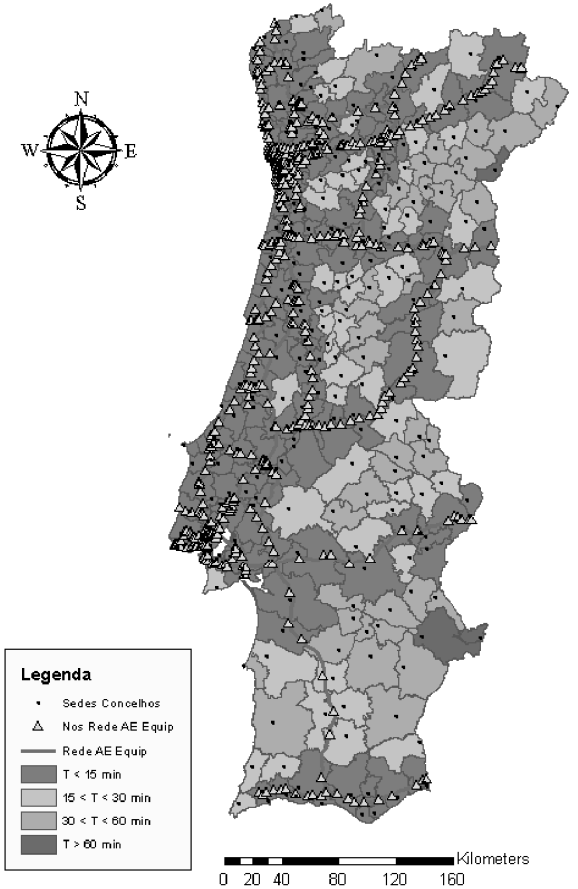
Média Nacional 0,21

Rede de autoestradas

Um estudo levado a cabo pelo IMT apresenta as acessibilidades da população a autoestradas e vias rápidas, nomeadamente através do tempo de deslocação ao nó de autoestrada ou via rápida mais próximo. mais próximo. Através deste estudo, é possível realizar a seguinte análise:

- A parcela da população portuguesa que se encontra a menos de 15 minutos de um nó de uma autoestrada ascende a mais de 87%;
- Existe uma clara dicotomia entre litoral e interior, com os tempos de acesso a nós de autoestradas a subirem consideravelmente nas regiões mais distantes da costa atlântica;
- Existem ainda diferenças identificadas entre as acessibilidades a Norte e a Sul do país, com as regiões mais a sul do território com os tempos de acesso mais longos, nomeadamente os municípios de Moura e Barrancos no baixo Alentejo
- A extensão de autoestradas e vias rápidas segue, em termos geográficos, uma extensão semelhante à apresentada anteriormente para a totalidade da rede rodoviária nacional, evidenciando ainda mais as diferenças de acessibilidade Este-Oeste e Norte-Sul;
- De notar que esta densidade de estradas e autoestradas referida está em linha com a distribuição geográfica da população que se concentra igualmente no litoral e a Norte do rio Tejo

Acessibilidades aos nós de autoestradas e vias rápidas



Fonte: EP (estudo IMT)

Modelo de Receitas e Custos

Custos

Rede Rodoviária Nacional	Rede Própria	Custos de construção e alargamento
		Custos de conservação de segurança
	Rede Concessionada	Custos de disponibilidade
		Custos de reequilíbrios financeiros
Rede Municipal	Custos de construção e alargamento e estacionamento	
	Custos de conservação de segurança	

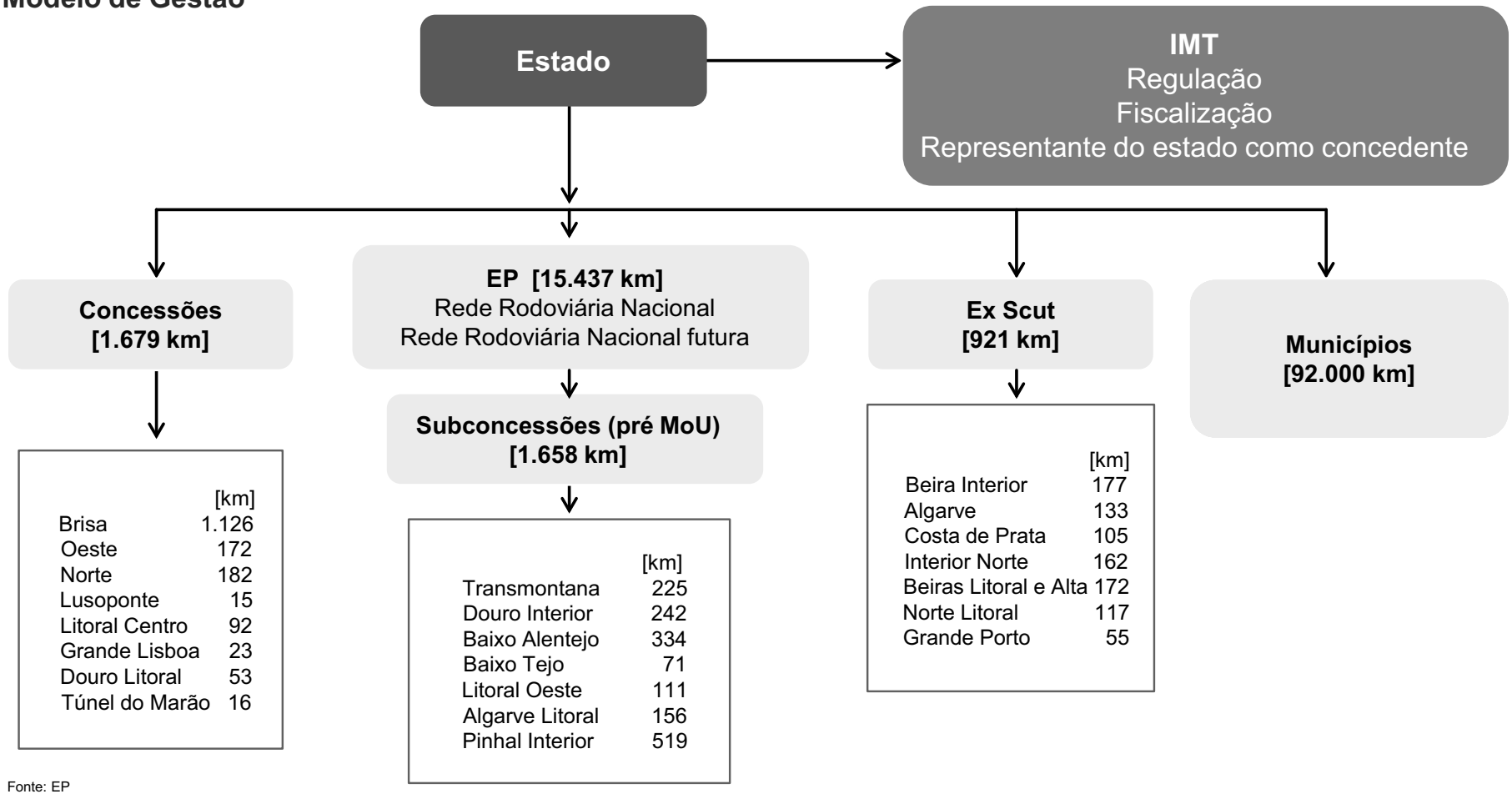
Receitas

Rede Rodoviária Nacional	Utilizador/ Pagador	Receitas de portagem
	Beneficiário/ Pagador	Receitas da CSR
		Licenciamentos de acessos
		Outros serviços
Rede Municipal	Utilizador/ Pagador	Receitas de parquímetros (inclui multas)
	Beneficiário/ Pagador	Receitas de licenciamentos vários
		Receitas do IUC

Taxa de cobertura de custos	Rede Rodoviária Nacional	64%
	Rede Municipal	50%*

*apenas inclui receitas de IUC

Modelo de Gestão



Fonte: EP

A. Setor Rodoviário

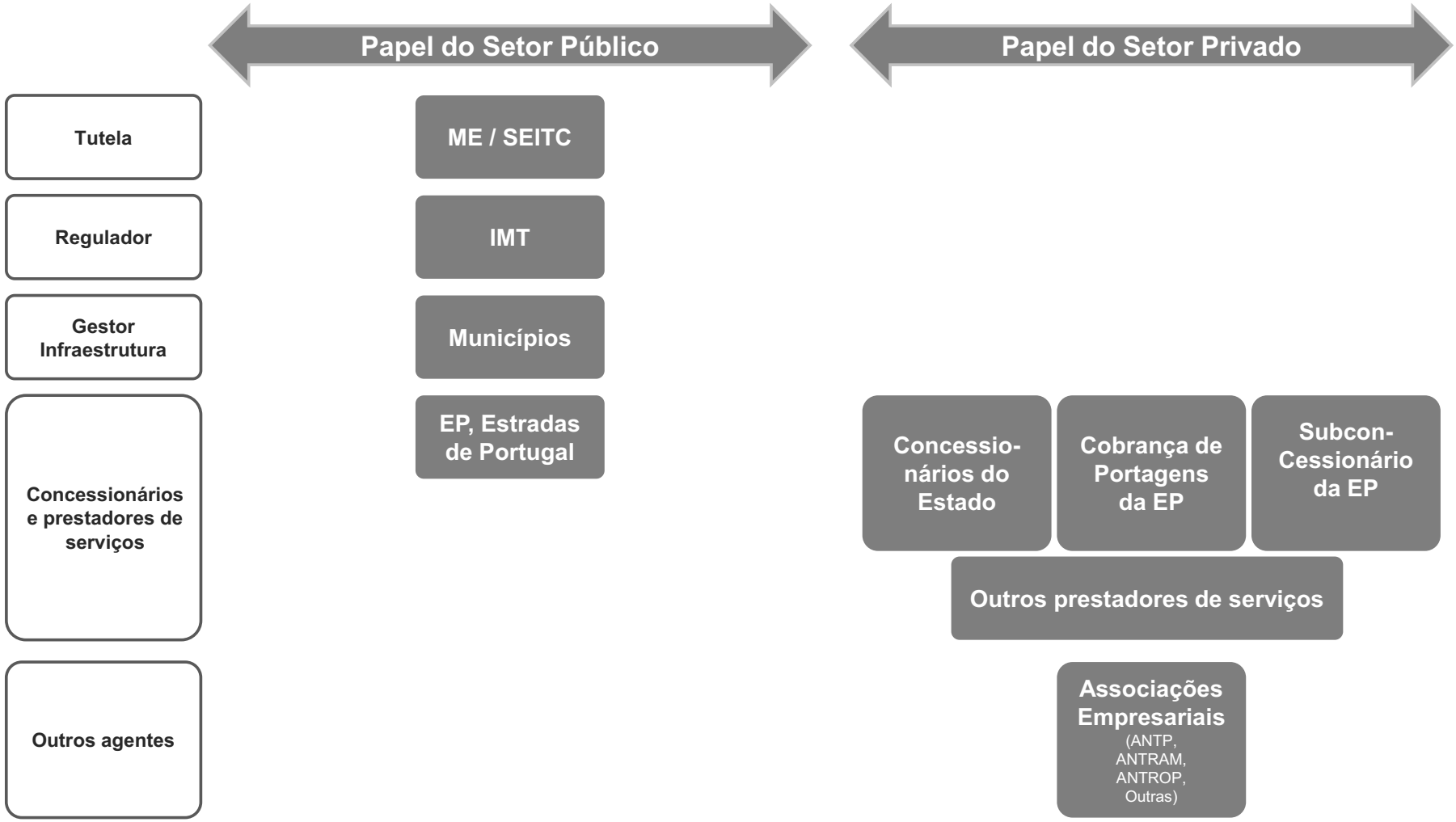
Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

A. Setor Rodoviário - Principais agentes do setor



A. Setor Rodoviário

Breve caracterização da rede atual

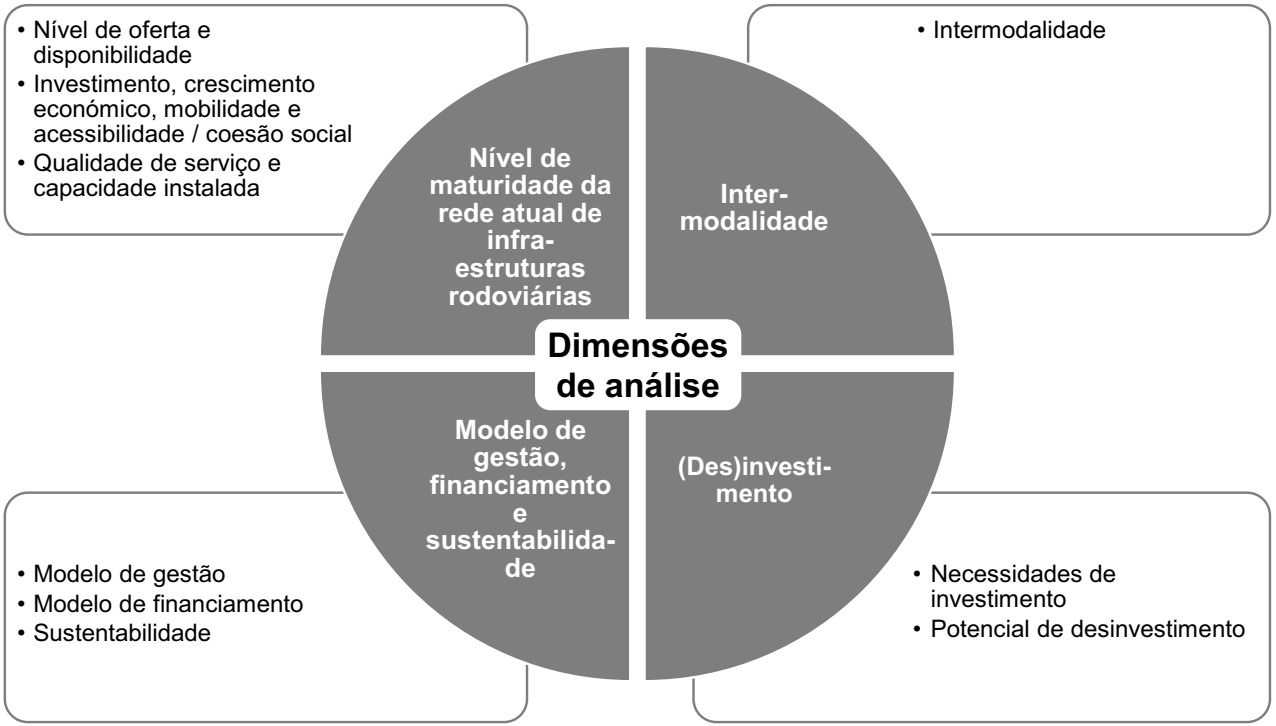
Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

Nas páginas seguintes é efetuada uma síntese do diagnóstico e constrangimentos do setor rodoviário, com base nos contributos recebidos dos diversos participantes que integram o Grupo II – Infraestruturas rodoviárias.

A síntese do diagnóstico e constrangimentos do setor é efetuada para as seguintes dimensões e aspetos críticos, tal como introduzido anteriormente:



Nível de maturidade da rede atual

Oferta e disponibilidade

A rede nacional de estradas e auto-estradas tem uma maturidade considerada adequada para a dimensão e necessidades do país.

Portugal dispõe da 8.ª rede de auto-estradas mais densa da OCDE (2007), à frente de países como a Itália, Áustria, Espanha ou França.

Portugal dispõe de uma rede rodoviária madura, que representa uma oferta capaz de satisfazer os principais eixos de movimentação de pessoas e bens, não se considerando que o crescimento da economia possa ser constrangido por falta de acessibilidades rodoviárias.

Considera-se, no entanto, a existência de alguns constrangimentos ao nível da oferta, sendo de referir:

- Falta de planeamento integrado entre os diferentes sistemas de transporte de passageiros (público / privado) com impacto no decréscimo da qualidade e efeito do serviço prestado;
- O comércio terrestre internacional faz-se quase exclusivamente por via rodoviária, que tende a perder cada vez mais competitividade;
- Falta de acessos e locais para efetuar descargas/ cargas nas grandes cidades;
- Congestionamento nos acessos às grandes cidades;
- Inexistência de "Parques de estacionamento seguros ", com vigilância (para veículos pesados);
- Necessidade de melhoria de acessibilidades (ex. Porto da Figueira e de Setúbal) para utilização de mega-camiões, veículos de maior dimensão e capacidade de carga;
- Limitação ao nível das cargas máxima permitidas (44 toneladas ou mais no transporte internacional, tal como se verifica atualmente em alguns países europeus - Bélgica, Reino Unido, Itália, entre outros), que se traduz na perda de competitividade do transporte rodoviário e das exportações nacionais quando comparadas com outros países;
- Inexistência ou insuficiência de vias dedicadas BUS.

Qualidade do serviço

A recente caracterização da RRN permitiu concluir que as vias em que se regista uma maior procura (TMDA>12.000) apresentam um indicador de qualidade de 3,2, numa escala de 1 a 5, enquanto a restante rede apresenta um valor entre 2,7 e 2,9, ou seja, em nível Suficiente/Bom.

Considerando a flexibilidade deste modo de transporte e as infraestruturas existentes, a qualidade de serviço é aceitável, mas insuficiente na qualidade das infraestruturas em alguns troços municipais.

Os indicadores de qualidade são considerados demasiado exigentes e desajustados dos *benchmarks* nacionais e internacionais, e inclusivamente de algumas práticas instituídas internacionalmente, cujo cumprimento obrigaria a custos de manutenção e operação incompatíveis com as disponibilidades atuais.

Existe ainda uma falta de incentivos a uma maior produtividade deste modo de transporte com projetos inovadores (*track-tracing,* alargado e obrigatório, formação de motoristas, normas de segurança e relacionamento com clientes, …).

É apontada uma fraca conservação na rede rodoviária secundária, bem como o nível de sinistralidade do setor em geral.

Intermodalidade

A ligação rodoviária dos centros urbanos com os principais portos, aeroportos e fronteiras é atualmente assegurado pelos denominados IP's, que apresentam uma realização de 86%, a qual se pode considerar bastante satisfatória.

Apesar deste diagnóstico, existem ainda alguns constrangimentos ao nível da intermodalidade, sendo de destacar os principais aspetos:

- Não se encontra assegurada uma efetiva intermodalidade entre os diversos intervenientes na cadeia logística : portos – ferrovia – rodovia - plataformas logísticas;
- Investimentos realizados nos últimos anos não tiveram como objetivo a intermodalidade;
- Inexistência de *Ro-Ro* (por ferrovia) que poderia ser uma boa solução para setores que movimentam volumes relevantes (madeiras, cortiças, materiais de construção civil, mármores, etc.;
- Falta de ligações complementares eficientes entre o transporte rodoviário – ferroviário – marítimo / fluvial (ex. Porto de Lisboa – Carregado);
- Pouca divulgação do Terminal do Entroncamento, e poucos equipamentos / soluções logísticas disponíveis;
- Serviços pouco eficientes na Plataforma da Bobadela e com alguma morosidade na libertação dos contentores (estrangulamentos operacionais e de natureza laboral);
- Oferta reduzida de transportes públicos em algumas zonas de forte atividade logística (Montijo, Porto Salvo, Alcochete, Azambuja).

Investimento

Considera-se que o PRN está desadequado às reais necessidades de mobilidade, sendo necessária a sua revisão de modo a serem eliminadas as vias cuja necessidade não pode ser justificada por critérios de procura ou de segurança rodoviária. Adicionalmente, considera-se necessário o desenvolvimento de um estudo para a prioritização da construção de variantes.

De referir a este nível, que em 2012 se celebrou um acordo entre a Estradas de Portugal e diversas subconcessionárias rodoviárias no sentido da redução de âmbito em seis das sete subconcessões existentes.

Não obstante, o desenvolvimento de algumas intervenções pontuais para corrigir lacunas/deficiências/constrangimentos em algumas infraestruturas identificadas conduzem a eventuais necessidades de investimento, sendo de destacar:

- Lacunas pontuais que, uma vez executadas, permitirão dar coerência e complementar a rede existente, designadamente alguns investimentos importantes recentemente concluídos;
- Desenvolvimento de algumas infraestruturas previamente identificadas e para as quais já existem projetos de execução e/ou pré-financiamento assegurado;
- Resolver os *missing links* nas ligações das Plataformas Logísticas e portos à rede de transportes ferroviária e rodoviária;
- Canalizar investimento para a modernização das atuais infraestruturas e término dos projetos em curso (aeroportos, portos e plataformas logísticas), incluindo o fecho da malha rodoviária;
- Os investimentos em infraestruturas devem ser acompanhados de meios adaptados às novas necessidades de aumento de carga por camião.

Face à maturidade da rede, todos os investimentos têm de assegurar níveis marginais de competitividade altos.

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade

Modelo de gestão

Cerca de 25% da RRN tem por base um modelo de gestão com envolvimento do setor privado, através de concessões do Estado ou subconcessões da EP.

Os restantes 75% da RRN são explorados diretamente pela EP, ao abrigo do contrato de concessão com o Estado.

É apontado o facto do processo de transferência da rede desclassificada ainda não estar concluído, tal como ilustrado na secção de caracterização da rede.

Adicionalmente, é referido como constrangimento ao nível de gestão e planeamento, a instabilidade das decisões associada a diferentes ciclos políticos.

Modelo de financiamento

A EP, enquanto concessionária do Estado da RRN, tem um modelo de financiamento assente nas seguintes fontes de receitas:

- Contribuição do Serviço Rodoviário: tem vindo a ser sucessivamente reduzida devido à diminuição do tráfego e consequente redução do consumo de combustíveis. Representou em 2012 cerca de 70% das receitas da EP;
- Portagens: Representou em 2012 cerca de 29% das receitas da EP;
- Outras receitas comerciais de menor expressão.

Nos modelos de gestão com participação do setor privado, o modelo de financiamento assenta em receitas de portagem ou pagamentos de disponibilidade da infraestrutura assegurados pelo Estado / EP.

Os atuais modelos de financiamento penalizam o transporte rodoviário com o aumento de portagens (ex-scuts) para os fluxos de transporte internacional que prejudicam a competitividade do transporte rodoviário.

Existe ainda um *gap* entre receitas e despesas não financiável e problemas de sustentabilidade do custo das portagens no interior.

É também considerado que as estradas regionais carecem de financiamento e gestão adequadas.

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade (continuação)

Modelo de financiamento (continuação)

Rede Rodoviária Nacional

Custos	[M€]
Pagamentos liquidos de disponibilidade	669,0
Conservação corrente	46,0
Conservação periódica	42,3
Autarquias	3,7

Taxa de cobertura das despesas 64%

Rede Rodoviária Municipal

Custos	[M€]
Conservação corrente	258,0
Conservação periódica	138,0

Estimativa com base em *benchmark* EP

Taxa de cobertura das despesas 50%

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade (continuação)

Sustentabilidade e matriz tarifária

No que concerne à EP, enquanto concessionária da RRN, as receitas de mercado superam em cerca de 1,6x os custos de exploração. Como cabe à EP pagar os custos de operação e de investimento nas concessões, este valor desce para 38%.

As tarifas de portagem representam 29% das receitas da EP, tendo as seguintes disposições:

- A tarifa de portagem máxima aplicável e as regras de aplicação às diferentes classes é fixada em legislação específica;
- As regras de atualização das tarifas, em vigor durante décadas (até 2008 e entretanto corrigidas mas sem efeito retroativo), criaram distorções nas taxas cobradas em função da idade das estradas, o que prejudica a concorrência;
- As tarifas praticadas permitem cobrir os custos de operação e exploração apenas em situações de procura elevada, o que não se verifica nas estradas construídas na última década ou ainda a construir.

Estas condições criam múltiplos constrangimentos:

- O custo rodoviário para o transporte internacional, nas suas principais vias de saída de Portugal, é agravado com taxas (portagens) que encarecem o custo do produto;
- Níveis muito elevados de encargos com as concessões do Estado;
- Rigidez tarifária, que não permite gestão da procura;
- As tarifas praticadas permitem cobrir os custos de operação e exploração apenas em situações de procura elevada, o que não se verifica nas estradas construídas na última década ou ainda a construir;
- Preço elevado das auto-estradas tem impacto significativo na estrutura de custos dos agentes económicos, com a respetivo incremento do preço dos produtos e perda de competitividade.

A. Setor Rodoviário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

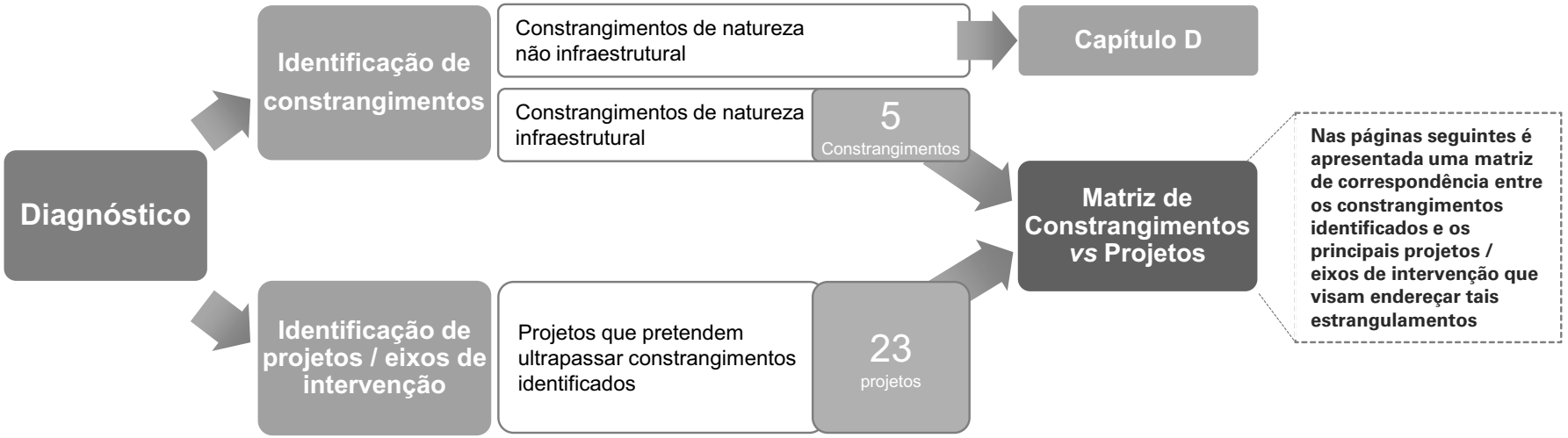
Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

Enquadramento

No caso do setor rodoviário, apesar do avançado nível de maturidade da rede, é apresentado um conjunto de constrangimentos relacionados com limitações técnicas da infraestrutura. Destes salientam-se como principais constrangimentos aspetos relativos ao fecho da "malha" da rede rodoviária, os atuais níveis de sinistralidade, e as dificuldades de acesso e de congestionamento nas grandes cidades.

Nas página seguintes apresenta-se a síntese dos principais constrangimentos identificados no setor rodoviário, bem como a matriz de correspondência entre tais estrangulamentos e os projetos / eixos de intervenção identificados.



Síntese dos principais constrangimentos identificados: *identificação e prioritização*

		Prioridade Baixa	Prioridade Moderada	Prioridade Elevada
1	Fecho da "malha" da rede rodoviária			X
2	Nível de sinistralidade		X	
3	Congestionamento de tráfego nos principais eixos de acesso às grandes cidades		X	
4	Difícil acesso para os veículos de grandes dimensões (mega camiões) aos principais centros urbanos e zonas portuárias (Figueira da Foz e Setúbal)		X	
5	Estado de conservação das infraestruturas	X		

→ Limitações técnicas da infraestrutura

Triagem e pré-selecção de projetos

Dado o elevado número de projetos posto à consideração do grupo de trabalho no caso do setor rodoviário, procedeu-se a uma análise preliminar para pré-seleccionar os projetos que seriam analisados no âmbito do GT IEVA. Desta forma, foram definidas três dimensões preliminares de intervenção, **Novos Corredores**, **Variantes** e **Obras de Conservação** (de notar que os investimentos relacionados com o plano de proximidade da EP se encontram detalhados em anexo – Anexo I). Os critérios que estiveram na base desta triagem preliminar foram definidos da seguinte forma:

Proposta inicial

123 projetos

Critérios de pré-selecção

Novos Corredores

Alta Prestação

Condições necessárias

- TMDA superior a 12.500 veíc./dia
- % pesados superior a 15%

Condições de prioridade

- % pesados superior a 25%
- Inexistência de alternativa com uma tolerância de 15% de benefício no custo generalizado de transporte (sem portagens)

Rede Proximidade

Condições necessárias

- TMDA superior a 4.000 veíc./dia; ou
- TMDA superior a 2.500 veíc./dia com mais de 15% pesados

Condições de prioridade

- % de pesados superior a 25%;
- Inexistência de alternativa com tolerância de 20% de benefício no custo generalizado de transporte (sem portagens)

Variantes

Condições necessárias

- Nível de serviço (de acordo com HCM) ≤ D
- % pesados superior a 15%
- Sinistralidade – Existência de PN e Indicador de gravidade na travessia urbana ≥ 20 / km

Condições de prioridade

- % de pesados superior a 25%;
- Sinistralidade - Indicador de gravidade na travessia urbana ≥ 30 / km

Obras de Conservação

Não deverão ser consideradas no âmbito do GT IEVA, mas avaliadas através de programas específicos de intervenção pelo gestor da infra-estrutura (EP, SA ou Municípios);

Selecção GT IEVA

23 projetos

Matriz de Constrangimentos *vs* Projetos

PROJECTO	CONSTRANGIMENTOS 1	2	3	4	5
IP4. Túnel do Marão	✓	✓			
IP3. Coimbra - Viseu		✓			
IP5. Vilar Formoso - Fronteira					
IP8. Sta. Margarida do Sado - Beja					
IC16. Radial da Pontinha			✓		
IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1)	✓			✓	✓
Variantes rodoviárias de Vendas Novas e Montemor-o-Novo					
Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal					
IC35 Penafiel/Entre-os-Rios		✓			
Construção do lanço EN101 - Felgueiras – Lixa EN15					✓
Nó dos caniços no IP1					
IC2. Carregado/Venda das Raparigas (construção, operação e manutenção)					
IC11. Peniche/Torres Vedras (construção, operação e manutenção)					

Legenda:
- Constrangimento com grau de prioridade elevado
- Constrangimento com grau de prioridade moderado
- Constrangimento com grau de prioridade baixo

1 Fecho da "malha" da rede rodoviária
2 Nível de sinistralidade
3 Tráfego acesso às grandes cidades
4 Difícil acesso para os veículos de grandes dimensões
5 Estado de conservação das infra-estruturas

Matriz de Constrangimentos *vs* Projetos

PROJECTO	CONSTRANGIMENTOS 1	2	3	4	5
IC-35 (Variante Arouca-Santa Maria da Feira)	✓				
Variante à EN378 de acesso à vila e ao porto de Sesimbra					
Novo nó de saída da A41					
Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia					
Acessibilidades ao Eco Parque da Chamusca, incl. circulação na ponte da Chamusca					
Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados					✓
Nó do IP1/A1 com o IC9					
Var EN9 - Ligação A16 / A21			✓		
Variante de Atalaia Montijo			✓		
Variante de Riachos			✓		

Sumário de resultados

	1	2	3	4	5	
Total de projetos / eixos de intervenção que incidem sobre cada um dos constrangimentos detetados	3	3	4	1	3	Total de 23 projetos

Legenda:
- Constrangimento com grau de prioridade elevado
- Constrangimento com grau de prioridade moderado
- Constrangimento com grau de prioridade baixo

1 Fecho da "malha" da rede rodoviária
2 Nível de sinistralidade
3 Tráfego acesso às grandes cidades
4 Difícil acesso para os veículos de grandes dimensões
5 Estado de conservação das infra-estruturas

A. Setor Marítimo - Portuário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

Rede atual de portos nacionais

- Portugal detém um posicionamento estratégico na fachada atlântica da Península Ibérica e cruzamento das principais rotas de tráfego marítimo Norte-Sul e Oeste-Este.
- O sistema portuário comercial do continente é constituído por nove portos comerciais: Viana do Castelo, Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal, Sines, Portimão e Faro; e os portos fluviais da Via Navegável do Douro (VND).
- Está dotado de infraestruturas modernas e com capacidade disponível na generalidade dos portos nacionais e de expansão em alguns portos.
- A maioria das infraestruturas do sistema portuário comercial do continente (Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal, Sines e Portimão) integram-se na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), nomeadamente no corredor multimodal principal que liga Lisboa a Estrasburgo (Corredor Atlântico), estando prevista a integração dos três maiores portos – Sines, Leixões e Lisboa – como nós da rede principal (rede *core*). A RTE-T conta ainda com a VND e sete portos nas Regiões Autónomas (quatro nos Açores e três na Madeira) .
- O modelo de gestão privilegiado nos portos nacionais é o de *landlord port*, sendo as Administrações Portuárias responsáveis pela gestão das infraestruturas portuárias em nome do Estado, encontrando-se a operação na maioria dos terminais dos principais portos comerciais do continente concessionada ou licenciada a privados.
- Investimento em infraestruturas portuárias baseado em diversas fontes de financiamento: Receitas próprias dos portos; fundos da União Europeia; dotações do Orçamento Geral do Estado; financiamento bancário e investimento privado (concessionários).
- Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 – Componente de portos, transportes marítimos e logística: VAB de 1.358 milhões de euros em 2010 (0,9% do VAB nacional) e 20,4 milhares postos de trabalho em 2010 (0,4% do emprego nacional), contudo o impacto da atividade portuária estende-se bastante para além do próprio setor.
- Em termos de produtividades marginais, os efeitos do investimento de um milhão de euros em infraestruturas portuárias traduz-se num acréscimo de 84,4 milhões de euros no investimento privado, gera 4.800 empregos e um aumento do produto de 107,1 milhões de euros.

Legenda:

RTE-T *Core*

RTE-T *Comprehensive* (rede global)

RTE-T

Orientações da União Europeia relativamente ao enquadramento das infraestruturas marítimo-portuárias no âmbito da Rede Transeuropeia de Transportes

- A Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) deverá promover a utilização eficiente e sustentável das infraestruturas marítimo-portuárias. As suas componentes são:
  - Espaço Marítimo;
  - Canais marítimos;
  - Portos marítimos, incluindo as infraestruturas necessárias para as operações de transporte no interior da zona portuária;
  - Os diques, as eclusas e as docas;
  - Sistemas de ajuda à navegação;
  - Acessos aos portos e canais portuários;
  - Molhes;
  - Auto-estradas do Mar;
  - Equipamento associado;
  - Aplicações telemáticas, incluindo os serviços marítimos em linha e Sistemas de Informação e de Gestão do Tráfego de Navios (VTMIS).
- Os portos marítimos devem constituir os pontos de entrada e de saída da infraestrutura terrestre da rede global (rede *comprehensive*). Devem preencher, no mínimo, um dos seguintes critérios:
  - Registar um volume total anual de tráfego de passageiros superior a 0,1 % do volume total anual de tráfego de passageiros de todos os portos marítimos da União. O valor de referência para este volume total anual é a média disponível dos últimos três anos, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat;
  - Registar um volume total anual de carga – quer se trate de carga a granel ou não – superior a 0,1% do volume total anual de carga movimentada em todos os portos marítimos da União. O valor de referência para este volume total anual é a média disponível dos últimos três anos, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat;
  - Estar localizado numa ilha e constituir o único ponto de acesso a uma região NUTS 3 da Rede Global;
  - Estar localizado numa região periférica ou ultraperiférica, fora de um raio de 200 km do porto mais próximo da rede global.
- As Auto-estradas do Mar consistem em rotas marítimas de curta distância, portos, infraestrutura e equipamento marítimo associados e instalações que permitam o Transporte Marítimo de Curta Distância e/ou serviços marítimo/fluviais entre, no mínimo, dois portos, incluindo as ligações ao interior do país. Devem incluir:
  - Ligações marítimas entre portos marítimos da rede global;
  - Instalações portuárias, tecnologias de informação e comunicação, nomeadamente sistemas de gestão logística eletrónicos e procedimentos de segurança, administrativos e aduaneiros, em pelo menos um Estado-Membro;
  - Infraestrutura de acesso terrestre e marítimo direto.

Detalhe dos porto nacionais

Os principais portos nacionais caracterizam-se como segue:

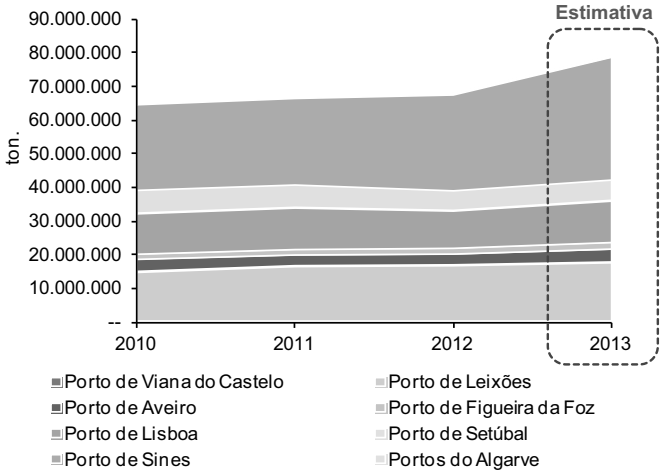
Caracterização das infra-estruturas marítimo-portuárias	V. Castelo	Leixões	Aveiro	Fig. Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Portimão	Faro
Terminais de carga geral fraccionada e multiusos	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Terminais de contentores		x	x	x	x	x	x		
Terminais de Ro-Ro	x	x	x		x	x	x	x	
Terminais de granéis sólidos	x	x	x	x	x	x	x		
Terminais de granéis líquidos	x	x	x		x	x	x		x
Terminais de passageiros		x			x			x	
Portos de pesca	x	x	x	x	x	x	x	x	
Portos / Docas de recreio	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Principais operadores / responsáveis pela exploração de terminais portuários	APVC; Cecisa; Galp; Secil	TCL; TCGL; Petrogal; SdL; Repsol; Cimpor; Outros	APA; Socapor; CUF; Prio; Aveiport; Outros	APFF; Operfoz; Liscont	Liscont; Sotagus; Silopor; LBC; Outros	Tersado; Sadoport; Sapec; Secil; Outros	CLT; PSA; Repsol; Portsines; REN Atlântico; Outros	IPTM	IPTM

Fonte:
APP – Associação dos Portos de Portugal;
Administração do Porto de Viana do Castelo;
Administração dos Portos do Douro e Leixões;
Administração do Porto de Aveiro;
Administração do Porto da Figueira da Foz;
Administração do Porto de Lisboa;
Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra;
Administração do Porto de Sines;
IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes / IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos.

Nota:
A informação relativa às acessibilidades marítimas disponíveis nas instalações do sistema portuário comercial do continente encontra-se em anexo (Anexo II).

Movimentação de carga (categoria de carga)

Carga movimentada por Porto



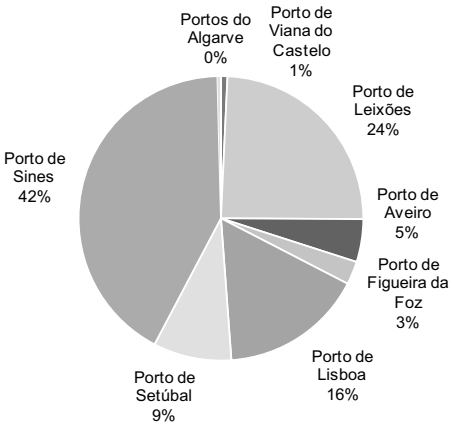
Evolução da Carga movimentada por Porto	CAGR 10-12	CAGR 10-13
Porto de Viana do Castelo	-2%	0%
Porto de Leixões	7%	6%
Porto de Aveiro	-6%	2%
Porto de Figueira da Foz	5%	8%
Porto de Lisboa	-4%	1%
Porto de Setúbal	-7%	-3%
Porto de Sines	6%	13%
Portos do Algarve	153%	105%
Total	**2%**	**7%**

Δ% 12/13 +17%

Fonte: AP's / IPTM

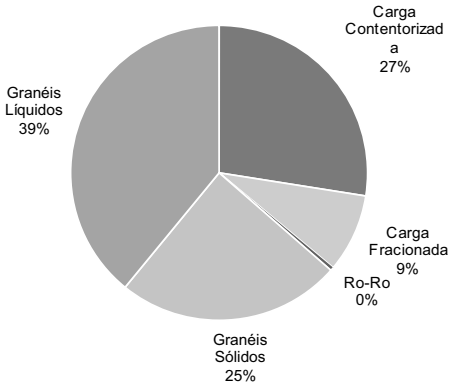
Nota: Dados para 2013 previsionais

Carga movimentada por Porto (2012)



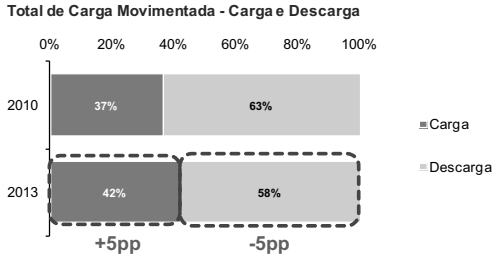
- Em termos gerais, o crescimento médio anual esperado para os portos portugueses entre 2010 e 2013 é de 6,9%. Em 2013 espera-se os maiores níveis de movimentação de sempre no sistema portuário comercial do continente, com totais de 80 milhões de toneladas de carga e 2,2 milhões de TEU (unidade equivalente do contentor de 20 pés). Em termos de passageiros, 2012 registou 617 milhares de passageiros oceânicos, sendo igualmente o maior nível de movimentação de sempre até ao momento.
- Sines é o porto nacional que movimenta mais carga (42%), seguido pelos portos de Leixões (24%) e de Lisboa (16%).
- A categoria de carga mais movimentada nos portos nacionais são os granéis líquidos, seguida pela carga geral contentorizada.
- No período referido (2010-2013), verifica-se que os portos de Leixões, Figueira da Foz, Sines e Faro (no Algarve) são os que evidenciam um crescimento médio anual positivo mais expressivo. Em sentido contrário, o porto de Setúbal apresenta um crescimento médio anual negativo, cuja expressão é ligeiramente atenuada com a inclusão das estimativas para o ano de 2013 (CAGR evolui de -7% para -3% com a inclusão do ano de 2013). Por último, os portos de Viana do Castelo, Aveiro e Lisboa apresentam crescimentos médios anuais negativos até 2012, sendo que com a incorporação das estimativas apresentadas para 2013, a referida taxa de crescimento média anual passa a ser ligeiramente positiva.
- De referir que a performance negativa dos portos de Aveiro, Lisboa e Setúbal até 2012 se encontra influenciada pelas greves dos estivadores. No caso de Aveiro, o resultado foi ainda afetado pela situação de insolvência da Empresa de Trabalho Portuário do porto.

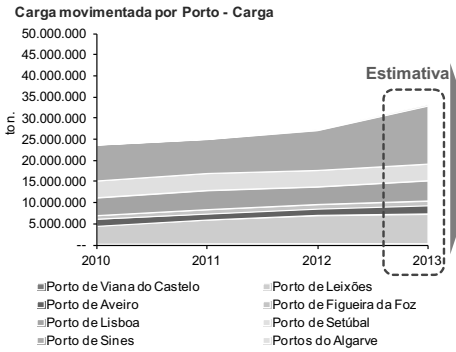
Carga movimentada por categoria (2012)



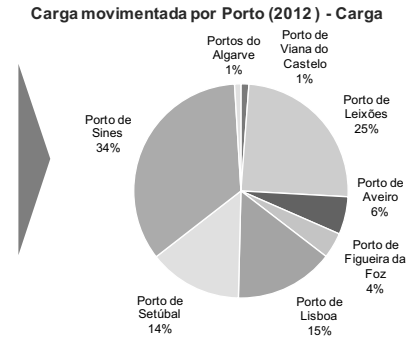
Movimentação de carga (tipo de movimento)

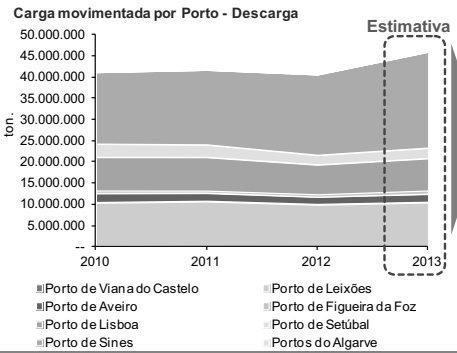
- Considerando as estimativas para 2013, os movimentos de descarga (normalmente associados às importações) continuam a ser os mais expressivos, representando cerca de 58% dos movimentos totais. Não obstante, constata-se que o peso dos movimentos de carga (normalmente associados a exportações) têm vindo a aumentar o seu peso relativo e a apresentar crescimentos médios anuais mais expressivos comparativamente aos movimentos de descarga.
- Estima-se que os movimentos de carga apresentem um crescimento anual médio de 12,0%, influenciados principalmente pela evolução positiva do volume dos portos de Sines e Leixões (17,4% e 16,9%, respetivamente).
- No sentido inverso, os portos de Lisboa e Setúbal irão registar, segundo as estimativas para 2013, as taxas de crescimento médio anual à carga mais baixas dos portos comerciais do continente com 4,4% e -0,4%, respetivamente.
- Os portos de Sines e Leixões apresentam o maior peso no total de toneladas carregadas, com 34% e 25%, respetivamente.
- Os movimentos de descarga nos portos continentais registam um crescimento menos acentuado no período analisado, com um *CAGR* de 3,8% (já com o ano 2013).
- Os portos de Sines e da Figueira da Foz foram os que mais contribuíram para esta evolução, com taxas de crescimento médio anual de 10,3% e 6,4%, respetivamente.
- Nos movimentos de descarga, o porto de Sines assume um relevo ainda maior, com 47% das toneladas movimentadas. Os portos de Leixões e Lisboa representam 24% e 17% do volume total, respetivamente.



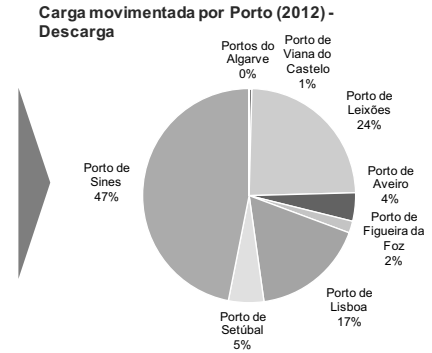


Carga movimentada por Porto - Carga	CAGR 10-12	CAGR 10-13
Porto de Viana do Castelo	36%	21%
Porto de Leixões	23%	17%
Porto de Aveiro	-2%	8%
Porto de Figueira da Foz	12%	9%
Porto de Lisboa	-1%	4%
Porto de Setúbal	-1%	0%
Porto de Sines	5%	17%
Portos do Algarve	157%	112%
Total	**7%**	**12%**





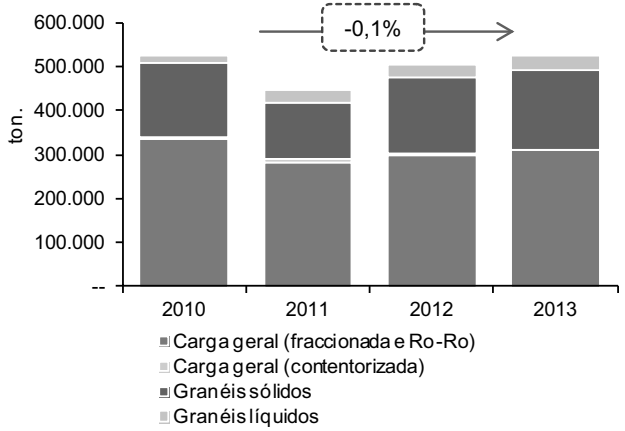
Carga movimentada por Porto - Descarga	CAGR 10-12	CAGR 10-13
Porto de Viana do Castelo	-29%	-16%
Porto de Leixões	-1%	1%
Porto de Aveiro	-10%	-4%
Porto de Figueira da Foz	-3%	6%
Porto de Lisboa	-6%	-1%
Porto de Setúbal	-15%	-8%
Porto de Sines	6%	10%
Portos do Algarve	100%	-100%
Total	**-1%**	**4%**



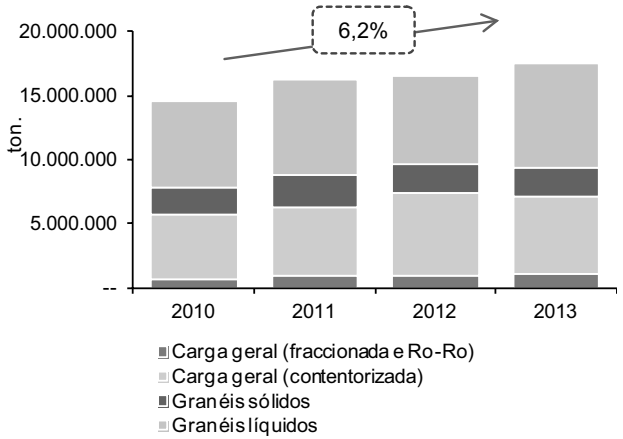
Fonte: AP's / IPTM
Nota: Dados para 2013 previsionais

Movimentação de carga (categoria de carga, histórico)

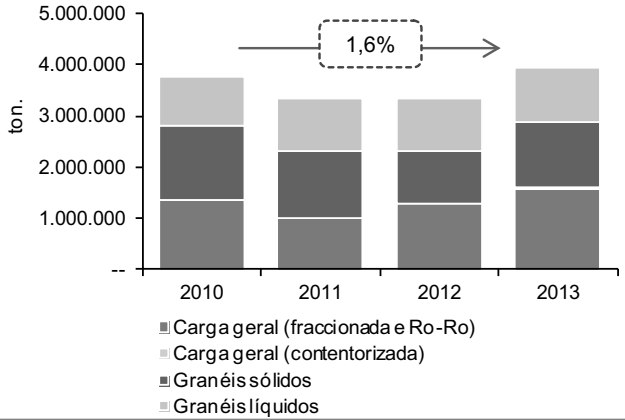
Porto de Viana do Castelo



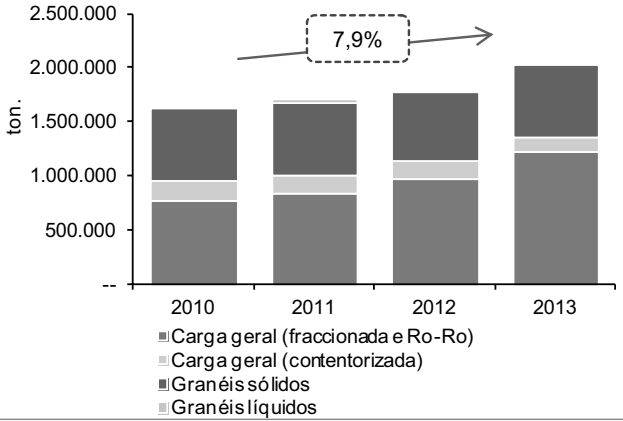
Porto de Leixões



Porto de Aveiro

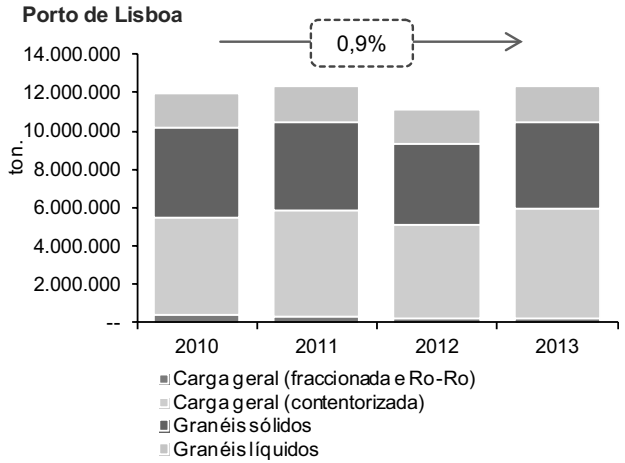


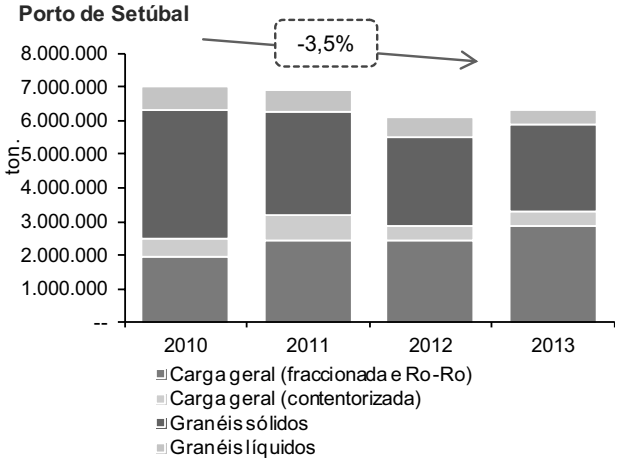
Porto de Figueira da Foz

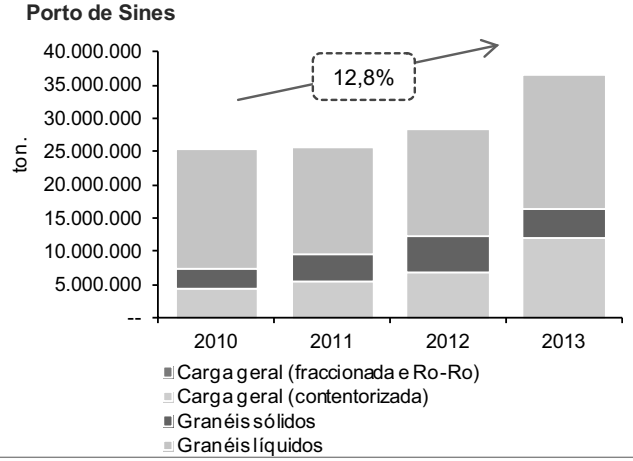


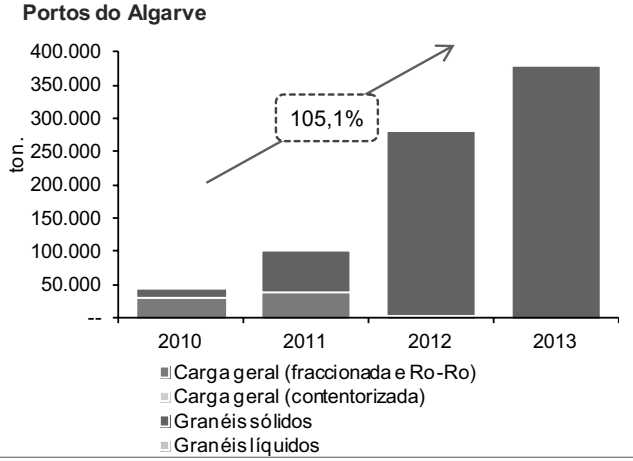
Fonte: AP's / IPTM

Movimentação de carga (categoria de carga, histórico)





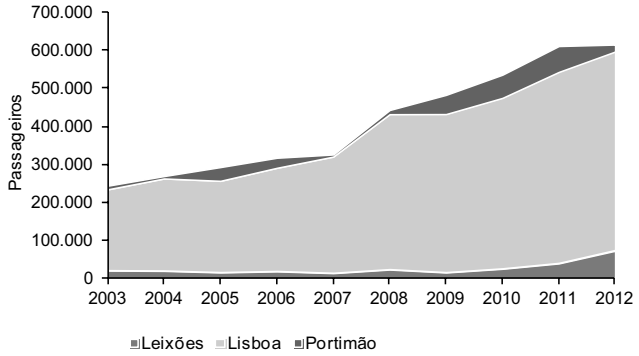




Fonte: AP's / IPTM

Terminais de Cruzeiros

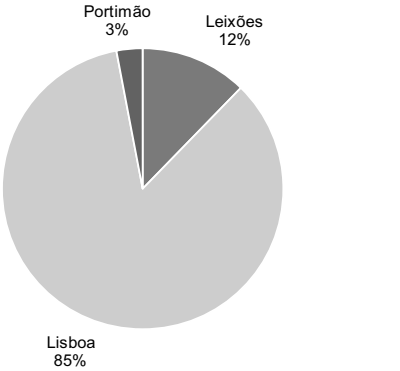
Movimentos de Passageiros



Fonte: AP's / IPTM

Movimentos de passageiros	CAGR 03-12	CAGR 09-12
Leixões	14%	63%
Lisboa	11%	8%
Portimão	7%	-29%
Total	**11%**	**8%**

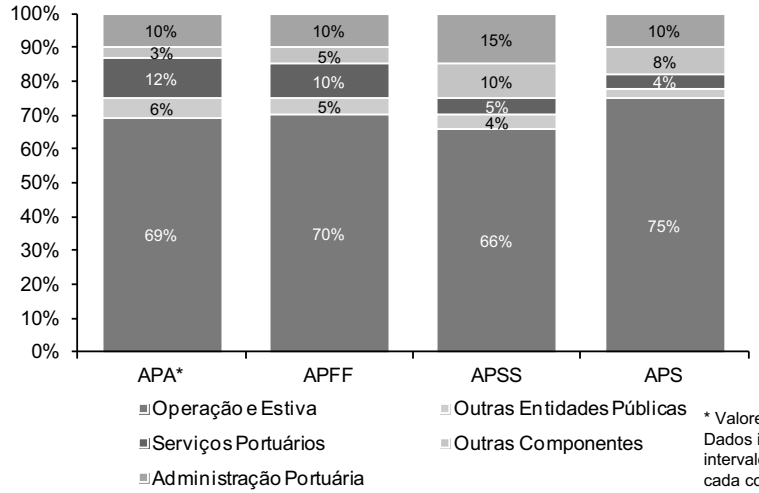
Movimentos de Passasgeiros por Porto (2012)



- Os movimentos de passageiros nos portos nacionais tem evidenciado um desenvolvimento robusto na última década, com um crescimento médio anual de 11% no período de 2003 a 2012.
- Embora os últimos quatro anos (2009-2012) tenham ainda apresentado uma taxa de crescimento significativa (8%),é possível verificar uma desaceleração do ritmo de crescimento, mercê de uma maior consolidação depois de anos de forte crescimento. De referir ainda que o ano de 2012 registou um crescimento anual de apenas 0,6% face ao ano anterior, em muito contribuindo para a tendência atrás referida.
- Em termos individuais, o porto de Leixões registou o maior crescimento nos dez anos analisados, com uma taxa de crescimento média anual de 14%. O crescimento mais acelerado foi observado no período de 2009 a 2012, com *CAGR* de 63%.
- O porto de Lisboa demonstra tendências similares das registadas no total de movimentos, o que se deve ao grande relevo deste porto no total de movimentos nacional.
- O porto de Portimão regista um crescimento anual médio positivo nos dez anos analisados, que se concentra dos nove primeiros anos, visto que durante o ano de 2012 o crescimento anual de movimentos de passageiros neste porto foi de -73%.
- O transporte marítimo de passageiros é fortemente concentrado no porto de Lisboa, que representa 85% do total. Este valor não está muito distante da percentagem de 87% que se verificava em 2003.
- O porto de Leixões, por força do crescimento significativo evidenciado, tem-se afirmado como segundo porto continental em termos de volume de movimentos de passageiros, representando 12% do total. No sentido inverso, o porto de Portimão contribui apenas com 3% para o volume total de movimentos de passageiros em 2012

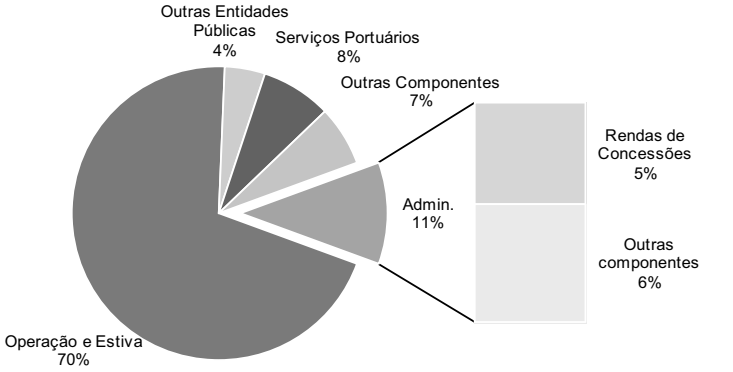
Componentes da Fatura Portuária

Componentes da Factura por Porto



* Valores aproximados. Dados iniciais apresentam intervalos de valores para cada componente

Média das Componentes da Factura Portuária



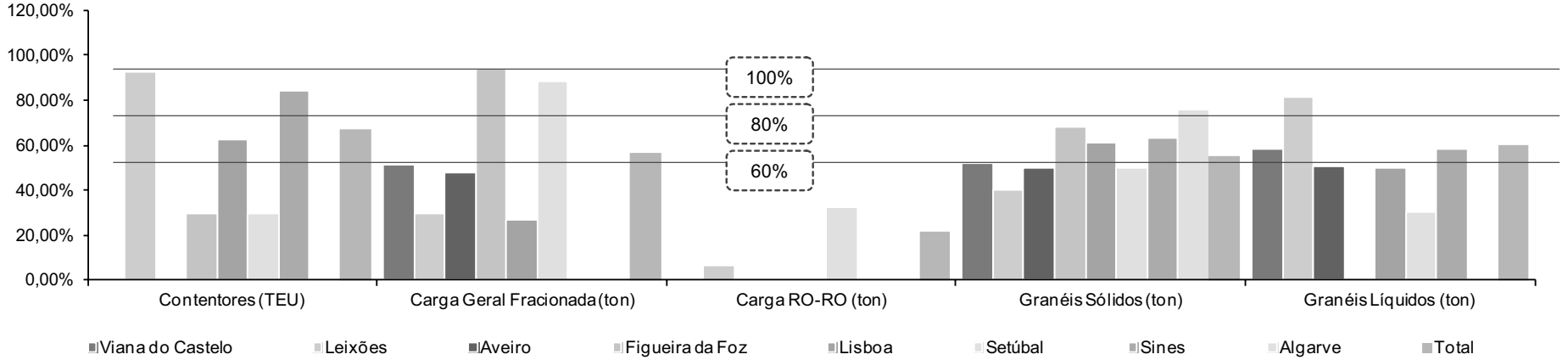
Nota:
Outras componentes da Administração Portuária são maioritariamente TUP carga e TUP navio

Fonte: APA, APFF, APSS e APS

- Tendo por base a amostra de quatro portos que disponibilizaram elementos sobre os custos portuários – Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal e Sines - os processos de Operação e Estiva (onde não se incluem rendas de concessão, já incluídas na componente de Administrações Portuárias) contribuem de forma bastante expressiva para a composição das denominadas "Faturas Portuárias" apresentadas pelos diversos portos. O peso médio desta componente no total da referida fatura é de 70%. De referir que em Sines apresenta o maior valor com 75%, enquanto que Setúbal apresenta o mais baixo com 66%.
- A componente de Administração Portuária representa, em média, 11% da fatura portuária. A APSS apresenta os valores mais elevados na Administrações Portuárias, com 15%. A componente da fatura portuária atribuída à Administração Portuária inclui as rendas das concessões (em média, 5% do total da fatura portuária) e outras componentes de custos, designadamente as denominadas TUP Carga e TUP Navio (em média, 6% do total da fatura portuária). A componente relativas a rendas de concessões varia entre 0% (portos sem concessões) e 13% do total da fatura portuária, com o referido valor médio nos quatro portos analisados de 5%.
- Os serviços portuários (que englobam pilotagem, reboques, amarração, entre outros) representam, em média, 8% da fatura portuária. Esta componente é particularmente importante em Aveiro e na Figueira da Foz, representando 12% e 10% da referida fatura portuária, respetivamente.
- Outras Entidades Públicas (inclui despesas com as Capitanias, Alfândega, SEF, Sanidades, entre outros) representam um máximo de 6% (em Aveiro) e um mínimo de 3% (em Sines) na Fatura Portuária, com uma média de 4%.

Taxas de utilização

Taxas de utilização do sistema portuário - 2013



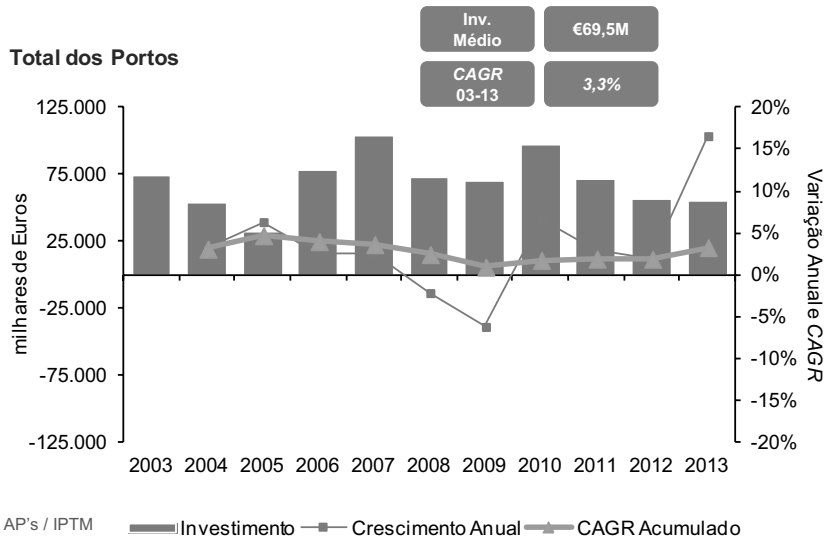
Fonte: AP's / IPTM

- As taxas médias de utilização de utilização do conjunto de infraestruturas do sistema portuário comercial do continente estimam-se situar no final de 2013 entre 55% e 67%, com exceção da carga *Ro-Ro* com uma utilização média mais modesta (21%).
- O porto de Leixões encontra-se já a operar junto do limite da sua capacidade operacional (93%) no segmento dos contentores, podendo contudo incrementar ligeiramente a sua capacidade no período mais próximo recorrendo à utilização de um terceiro turno diário. Será igualmente de assinalar a utilização de 84% da capacidade instalada no porto de Sines para o tráfego contentorizado.
- As greves dos estivadores têm influenciado a queda de movimentação, em especial no porto de Lisboa, induzindo uma taxa de utilização das infraestruturas de contentores nesse porto em 2012 de 55%, e com alguma recuperação expectável em 2013 para 63%, contudo, o nível de tráfego anterior ao início das paralisações representaria um nível de ocupação significativamente superior.
- Ao nível da carga geral fracionada será de assinalar na Figueira da Foz um nível de utilização perto da sua capacidade operacional (94%), apresentando igualmente o porto de Setúbal um nível de utilização significativamente elevado (88%), registando as outras infraestruturas do sistema portuário níveis de utilização da ordem de 50% ou menos.
- A utilização média dos terminais de movimentação de granéis sólidos situa-se em cerca de 55%, registando-se o valor mais elevado no Algarve – Faro (76%).
- No segmento dos granéis líquidos, com uma média de utilização de cerca de 60%, o nível de utilização mais elevado é observado em Leixões com 82%.

Investimento *vs* movimentos de carga

Investimentos, Variação Anual de Volume de Movimentos de Carga e *CAGR* acumulado:

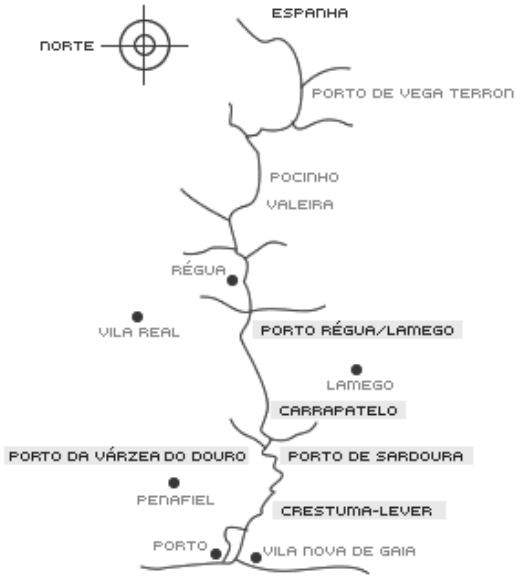
- Globalmente, de acordo com os dados disponibilizados pelas diversas Administrações Portuárias, estima-se que o investimento total daquelas entidades no sistema portuário nacional, nos últimos 11 anos, ascenda a cerca de 764 milhões de Euros (somatório dos valores de investimento anuais, a preços nominais).
- O valor médio anual de investimento global efetuado pelas diversas Administrações Portuárias ascende a cerca de 70 milhões de Euros no período compreendido entre 2003 e 2013.
- No Anexo II inclui-se o detalhe individualizado por porto, para os investimentos, variação anual de movimentos de carga e *CAGR* acumulado.
- De referir ainda que o nível de investimento apresentado apenas tem em consideração os investimentos realizados pela Administrações Portuárias, não incluindo o investimento privado associado aos terminais geridos em regime de concessão. Como tal, não é possível concluir sobre o grau de correlação entre o nível de investimento e a evolução verificada ao nível de volumes movimentos no sistema portuário nacional.



Fonte: AP's / IPTM

Vias navegáveis interiores

- A Via Navegável do Douro (VND) desenvolve-se, na componente portuguesa, entre a foz do rio Douro e Barca D'Alva, numa extensão de mais de 200 km, sendo a única via navegável nacional que integra a Rede Transeuropeia de Transportes, tendo atualmente utilização partilhada entre a atividade marítimo turística, náutica de recreio e desportiva e o transporte de mercadorias de/para os portos fluviais de Sardoura e da Várzea do Douro.
- A atividade marítimo turística na VND é predominante, tendo transitado em 2012 por esta via navegável cerca de 450 milhares de passageiros, entre barcos-hotel, cruzeiros de 1 dia, cruzeiros na mesma albufeira e recreio náutico.
- Os portos comerciais fluviais no rio Douro - Sardoura e da Várzea do Douro - movimentaram em 2012 cerca de 37 milhares de toneladas, tendo contudo nos finais da década passada ultrapassado as 100 milhares de toneladas.
- A construção, requalificação e conservação das infraestruturas na VND tem sido financiada através do Orçamento Geral do Estado e com recursos a fundos comunitários.
- O rio Douro inscreve-se num espaço geográfico de inegável valor cénico, dotado de potencialidades económicas suscetíveis de novos aproveitamentos.
- Por sua vez, o transporte de contentores por via fluvial recorrendo a barcaças entre as infraestruturas portuárias de Lisboa situadas no estuário do rio Tejo e a zona a montante apresenta igualmente potencial de desenvolvimento.



A. Setor Marítimo - Portuário

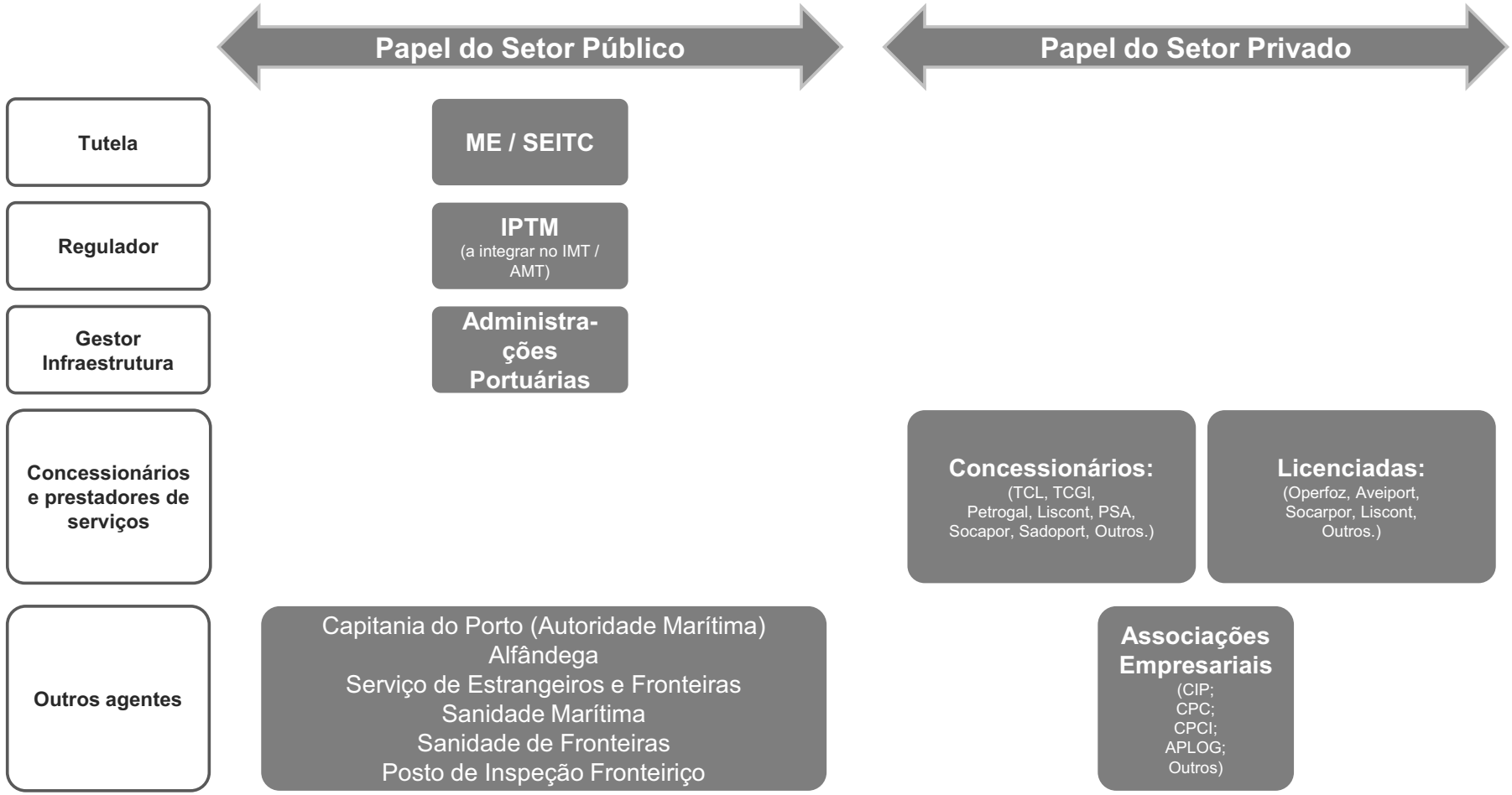
Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

A. Setor Marítimo-Portuário - Principais agentes do setor



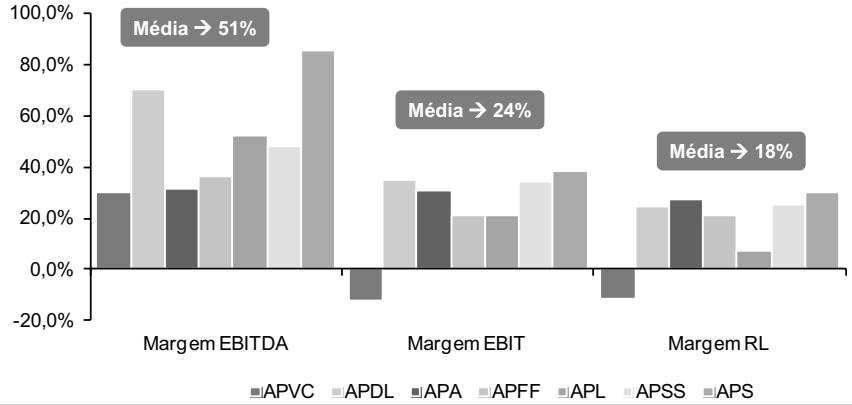
Indicadores das Administrações Portuárias

Indicadores financeiros														
Milhares Euros	**APVC**		**APDL**		**APA**		**APFF**		**APL**		**APSS**		**APS**	
	2012	**2013**	**2012**	**2013**	**2012**	**2013**	**2012**	**2013**	**2012**	**2013**	**2012**	**2013**	**2012**	**2013**
Performance financeira														
Volume de Negócios	2.796	n/a	48.500	46.963	14.258	14.736	3.650	3.586	50.444	47.033	19.559	18.160	32.600	34.309
EBITDA	845	n/a	33.940	32.077	4.402	4.784	1.325	961	26.384	21.547	9.426	6.659	27.767	28.946
Margem EBITDA	*30,2%*	*n/a*	*70,0%*	*68,3%*	*30,9%*	*32,5%*	*36,3%*	*26,8%*	*52,3%*	*45,8%*	*48,2%*	*36,7%*	*85,2%*	*84,4%*
EBIT	(331)	n/a	16.799	14.019	4.331	1.672	760	834	10.741	5.847	6.733	3.542	12.569	13.751
Margem EBIT	*-11,8%*	*n/a*	*34,6%*	*29,9%*	*30,4%*	*11,3%*	*20,8%*	*23,3%*	*21,3%*	*12,4%*	*34,4%*	*19,5%*	*38,6%*	*40,1%*
RL	(323)	n/a	11.939	9.638	3.807	1.516	780	852	3.503	(1.003)	4.941	2.503	9.723	9.700
Margem RL	*-11,6%*	*n/a*	*24,6%*	*20,5%*	*26,7%*	*10,3%*	*21,4%*	*23,8%*	*6,9%*	*-2,1%*	*25,3%*	*27,2%*	*29,8%*	*28,3%*
Situação patrimonial														
Autonomia Financeira	76,0%	n/a	74,0%	75,0%	77,0%	77,4%	93,0%	93,0%	49,0%	49,8%	82,0%	73,0%	68,0%	69,0%
Solvabilidade	3,12	n/a	2,80	3,03	3,38	3,43	13,20	13,20	0,96	0,99	4,58	2,71	2,11	2,23

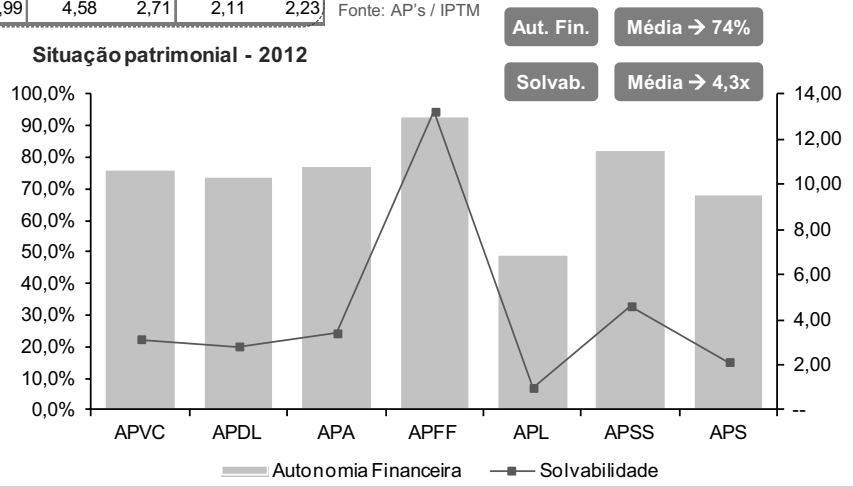
- As Administrações Portuárias apresentam, de forma geral, indicadores económico-financeiros equilibrados.
- O rácio médio de Autonomia financeira em 2012 foi de 74%.
- Em termos de solvabilidade, verificou-se que o rácio médio ascende a 4,3x.
- No que concerne à performance económica / operacional, os indicadores são positivos, com a margem média EBITDA a ascender a 51% em 2012.
- As margens EBIT e RL, à excepção da APVC, são positivas, sendo a média de 24% e 18% em 2012, respetivamente.

Fonte: AP's / IPTM

Indicadores financeiros - 2012



Situação patrimonial - 2012



A. Setor Marítimo - Portuário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

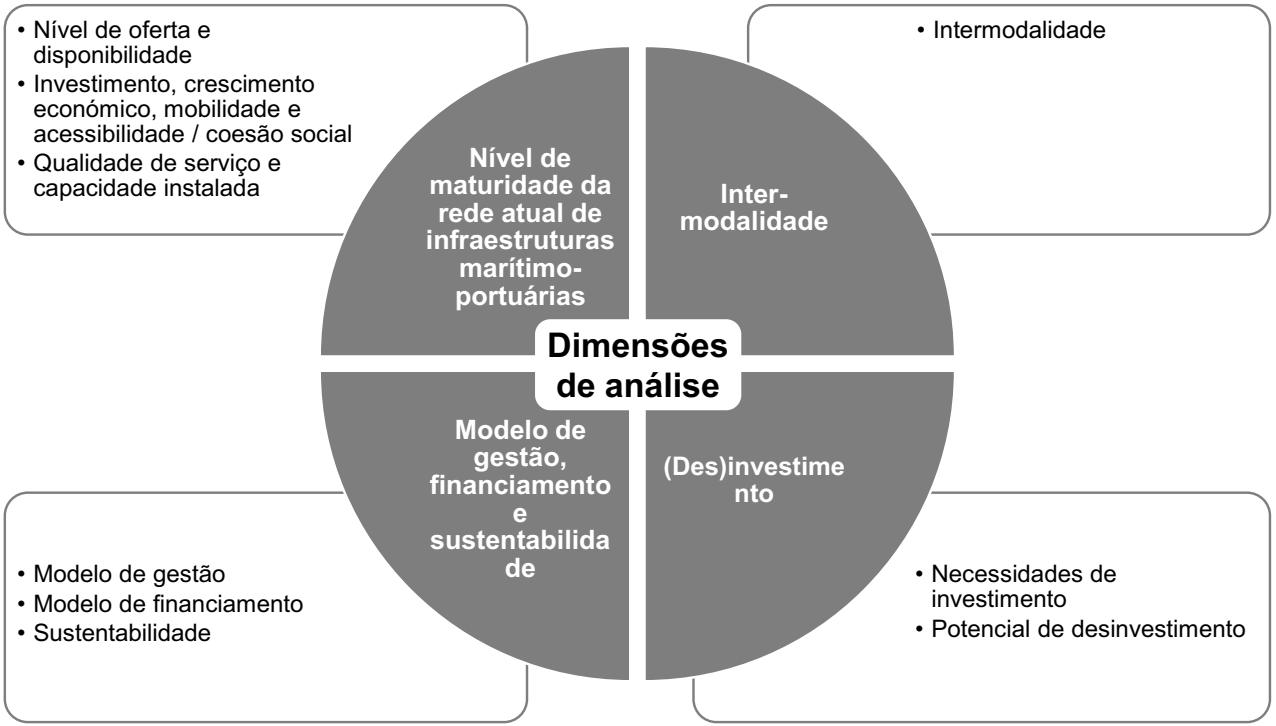
Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

A. Setor Marítimo-Portuário - Diagnóstico e constrangimentos

Nas páginas seguintes é efetuada uma síntese do diagnóstico e constrangimentos do setor marítimo-portuário, com base nos contributos recebidos dos diversos participantes que integram o Grupo III – Infraestruturas marítimo-portuárias.

A síntese do diagnóstico e constrangimentos do setor é efetuada para as seguintes dimensões e aspetos críticos, tal como introduzido anteriormente:



Nível de maturidade da rede atual

Oferta e disponibilidade

Com exceção de Sines, os portos nacionais ainda são afetados por obstáculos de horário de operação, nomeadamente as situações operacionais nos terminais, que não permitem a movimentação de mercadorias 24 horas por dia e 7 dias por semana, afetando o resto da cadeia logística que na generalidade dos casos não está preparada para trabalhar durante esse período, ressaltando ainda que um horário mais alargado em cada porto está igualmente relacionado com a procura existente.

É ainda identificado o enorme potencial de desenvolvimento dos portos portugueses nomeadamente no que concerne à receção de navios de cruzeiro, designadamente em Leixões, Lisboa e Portimão, sendo importante a disponibilidade de infraestruturas portuárias associadas modernas e adequadas à receção deste tipo de navios de grande dimensão.

São identificados constrangimentos impostos pelos planos de ordenamento do território na Região do Douro, burocratizando e dificultando projetos que se pretendam implementar na Via Navegável do Douro, bem como um elevado número de entidades com jurisdição na área. Ainda nesta via, considera-se que o investimento tem sido insuficiente para fazer face ao aumento de procura registado.

Na âmbito do planeamento do setor, não têm sido consideradas infraestruturas portuárias industriais secundárias (ex. cais da Siderurgia Nacional no Seixal).

Já existe uma reforma em curso no setor portuário nacional que, conjuntamente com os investimentos a elencar no âmbito deste trabalho, visam ultrapassar os constrangimentos existentes. Os objetivos principais desta reforma são:

- Aumentar significativamente a eficiência do setor;
- Reestruturação do modelo de governação dos portos;
- Assegurar a elaboração de políticas integradas, planeamento estratégico e funções de fiscalização comuns aos vários portos;
- Cumprimento de critérios mínimos de desempenho pelos concessionários dos terminais e instalações portuárias;
- Alteração do regime do trabalho portuário;
- Repercussão de ganhos de eficiência e redução de custos nos clientes portuários.

Crescimento

Considera-se que falta a implementação de um modelo efetivo de planeamento estratégico para o sistema portuário comercial do continente, nomeadamente a conclusão e publicação do Plano Nacional Marítimo Portuário, e de concertação alargada aos parceiros estratégicos no setor, como também procurar o enquadramento de mais infraestruturas marítimo portuárias na Rede Transeuropeia de Transportes, de forma a possibilitar o acesso a mecanismos de financiamento para um conjunto mais alargado de portos com dimensão e escala internacional que promovam a multimodalidade do sistema de transporte nacional.

Nível de maturidade da rede atual (continuação)

Qualidade do serviço

De acordo com os elementos das Administrações Portuárias, a qualidade dos serviços é satisfatória, apontando contudo os carregadores dos portos um potencial de melhoramento da qualidade e eficiência dos serviços portuários.

A qualidade e o nível de serviço prestado na Via Navegável do Douro encontra-se abaixo do padrão exigido pelos clientes.

A capacidade instalada nos portos comerciais do continente satisfaz, na generalidade dos casos, o nível de procura atual e será suficiente até ao horizonte 2020, desde que efetuados pequenos ajustamentos, melhoramentos e otimização dos terminais portuários.

Contudo, o segmento dos contentores apresenta-se como exceção a esta análise: estima-se que a carga duplique até 2020 mesmo num cenário de crescimento económico baixo, o que, a manterem-se as instalações atuais, provocaria situações de rotura de capacidade global do sistema portuário comercial do continente e particularmente nos portos de Leixões, Lisboa e Sines, situações essas a acautelar e já em estudo pelas respetivas Administrações Portuárias. De destacar, no caso de Sines, que atingirá em 2014 o limite da capacidade no segmento de carga contentorizada.

Intermodalidade

É apontado como grande constrangimento o desenvolvimento histórico dos diversos modos de transporte de forma independente. Esta falta de concertação tem prejudicado a integração intermodal e interoperabilidade entre diferentes modos de transporte.

Assim sendo, é essencial uma nova abordagem integrada centrada no conjunto da cadeia de valor dos transportes, assegurando um marco institucional adequado para resolver a complexidade da intermodalidade e promover a competitividade, contribuindo para o desenvolvimento de soluções intermodais competitivas, estabelecimento do marco normativo técnico-operacional e bom funcionamento do mercado.

Em termos específicos, apontam-se os seguintes constrangimentos ao nível da intermodalidade:

- Limitações de navegabilidade em algumas vias fluviais, o que dificulta acessos eficientes a plataformas logísticas ibéricas (ex. navegabilidade no rio Tejo, até ao Carregado);
- Estrangulamentos em termos de acessibilidades terrestres pelos modos rodoviário e ferroviário e, consequentemente, a plataformas logísticas e pólos industriais;
- Acessos fluviais e marítimos insuficientes em alguns portos;
- Desinvestimento na Região do Douro, aumentando as dificuldades de operacionalidade dos operadores marítimo-turísticos e limitando a sua oferta de serviços, pondo em causa a sustentabilidade da VND.

Investimento

Não se perspetiva qualquer potencial de desinvestimento no setor marítimo portuário, tratando-se de um setor indispensável para a competitividade de Portugal, desempenhando um papel importante para ultrapassar a atual situação económico-financeira do país, impulsionando a economia e emprego. É referido na generalidade dos contributos recebidos das entidades participantes no GT IEVA, que a implementação de uma estratégia de coesão Europeia deverá preconizar a inclusão de outras infraestruturas marítimo-portuárias nacionais nas RTE-T de forma a potenciar o acesso a fundos comunitários.

Por outro lado, no diagnóstico do setor foram identificados constrangimentos relacionados com a obsolescência técnica dos equipamentos, necessidade de criar condições de acesso para navios de maior dimensão na maioria dos portos, taxas de utilização próximas do limite em vários terminais, ligações ineficientes a plataformas logísticas, entre outros.

Esta análise permitiu definir um conjunto de eixos de intervenção de forma a ultrapassar estes constrangimentos, nomeadamente:

- Intervenções para melhoria de condições e protecção no acesso a portos, incluindo molhes de protecção, bacias de rotação, fundos, etc.;
- Reabilitação de equipamentos de forma a melhorar condições de operação nos portos;
- Melhorar as ligações ferro e rodoviárias dos portos às plataformas logísticas e parques industriais;
- Criação de infraestruturas logísticas de apoio à atividade marítimo-portuária de mercadorias;
- Ampliação de terminais existentes e/ou criação de novos terminais para ajustamento da oferta de infraestruturas à procura atual e evolução perspetivada, relevando-se que presentemente algumas instalações já se encontram em operação perto do seu imite operacional;
- Melhoria das condições de navegação na VND;
- Implementação da Janela Única Harmonizada.

De forma mais específica, é ainda referido a necessidade de alargamento do *hinterland* de Sines, através da ligação por ferrovia à Europa e por rodovia a Espanha, bem como o potencial de otimização na região de Lisboa e Vale do Tejo no que concerne ao tráfego de mercadorias entre os portos de Lisboa e Setúbal.

Tal como sucede no setor rodoviário, é apontada a necessidade de fazer acompanhar as propostas de investimento de análises e estudos de natureza técnica, socioeconómica e financeira devidamente fundamentados e tendo em consideração as opiniões dos diversos *stakeholders* do setor.

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade

Modelo de gestão

Em termos genéricos, é referida a necessidade de concretizar a coordenação de âmbito nacional, nomeadamente em termos de planeamento estratégico do setor, bem como a falta de estabilidade associada a ciclos políticos e legislação inapropriada, especialmente quanto à regulação das concessões nos portos.

Está em implementação a constituição de um organismo regulador, independente e com capacidade de atuação/decisão visando assegurar uma verdadeira concorrência intra / inter portos em todos os serviços portuários e uma otimização e coordenação dos investimentos a realizar, cuja importância e urgência é reiterada pelos carregadores dos portos.

A centralização das funções das diferentes autoridades públicas que intervêm nos portos, sem prejuízo da autonomização de algumas funções nomeadamente de controlo aduaneiro e de fronteiras, permitiria uma maior racionalidade e eficiência dos processos administrativos portuários que se refletiria na competitividade dos portos.

É identificada a importância da revisão do regime de concessões e a criação de um regime alternativo de licenças nos cais públicos que permita a entrada de novos operadores, a troco de rendas competitivas, aumentando a oferta de meios operacionais e permitindo a existência de mais concorrência.

O reforço da concorrência no setor portuário deverá igualmente estender-se aos serviços, em particular nas áreas da pilotagem, reboques e estiva.

É apontado o elevado valor das rendas das concessões, importando a criação de mecanismos para a sua redução, de forma clara e transparente, para assegurar que o benefício se traduz na carga/carregadores e consequente na economia em geral. Desta forma identifica-se a necessidade de revisão do modelo de concessões como uma das necessidades a colmatar, a qual deverá ter como linha orientadora a maximização do desempenho do serviço prestado e do valor para os clientes do porto, numa ótica de crescimento económico e não de maximização de receitas por parte dos gestores/exploradores das infraestruturas portuárias.

Importa criar mecanismos para não permitir a criação de monopólios na operação portuária, como existe atualmente.

A recente alteração legislativa relativa ao trabalho portuário, que pretende tornar mais eficaz a utilização de mão-de-obra e melhorar a operação portuária, apenas produzirá efeitos significativos a partir de Fevereiro de 2014.

É identificada a necessidade da gestão/planeamento/ordenamento dos portos ser consertada/o com os respetivos municípios, designadamente no que se relacione com acessibilidades, zonas industriais e logísticas complementares/relacionadas e com as áreas territoriais dos portos que não estão, nem se preveja que venham a estar diretamente envolvidas no movimento de mercadorias.

As sucessivas reorganizações do setor que tutela a Via Navegável do Douro (VND) - fusões, extinções/reestruturações, etc. - afetam diretamente a tomada de decisões relativamente a modelos de gestão e a investimentos a realizar, com impacto direto na operacionalidade e produtividade do setor.

Identifica-se ainda a necessidade de melhorar a comunicação institucional no que se refere a projetos de investimento com impacto direto na VND, nomeadamente nas componentes turística e de aproveitamento dos potenciais energéticos da bacia do Douro.

É mencionada a vantagem da harmonização em matéria de sistemas integrados de gestão portuária e em alinhamento com os requisitos da Diretiva 2010/65/EU.

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade (continuação)

Modelo de financiamento

A componente do financiamento deve integrar uma perspetiva múltipla de redução do endividamento, de assegurar a sustentabilidade dos modelos de gestão de forma a garantir a realização dos investimentos considerados necessários e prioritários, bem como a gestão eficaz do sistema nacional de infraestruturas, de valorização das infraestruturas e dos ativos como meio de atrair capital e investidores privados e de exploração das oportunidades de financiamento das infraestruturas no horizonte 2014-2020.

Tem-se verificado uma crescente dificuldade ao acesso de fontes de financiamento externas para implementação dos investimentos, quer pela retração económica provocada pela crise internacional e situação financeira do país, quer pela menor disponibilidade de fundos comunitários. Não obstante esta dificuldade, é identificado o potencial de desenvolvimento de uma modalidade de financiamento privado de infraestruturas – Contrato de Investimento Privado – baseado na assunção por privados da componente da comparticipação nacional nos projetos cofinanciados, tendo como contrapartida a concessão da exploração da infraestrutura por um período compatível com a recuperação e amortização do investimento realizado, com os riscos de construção e de exploração alocados aos investidores privados.

De uma forma generalizada, nenhum investimento nos portos deve ser encetado sem estar assegurada a sua viabilidade socioeconómica e financeira, incluindo a cobertura dos gastos de exploração pelos rendimentos de exploração que implique a não dependência do Orçamento Geral do Estado para o funcionamento das empresas.

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade (continuação)

Sustentabilidade e matriz tarifária

É identificada a falta de competitividade da atual matriz tarifária global do setor portuário, envolvendo todos os intervenientes, sendo fundamental reduzir o custo da fatura portuária entre 25% a 30% em conformidade com o objetivo do Plano de Redução de Custos Portuários (5+1). A competitividade de preços deve também incluir os efeitos que se repercutem em benefícios da cadeia logística decorrentes da entrada de novos ativos ou competências de mercado.

A competitividade e eficiência portuária dependem diretamente de todos os agentes destas comunidades trabalharem articuladamente e com objetivos de desenvolvimento a médio e longo prazo. Reduzir a análise ao papel das Administrações Portuárias pode levar à assunção de novos custos e a situações de desequilíbrio económico, pelo que qualquer medida a adotar deve considerar a identificação do peso de cada agente na cadeia de valor dos portos.

No contexto da reforma portuária em curso, contemplam-se medidas visando a racionalização dos custos das Administrações Portuárias e introdução de melhorias no regime tarifário dos portos, visando assegurar o financiamento de longo prazo do sistema portuário nacional e a redução da fatura portuária. No âmbito da concretização do objetivo de redução do custo portuário total, importa referir a relevância de se proceder à análise da componente de cada prestador de serviços portuários na fatura e definição de medidas transversais em função das conclusões obtidas, tendo em vista o efetivo estimulo da competitividade dos portos e da economia nacional, em especial as exportações, bem como da atratividade dos portos para os investidores.

Não existe atualmente incentivo à redução das taxas portuárias aplicadas pelas Administrações Portuárias.

É apontada a falta de uma política tarifária com discriminação positiva para os carregadores estratégicos dos portos (apenas existente em Setúbal e Sines) e serviços de cabotagem entre portos nacionais.

A atual matriz tarifária da Via Navegável do Douro encontra-se completamente desajustada da realidade, datando de 1999 e não cobrindo os custos de operação e exploração.

A. Setor Marítimo - Portuário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

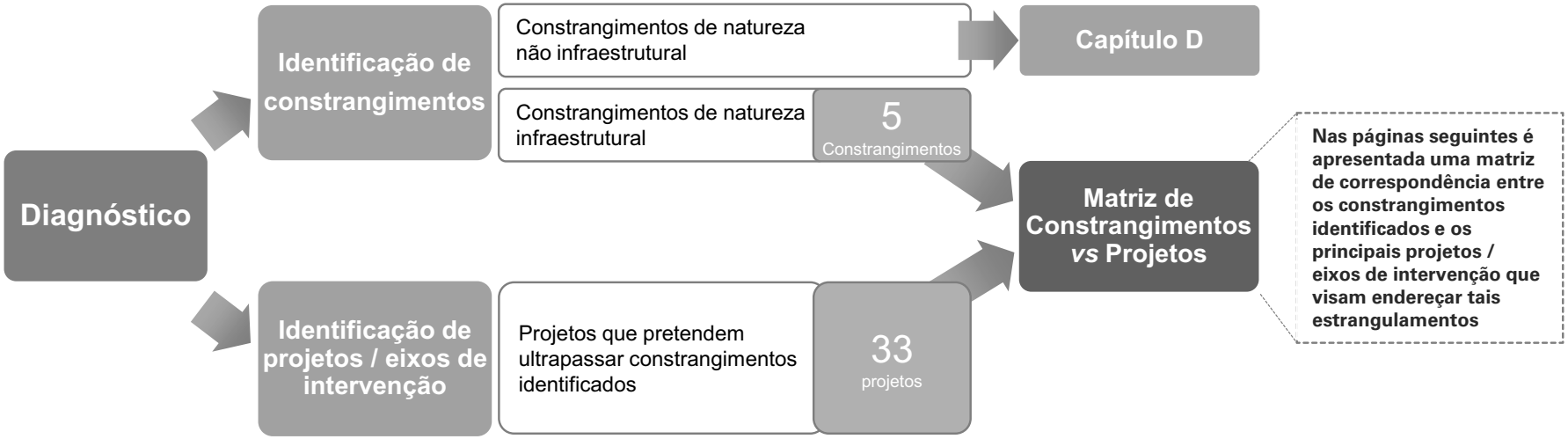
Constrangimentos e projetos

Enquadramento

Tal como referido na secção de diagnóstico e constrangimentos, é possível identificar múltiplos constrangimentos relacionados com aspetos técnicos das infraestruturas marítimo – portuárias e aspetos relacionados com limitações ao nível de intermodalidade com outros modos de transporte.

Desta forma, foram identificados projetos / eixos de intervenção para ultrapassar os estrangulamentos apontados ao setor. As áreas de intervenção dos projetos identificados são, tal como referido anteriormente, as seguintes:

- **Acesso marítimos a portos;**
- **Acessos rodo e ferroviários a portos e infraestruturas marítimo – portuárias, em geral;**
- **Melhorias de condições de operação e necessidades de aumento de capacidade;**
- **Necessidade relativas à oferta de plataformas logísticas e industriais nas áreas de influência de infraestruturas marítimo – portuárias;**
- **Necessidades relativas à implementação de terminais *greenfield* de forma a satisfazer a procura existente.**



Síntese dos principais constrangimentos identificados: *identificação e prioritização*

		Prioridade Baixa	Prioridade Moderada	Prioridade Elevada	
1	Condições de acesso / recepção de navios			X	Limitações técnicas da infraestrutura
2	Limitações de capacidade			X	
3	Vida útil / obsolescência técnica de equipamento portuário		X		
4	Ligação inexistente ou insuficiente à linha férrea e plataformas logísticas			X	Limitações de intermodalidade
5	Ligação inexistente ou insuficiente (elevado congestionamento) à rodovia		X		

Matriz de Constrangimentos *vs* Projetos

PORTO	PROJECTO	CONSTRANGIMENTOS 1	2	3	4	5
Viana do Castelo	Melhoria das condições de acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima	✓				
	Construção do acesso rodoviário ao porto comercial					✓
	Construção do ramal ferroviário				✓	
	Ampliação do porto comercial		✓			
	Reabilitação de equipamentos existentes e aquisição de outros		✓	✓		
Leixões	Plataforma Logística				✓	
	Novo Terminal de Cruzeiros		✓			
	Ampliação do Terminal de Contentores Sul		✓			
	Criação de um novo terminal de contentores		✓			
Aveiro	Melhoria das condições operacionais e reforço interf. ferroviários - term. de granéis e roro/content.		✓			
	ZALI (Infraestruturação, terminal intermodal e infraest. marítimas) e plataf. Cacia				✓	
	Upgrade de sistemas de informação do porto (JUP, VTS, SIG, ERP)			✓		
	Criação de condições (acesso marítimo) de receção navios maiores, incluindo período noturno	✓	✓			
	Avaliar a possibilidade de desenvolvimento de terminais cobertos		✓			

Legenda:
- Constrangimento com grau de prioridade elevado
- Constrangimento com grau de prioridade moderado
- Constrangimento com grau de prioridade baixo

1 Condições de acesso / recepção de navios
2 Limitações de capacidade
3 Obsolescência do equipamento / infraestrutura
4 Ligação insuficiente à linha férrea e plataformas logísticas
5 Ligação inexistente ou insuficiente à rodovia

Matriz de Constrangimentos vs Projetos

PORTO	PROJECTO	CONSTRANGIMENTOS 1	2	3	4	5
Figueira da Foz	Aprofundamento da barra e canal de acesso e alargamento da bacia de manobra do porto	✓	✓			
	Dinamização logística e das acessibilidades marítimas da margem Sul				✓	
Lisboa	Novo Terminal de Contentores Deep Sea		✓			
	Nova Gare de Passageiros de Cruzeiro		✓			
	Reconversão da área de Pedrouços (Marina do Tejo)		✓			
	Reativação do cais da Siderurgia Nacional (Terminal do Seixal)			✓		
	Aumento da eficiência dos atuais terminais portuários - TC Alcântara		✓			
	Aumento da eficiência dos atuais terminais portuários - TC Sta Apolónia		✓			
	Estudo do assoreamento e reabilitação deTerminal de 2ª linhas , no cais de Alhandra (CIMPOR)			✓		
	Melhoria da navegabilidade e descontaminação do estuário do Tejo	✓		✓		
Setúbal	Melhoria da acessibilidade marítima (barra e canais Norte e Sul) e otimização de fundos junto aos cais	✓	✓			
	Extensão do Terminal Ro-Ro para jusante		✓			
	Construção da Ligação Ferroviária aos Terminais da Mitrena - REFER/APSS				✓	
Sines	Expansão do terminal de contentores XXI e ampliação das infraestruturas de proteção marítima	✓	✓			
	Novo Terminal Vasco da Gama		✓			

Legenda:
- Constrangimento com grau de prioridade elevado
- Constrangimento com grau de prioridade moderado
- Constrangimento com grau de prioridade baixo

1 Condições de acesso / recepção de navios
2 Limitações de capacidade
3 Obsolescência do equipamento / infraestrutura
4 Ligação insuficiente à linha férrea e plataformas logísticas
5 Ligação inexistente ou insuficiente à rodovia

Matriz de Constrangimentos *vs* Projetos

PORTO	PROJECTO	CONSTRANGIMENTOS 1	2	3	4	5
Algarve	Melhoria das condições de acesso marítimo e das instalações (carga/passageiros)	✓	✓	✓		
Via Navegável do Douro	Obras de correção do traçado geométrico do canal e segurança da navegação	✓	✓			
	Intervenções nas eclusas		✓	✓		
	Recuperação, reabilitação e construção de infraestruturas portuárias		✓	✓		

Sumário de resultados

	1	2	3	4	5	
Total de projetos / eixos de intervenção que incidem sobre cada um dos constrangimentos detetados	8	22	8	5	1	Total de 33 projetos

Legenda:
- Constrangimento com grau de prioridade elevado
- Constrangimento com grau de prioridade moderado
- Constrangimento com grau de prioridade baixo

1 Condições de acesso / recepção de navios
2 Limitações de capacidade
3 Obsolescência do equipamento / infraestrutura
4 Ligação insuficiente à linha férrea e plataformas logísticas
5 Ligação inexistente ou insuficiente à rodovia

A. Setor Aeroportuário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

Rede Nacional de Aeroportos

A infraestrutura nacional aeroportuária conta com:

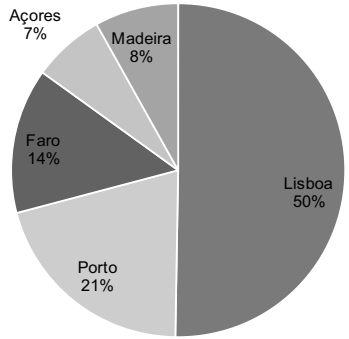
- 5 aeroportos principais (3 em Portugal Continental, 1 na RAM e 1 na RAA)
- 5 aeroportos complementares (1 em Portugal Continental, 1 na RAM e 3 na RAA);
- Diversas bases militares, incluindo a Base Militar das Lajes e de Beja (ambas também servindo como Aeroportos Internacionais);
- 46 Aeródromos (incluindo aeroportos e bases militares) e 53 heliportos (ver detalhe, Anexo III, Fonte: NAV).

Tráfego de Passageiros em Portugal

Fonte: Eurostat

- O tráfego Internacional tem sido o grande impulsionador do crescimento do tráfego de passageiros em Portugal, chegando a um total de 25,4 milhões em 2012.
- Já o tráfego interno tem-se mantido em níveis relativamente estáveis desde 2008, possivelmente explicado pelo facto de o abrandamento económico ter vindo a cancelar o efeito do desenvolvimento do setor aeroportuário em Portugal.

Movimentos de aeronaves



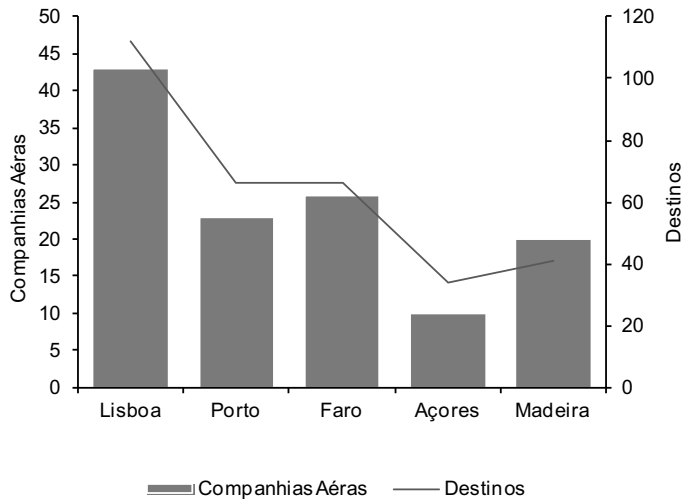
Fonte: ANA

- O total de movimento de aeronaves nos 10 principais aeroportos nacionais em 2012 foi de 484,6 milhares de movimentos.
- O Aeroporto da Portela em Lisboa representa 50% deste valor, afirmando-se como o grande Hub Nacional em termos de tráfego aeroportuário.
- As regiões autónomas representam apenas 15% do total de movimentos, revelando um volume residual em relação ao registado no território continental.

ANA

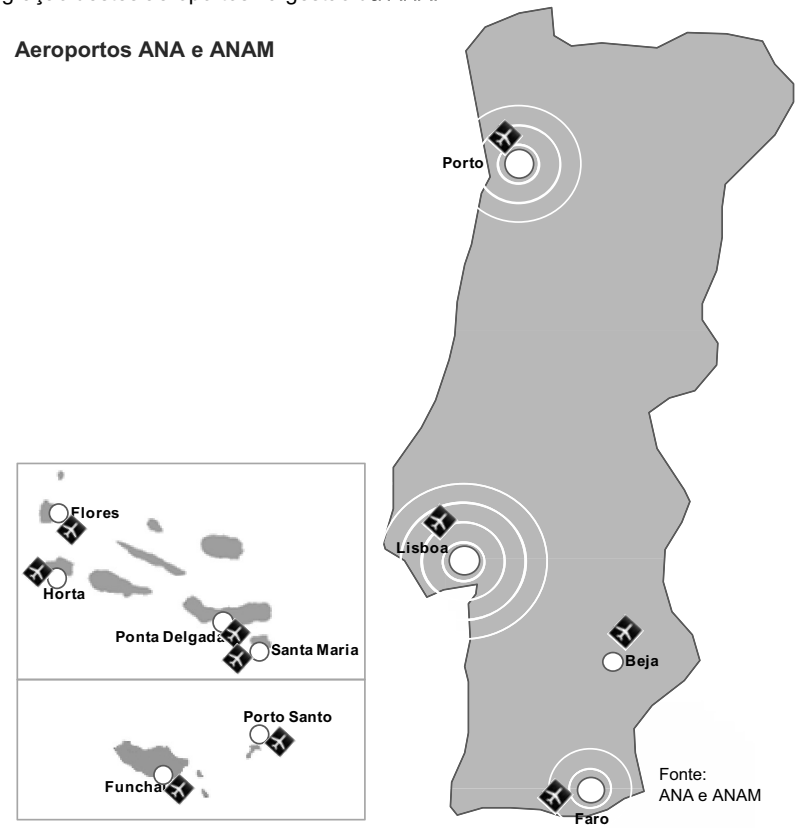
O Estado Português celebrou em Dezembro de 2012 um novo contrato de concessão com a ANA para a exploração e manutenção dos Aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores e Beja por um prazo de 50 anos. Já os Aeroportos da Madeira e Porto Santo são concessionados à ANAM. Está no entanto previsto a alienação da posição minoritária da RAM (20%) ao Estado Português ou à ANA (80% de participação) para total integração destes aeroportos na gestão da ANA.

Oferta dos Aeroportos



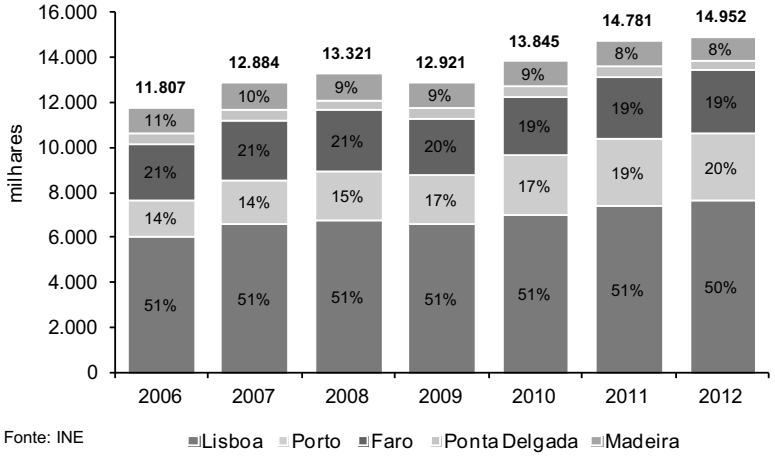
- A maior variedade de oferta em termos de companhias aéreas verifica-se em Lisboa. Os anos recentes verificaram adições importantes a este rol, nomeadamente da companhia *Fly Emirates* em Julho de 2012 e da companhia *Ryanair,* agendada para Novembro de 2013.
- Neste campo, o aeroporto de Faro apresenta-se como segunda infraestrutura em termos de oferta, muito por força do tráfego internacional associado ao Turismo da região .

Aeroportos ANA e ANAM



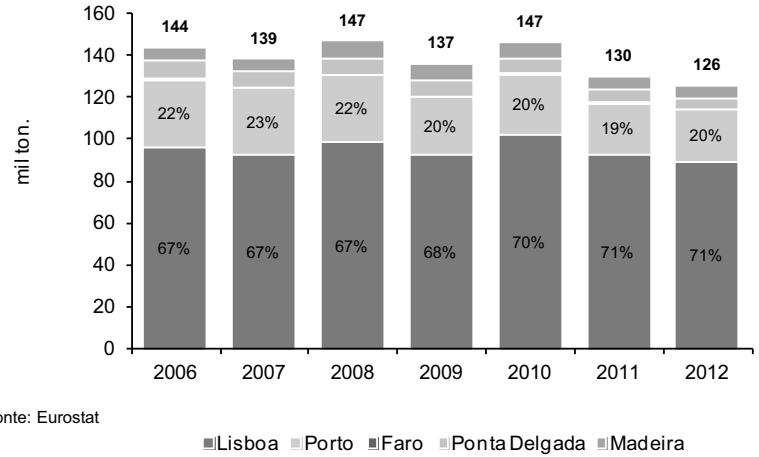
Tráfegos nos 5 principais aeroportos portugueses

Passageiros desembarcados em Portugal



Fonte: INE

Tráfego de mercadorias em Portugal



Fonte: Eurostat

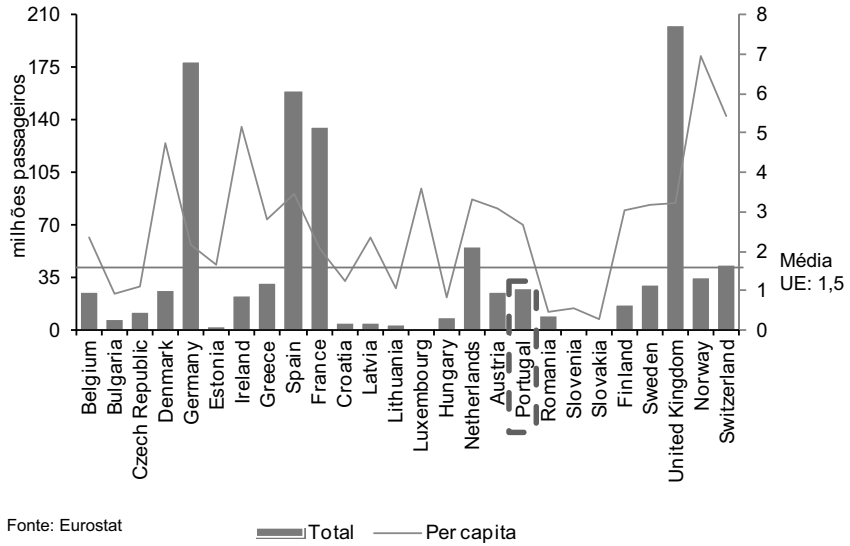
- Em termos globais, o número de passageiros desembarcados em Portugal registou um *CAGR* de 4,0% desde 2006, chegando aos 15,0 milhões em 2012.
- Tal como acontece no movimento de aeronaves, o Aeroporto de Lisboa conta com metade do volume dos passageiros desembarcados no país em 2012, tendência já verificada desde 2005.
- No que diz respeito ao tráfego de transferência, o aeroporto de Lisboa continua a reforçar a sua posição de *Hub*.
- O Aeroporto Francisco Sá Carneiro no Porto, apresenta a maior subida relativa ao longo do período (*CAGR* de 10,4%), assumindo um relevo mais significativo no panorama nacional (20% do volume em 2012)

- No tráfego de mercadorias, a importância da Portela é ainda mais significativa, afirmando-se como grande *Hub* de logística aérea
- Por seu lado, o Algarve perde muita força neste segmento, devido à sua posição periférica em termos de terminais logísticos mais importantes do país (recorde-se que o grande impulsionador de tráfego de passageiros é o Turismo da região)
- O peso do transporte aéreo no volume total de carga aérea transportada, relacionada com o comércio internacional, foi de 0,1% nas importações e 0,3% nas exportações. O transporte aéreo correspondeu a 3,5% do valor das mercadorias à entrada e a 2,9% do valor das mercadorias à saída.
- O fenómeno de retração económica, em conjunto com a utilização das *Full Service Carriers* tem contribuído para a redução do volume de cargas verificada ao longo do ano de 2012 (cerca de 6%).

Tráfegos na Europa

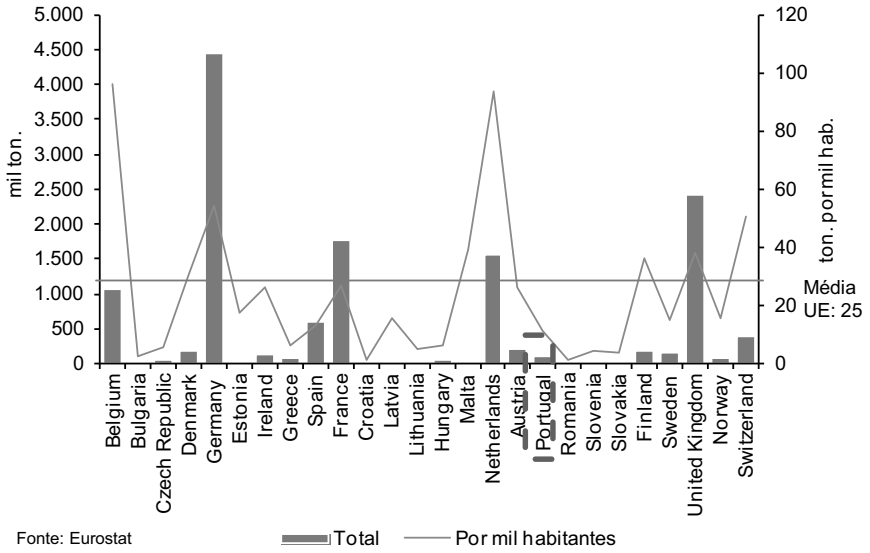
No ano de 2012, o tráfego de passageiros e mercadorias na Europa foi o seguinte:

Tráfego de passageiros na Europa



Fonte: Eurostat

Tráfego de mercadorias na Europa



Fonte: Eurostat

- Portugal está acima da média da UE em termos de tráfego de passageiros per capita, com 2,7 mas ainda longe da Noruega e Suíça que apresentam valores de 6,9 e 5,4, respetivamente, e quando comparado com o tráfego da UE27, posiciona Portugal no 9º lugar, acima de países como a Áustria, Polónia ou Dinamarca.
- No que toca ao tráfego de mercadorias, Portugal encontra-se consideravelmente abaixo da média UE (25 ton./per capita), com apenas 11 ton./per capita. Ainda assim, o volume de tráfego de carga aérea processada nos aeroportos ANA e ANAM, quando comparado com o tráfego UE27, posiciona Portugal no 13º lugar.
- Uma possível causa para as diferenças da posição de Portugal em relação à média da UE é o facto de o turismo internacional ter um impacto positivo no tráfego de passageiros que mitiga os efeitos negativos da situação económica do país

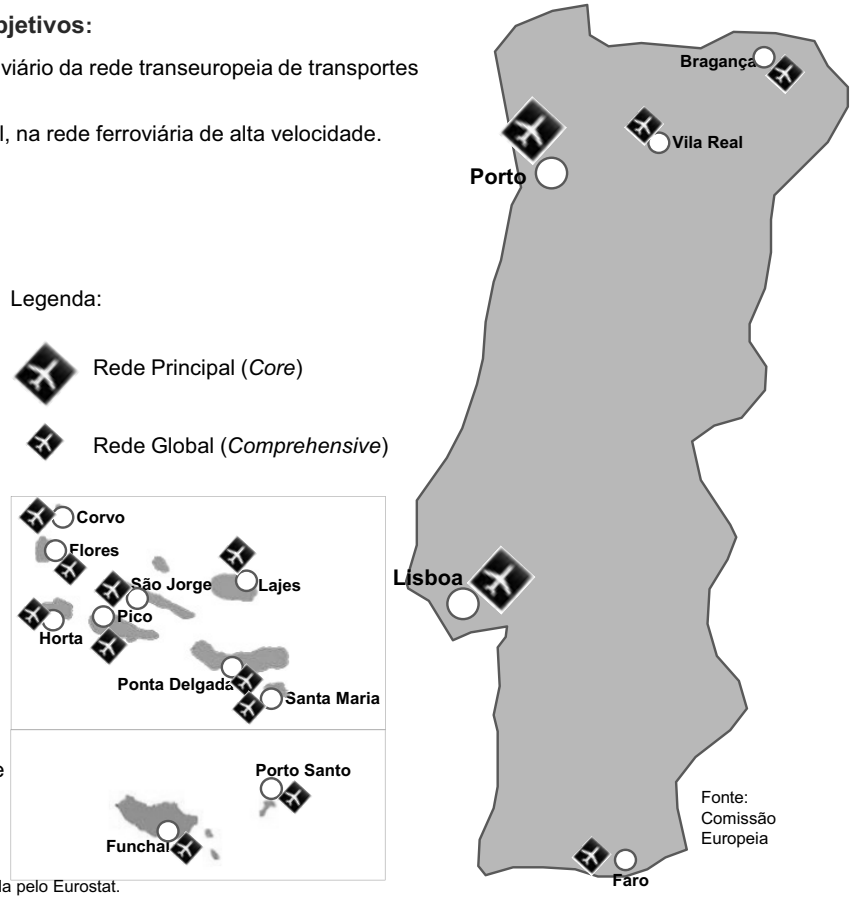
RTE-T

No que concerne ao setor aeroportuário em Portugal, são identificados os seguintes objetivos:

- Os aeroportos principais, devem estar interligados às infraestruturas de transporte ferroviário e rodoviário da rede transeuropeia de transportes até 31 de Dezembro de 2050, salvo se limitações físicas o impedirem;
- Tendo em conta a procura potencial de tráfego, esses aeroportos devem ser integrados, se possível, na rede ferroviária de alta velocidade.

Componentes da Infraestrutura:

- A infraestrutura de transporte aéreo deverá compreender:
  - O espaço aéreo, as rotas e as linhas áreas
  - Os aeroportos
  - As ligações dos aeroportos aos outros modos na rede transeuropeia de transportes
  - Os equipamentos associados
  - Os sistemas de navegação aérea, incluindo o novo sistema europeu de gestão de tráfego aéreo ("sistema SESAR")
- Os aeroportos da rede deverão preencher, no mínimo, um dos seguintes requisitos:
  - No caso dos aeroportos de passageiros, registar um volume de tráfego total anual de passageiros equivalente, no mínimo, a 0,1 % do volume total anual de passageiros de todos os aeroportos da União, salvo se o aeroporto estiver situado fora de um raio de 100 km do aeroporto da rede global mais próximo, ou fora de um raio de 200 km se a região na qual está localizado for servida por uma linha ferroviária de alta velocidade
  - No caso dos aeroportos de carga, registar um volume total anual de carga equivalente a, no mínimo, 0,2 % do volume total anual da carga movimentada em todos os aeroportos da União
- Neste sentido, há dois aeroportos que integram a rede principal (Lisboa e Porto) e treze que integram a rede global



Fonte: Comissão Europeia

Nota: O volume total anual de passageiros e o volume anual de carga baseia-se na média disponível dos últimos três anos publicada pelo Eurostat.

A. Setor Aeroportuário

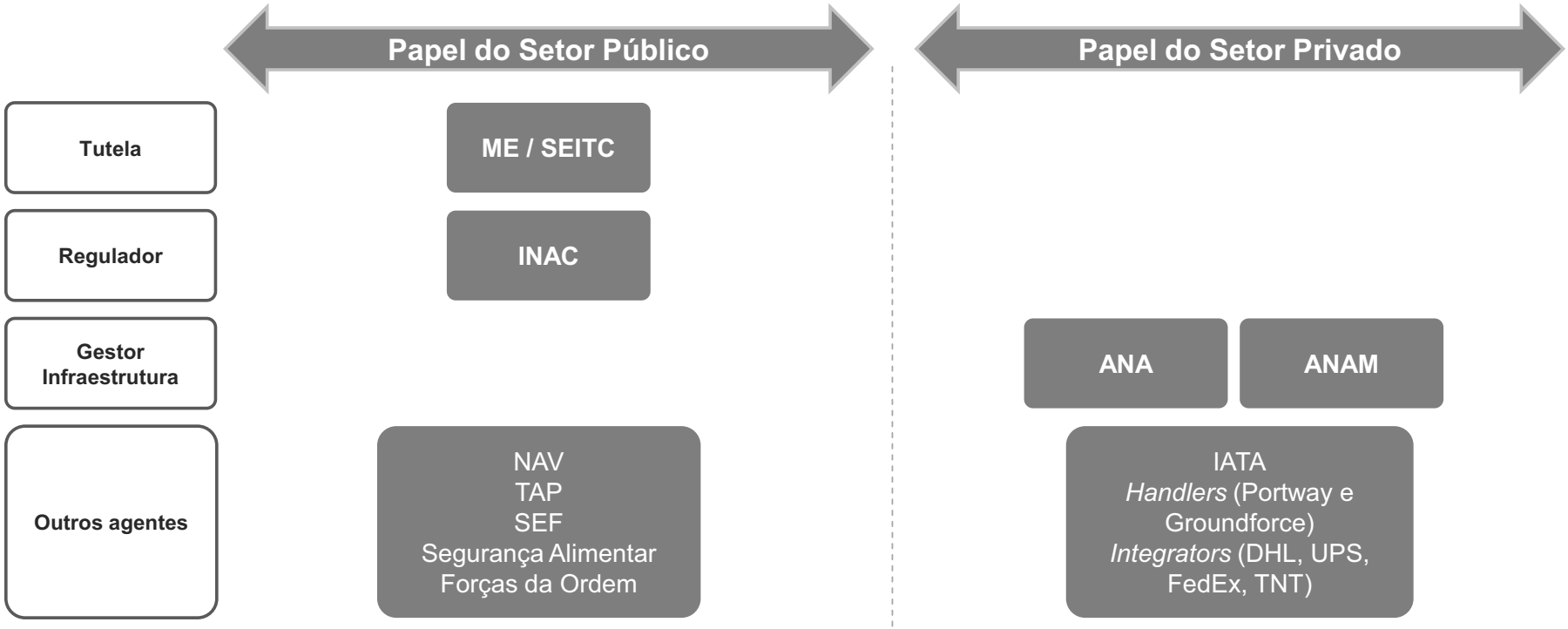
Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

A. Setor Aeroportuário - Principais agentes do setor



Passageiros

As principais companhias aéreas de passageiros que operam a nível nacional incluem a TAP, *Ryanair*, *Easyjet*, Sata, Lufthansa, *Monarch, Transavia, Iberia, Air France* e *British Airways*. Do top 10 (83% dos passageiros transportados) as companhias aéreas tradicionais são responsáveis por 53% do volume de passageiros transportados, sendo os restantes 30% transportados por companhias *low cost*. A TAP, a *Ryanair* e a *Easyjet* são responsáveis por 65% do total de passageiros transportados.

O crescimento do nº de passageiros transportados ao longo dos últimos anos tem sido mais significativo nas companhias *low cost* ainda que essa tendência de crescimento se tenha vindo a reduzir ao longo dos últimos meses.

Tráfego comercial por companhias - Passageiros, Top 10

	2011	%	2010	^%
Tradicionais	14.510.412	53%	13.854.113	4,7%
LCC	8.254.410	30%	7.237.038	14,1%
Total	**22.764.822**	**82%**	**21.091.151**	**7,9%**

Fonte: ANA

Tráfego comercial por companhias - Passageiros

	2011	^%	2010	^%
TAP Transportes Aéreos Portugueses, S.A.	10.557.328	38,2%	9.911.519	6,5%
Ryanair Ltd.	3.791.406	13,7%	2.991.574	26,7%
Easyjet Airlines Co Ltd	2.815.672	10,2%	2.650.194	6,2%
Sata International-Serv Transp Áereos SA	1.189.253	4,3%	1.322.968	-10,1%
Deutsche Lufthansa, A.G.	969.150	3,5%	893.285	8,5%
Easyjet Switzerland S.A.	647.872	2,3%	572.445	13,2%
Monarch Airlines Ltd.	540.298	2,0%	484.268	11,6%
Sata Air Açores-Soc.Açoreana Transportes	494.889	1,8%	486.553	1,7%
Transavia Airlines	459.162	1,7%	373.079	23,1%
Iberia, Lineas Aereas de Espana SA	443.702	1,6%	432.196	2,7%
Air France	432.164	1,6%	406.929	6,2%
British Airways PLC	423.926	1,5%	400.663	5,8%
Aer Lingus Plc	321.507	1,2%	327.953	-2,0%
Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs Kg	307.495	1,1%	369.607	-16,8%
Jet2.com Limited	305.120	1,1%	210.576	44,9%
Aigle Azur	263.890	1,0%	264.174	-0,1%
Brussels Airlines NV/SA	249.245	0,9%	250.159	-0,4%
Transavia France	241.470	0,9%	218.177	10,7%
KLM - Royal Dutch Airlines	220.984	0,8%	245.671	-10,0%
Vueling Airlines S.A.	210.760	0,8%	236.897	-11,0%
Air Europa	190.439	0,7%	161.358	18,0%
Thomsonfly Limited	184.497	0,7%	194.140	-5,0%
TAAG Linhas Aéreas de Angola	166.013	0,6%	146.393	13,4%
Germanwings GmbH	145.065	0,5%	147.423	-1,6%
Air Nostrum Llinhas Aereas Del Mediterra	143.238	0,5%	170.849	-16,2%
Sub-Total	**25.714.545**	**92,9%**	**23.869.050**	**7,7%**
Restantes	1.956.188	7,1%	2.069.266	-5,5%
TOTAL	**27.670.733**	**100,0%**	**25.938.316**	**6,7%**

Mercadorias

Ao nível da carga aérea é possível verificar um nível superior de concentração de volume nos principais operadores, comparado com o transporte de passageiros, com 93% do volume concentrado no top 10 e 68% no top 3 (TAP, DHL e Maersk). No top 10, as companhias tradicionais representam 67% do volume e os Integradores os restantes 26%.

A TAAG é a única companhia aérea tradicional que não consta no top 10 do volume de passageiros transportados e que assume uma posição de destaque no volume de carga movimentada.

Ao contrário do verificado no volume de passageiros, a carga aérea tem registado uma tendência ligeiramente negativa.

Tráfego comercial por companhias - Carga, Top 10				ton.
	2011	**%**	**2010**	**^%**
Tradicionais	93.019	67%	93.211	-0,2%
Integrators	35.791	26%	35.949	-0,4%
Total	**128.810**	**93%**	**129.160**	**-0,3%**

Fonte: ANA

Tráfego comercial por companhias - Carga				ton.
	2011	**^%**	**2010**	**^%**
TAP Transportes Aéreos Portugueses, S.A.	64.644	46,8%	64.967	-0,5%
European Air Transport Leipzig GmbH	15.876	11,5%	15.887	-0,1%
Star Air I/S	12.712	9,2%	14.102	-9,9%
Sata International-Serv Transp Áereos SA	9.269	6,7%	9.240	0,3%
TNT Airways S.A.	5.762	4,2%	5.960	-3,3%
Air France	5.730	4,1%	5.007	14,4%
TAAG Linhas Aéreas de Angola	4.517	3,3%	3.568	26,6%
Swiftair S.A.	3.712	2,7%	4.901	-24,3%
Deutsche Lufthansa, A.G.	3.478	2,5%	4.100	-15,2%
Sata Air Açores-Soc.Açoreana Transportes	1.669	1,2%	1.427	16,9%
Agroar - Trabalhos Aéreos, Lda	1.441	1,0%	0	-
CONNIE KALITTA SERVICE	1.364	1,0%	412	231,4%
British Airways PLC	1.117	0,8%	737	51,5%
Iberia, Lineas Aereas de Espana SA	673	0,5%	856	-21,4%
Turkish Airlines	539	0,4%	527	2,3%
Safair	525	0,4%		
Brussels Airlines NV/SA	445	0,3%	296	50,4%
Swiss International Airlines AG	422	0,3%	376	12,1%
Atlas Air Inc.	411	0,3%	159	158,0%
TACV Transportes de Cabo Verde	388	0,3%	349	11,2%
LAM - Linhas Aéreas Moçambicanas	369	0,3%		
Volga-Dnepr Airlines	363	0,3%	347	4,6%
Continental Airlines Inc.	235	0,2%	299	-21,4%
KLM - Royal Dutch Airlines	228	0,2%	295	-22,8%
Antonov Airlines	217	0,2%	82	166,5%
SubTotal	**136.104**	**98,5%**	**133.892**	**1,7%**
Restantes	2.023	1,5%	4.736	-57,3%
TOTAL	**138.127**	**100,0%**	**138.628**	**-0,4%**

A. Setor Aeroportuário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

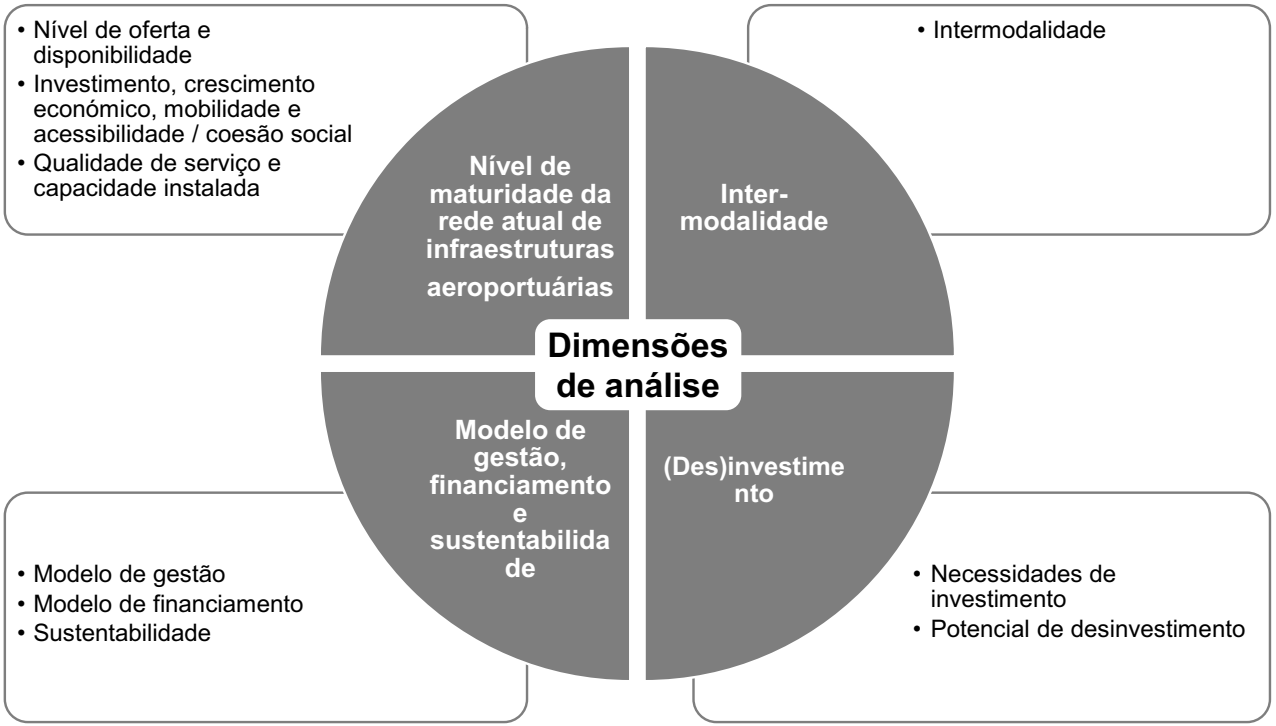
Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

A. Setor Aeroportuário - Diagnóstico e constrangimentos

Nas páginas seguintes é efetuada uma síntese do diagnóstico e constrangimentos do setor aeroportuário, com base nos contributos recebidos dos diversos participantes que integram o Grupo IV – Infraestruturas aeroportuárias.

A síntese do diagnóstico e constrangimentos do setor é efetuada para as seguintes dimensões e aspetos críticos, tal como introduzido anteriormente:



Nível de maturidade da rede atual

Oferta e disponibilidade

A qualidade das infraestruturas aeroportuárias disponíveis em Portugal é, de uma forma geral, considerada boa pelos participantes do GT IEVA. Adicionalmente, os recentes investimentos em Lisboa e Faro, no segmento passageiros, e Porto e Lisboa, na carga aérea, resolveram alguns dos constrangimentos identificados num passado recente e permitem até assegurar capacidade disponível para crescimento futuro.

Verifica-se a existência de um elevado número e diversidade de infraestruturas (aeródromos) na sua maioria pouco ou nada operacionais, dependentes de autarquias ou particulares , nos quais não de prevêem investimentos de manutenção / desenvolvimento.

Outro aspeto identificado consistiu na possibilidade de partilhar atividade civil nos aeródromos militares (Monte Real e Sintra).

Foi ainda referido, fundamentalmente em Lisboa e no Porto, pela sua relevância nos volumes movimentados, a procura de formas de aumentar a fluidez nos processos de movimentação e libertação de cargas e garantir capacidade das infraestruturas da cadeia de frio.

atualmente existem limitações por falta de espaço aéreo e de capacidade de estacionamento de aeronaves para suportar o aumento do nº de movimentos por hora no aeroporto de Lisboa. O objetivo será, num futuro próximo, efetuar entre 40 a 43 movimentos hora.

Qualidade do serviço

Apesar da qualidade do serviço ter sido considerado boa, existem ainda alguns constrangimentos que importa referir:

- Operações de *handling* pouco competitivas e com limitações de horário;
- Algum espaço de melhoria na qualidade dos serviços prestados aos passageiros dentro e nas ligações aos aeroportos;
- Necessidade de agilizar o cumprimentos de todas as disposições legais ao nível da segurança (sistema de raios X, controlo de explosivos, …) no aeroporto de Lisboa.

Intermodalidade

Foi referido pelos intervenientes nesta fase diagnóstico a falta de ligação de algumas infraestruturas aeroportuárias nacionais aos demais modos de transporte. Foram ainda referidos outros constrangimentos relacionados com a operação dentro dos próprios aeroportos, no que concerne a movimento de passageiros e manuseamento de carga. Entre eles destacam-se:

- Necessidade de construção de um centro de carga, com melhoria das acessibilidades e ligação à rede rodoviária principal no aeroporto de Lisboa;
- Condições limitadas para ligação eficiente entre avião, operadores de *handling*, alfândega e centros de distribuição no aeroporto de Lisboa;
- Falta de integração das infraestruturas aeroportuárias do Porto ao pólo intermodal de Leixões;
- Limitações no acesso rodoviário ao aeroporto de Faro.

Investimento

Apesar do estado de maturidade das infraestruturas aeroportuárias, foi possível identificar uma série de constrangimentos na rede. Estes constrangimentos estão maioritariamente relacionados com infraestruturas pouco ativas (ou inativas) e que carecem de planeamento para seu aproveitamento ou desativação, receção e manuseamento de carga e a implementação da janela única aeroportuária (à imagem do setor marítimo-portuário). De seguida apresentam-se algumas das necessidade identificadas:

- Avaliar viabilidade e potencial retorno de alargamento da utilização da base aérea de Monte Real (Base Aérea nº5) à aviação civil.
- Necessidade de identificar formas de rentabilizar as infraestruturas, do aeroporto de Beja;
- Melhoria dos aspetos relacionados com a qualidade e cadeia de frio , nas expedições e receções de mercadoria alimentar ou perecível – este tema é referenciado quer para o *in / out* fora de Portugal, mas também para e de Madeira / Açores;
- Necessidade de criação de um Terminal de carga da DHL em Lisboa, à semelhança do que já sucede no aeroporto do Porto;
- Definir o quadro temporal para revisão dos pressupostos e necessidades de investimento num Novo aeroporto de Lisboa.

Modelo de gestão, financiamento e sustentabilidade

Na fase diagnóstico não foram identificados constrangimentos significativos no que concerne ao financiamento e sustentabilidade do setor.

Ao contrário do que acontece nos restantes três grupos abordados, o setor aeroportuário tem um gestor de infraestruturas privado, em, regime de concessão.

No âmbito do processo de privatização da ANA ficou previsto a apresentação do primeiro plano estratégico à Tutela até Dezembro de 2013. Este plano, não é ainda do domínio público, mas já foi entregue e está em análise pela Secretaria de Estado.

No entanto, e em termos de gestão do setor, verificou-se a existência de um elevado número de infraestruturas que carece de planeamento apropriado tendo em vista o seu aproveitamento e racionalização, nomeadamente a o nível de aeródromos.

A. Setor Aeroportuário

Breve caracterização da rede atual

Principais agentes do setor

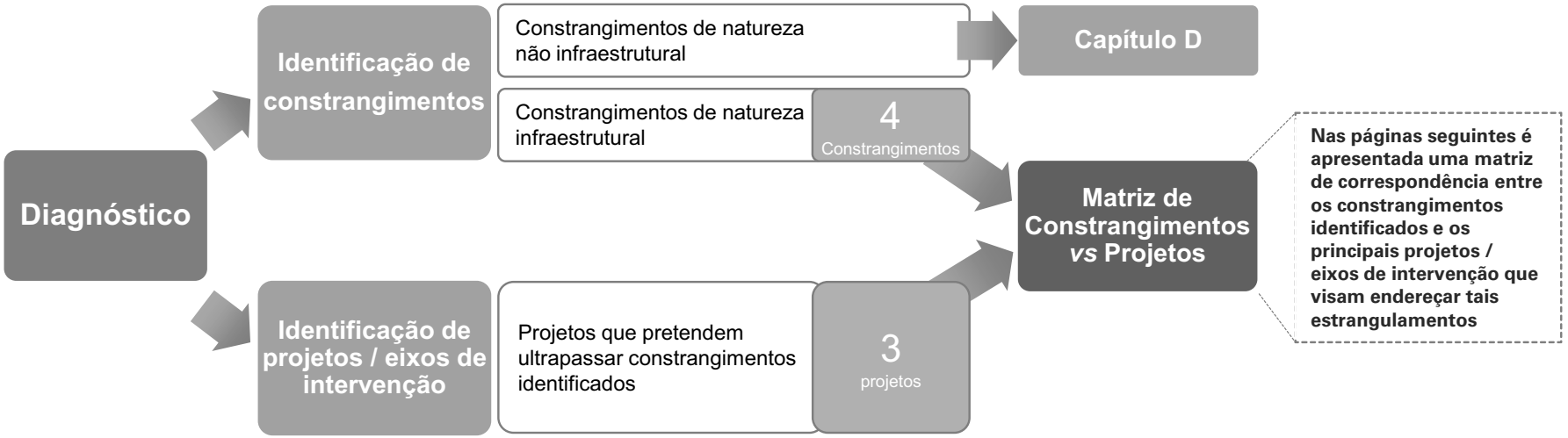
Diagnóstico e constrangimentos

Constrangimentos e projetos

Enquadramento

No caso do setor aeroportuário, apesar do avançado nível de maturidade da rede, é apresentado um conjunto de constrangimentos relacionados com limitações de natureza técnicas e de intermodalidade.

Nas página seguintes apresenta-se a síntese dos principais constrangimentos identificados no setor aeroportuário, bem como a matriz de correspondência entre tais estrangulamentos e os projetos / eixos de intervenção identificados.



Síntese dos principais constrangimentos identificados: *identificação e prioritização*

		Prioridade Baixa	Prioridade Moderada	Prioridade Elevada
1	Nº de movimentos hora para passageiros/carga			X
2	Espaço para estacionamento aeronaves		X	
3	Falta de dinamização comercial para infra-estruturas já existentes		X	
4	Espaço para instalação de infraestruturas de empresas integradoras/operações dedicadas (ex: DHL)			X

→ Limitações técnicas da infraestrutura

→ Limitações de intermodalidade

Matriz de Constrangimentos *vs* Projetos

PROJECTO	CONSTRANGIMENTOS 1	2	3	4
Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL)	✓			✓
Base aérea Monte Real	✓	✓		
Integrators - Fedex	✓			✓

Sumário de resultados

Total de projetos / eixos de intervenção que incidem sobre cada um dos constrangimentos detetados	1	2	3	4	Total de 3 projetos
	3	1	0	2	

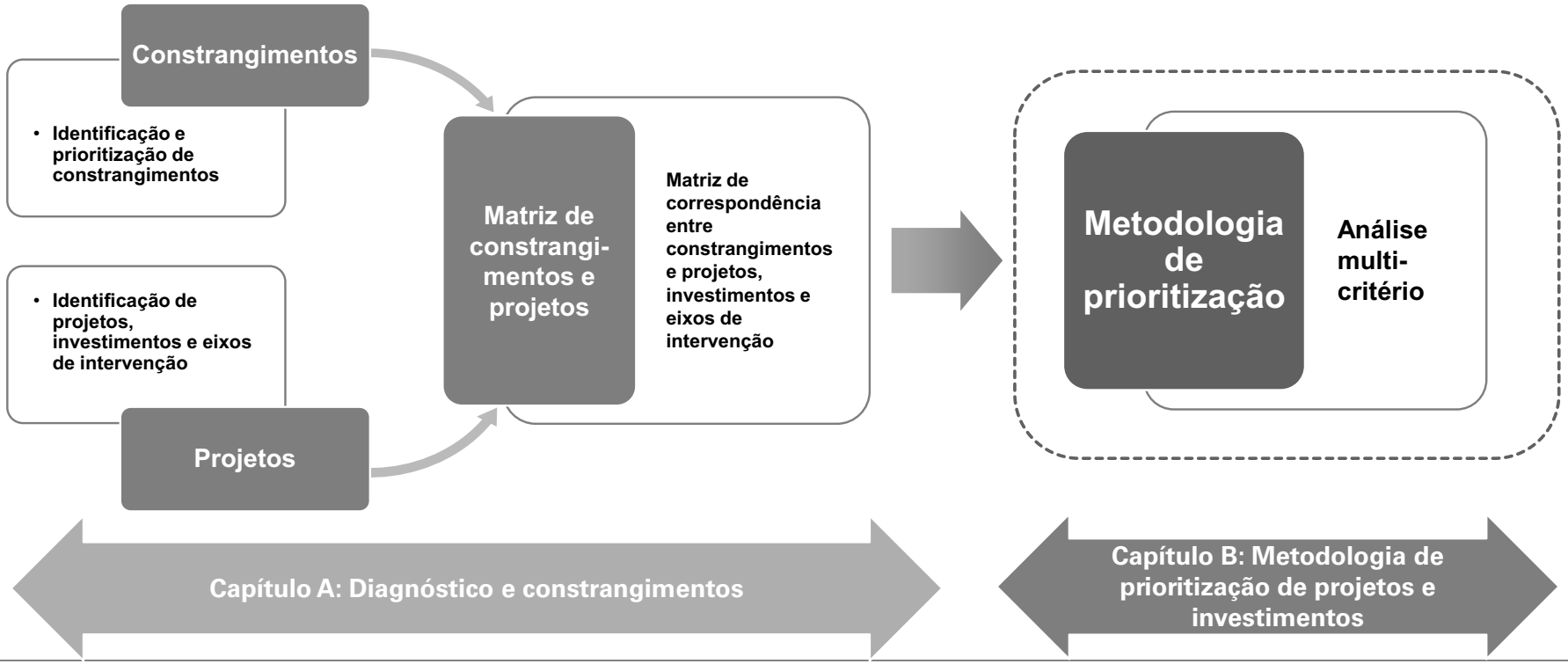
Legenda:
- Constrangimento com grau de prioridade elevado
- Constrangimento com grau de prioridade moderado
- Constrangimento com grau de prioridade baixo

1 Nº de movimentos hora para passageiros/carga
2 Espaço para estacionamento aeronaves
3 Falta de dinamização comercial para infraestruturas existentes
4 Espaço para infraestruturas de empresas integradoras

B. Metodologia de prioritização de projetos e investimentos

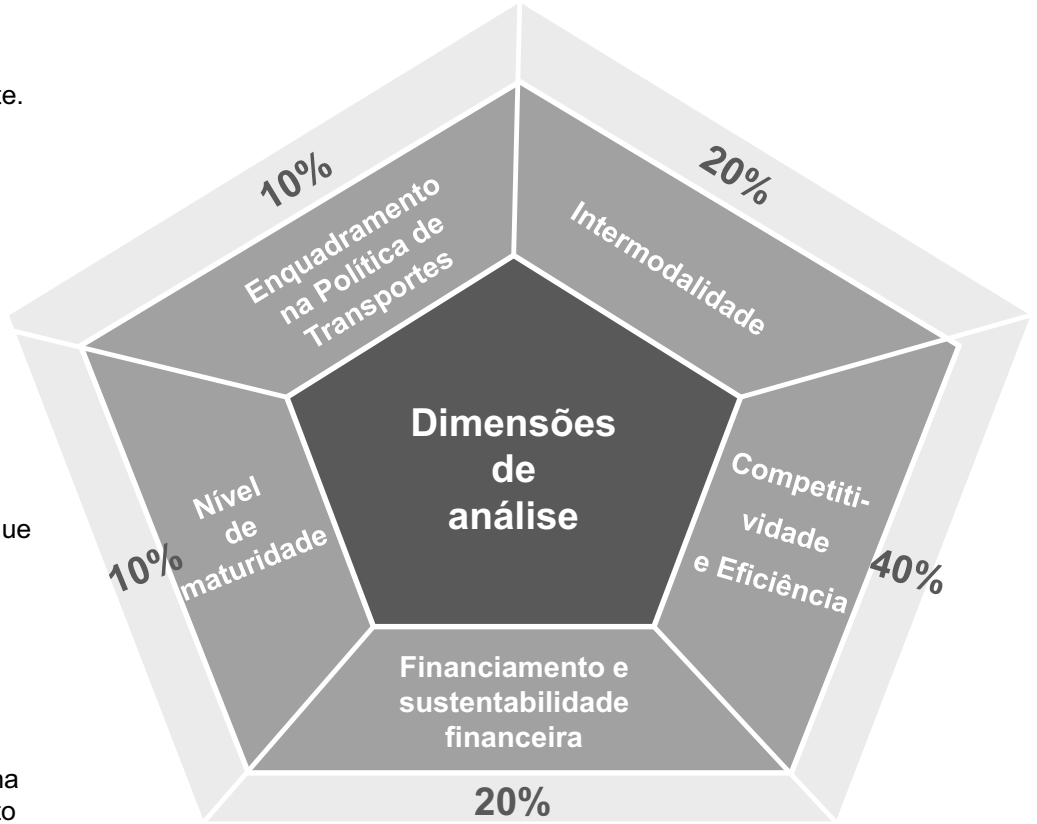
Enquadramento

- O objetivo do presente capítulo consiste na apresentação da metodologia de prioritização dos projetos e investimentos identificados anteriormente.
- No diagrama seguinte explicitam-se as diversas fases que antecederam a definição e aplicação da metodologia de prioritização aos projetos e investimentos entretanto já identificados.



Metodologia de análise multi-critério

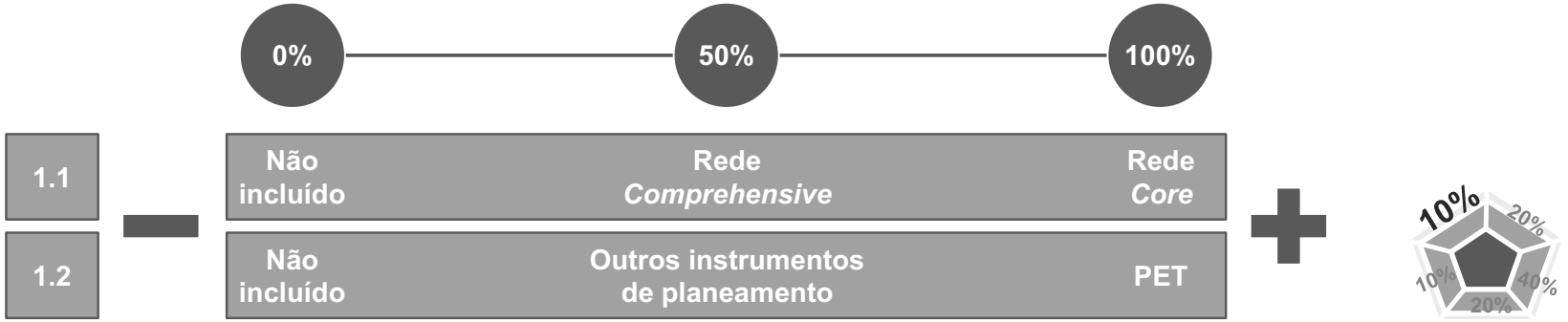
- Foi definida uma metodologia multi-critério de forma a permitir prioritizar os projetos e investimentos identificados anteriormente.
- A metodologia definida assenta nas seguintes dimensões de análise:
  - Enquadramento na política de transportes;
  - Intermodalidade;
  - Competitividade e eficiência;
  - Financiamento e sustentabilidade financeira;
  - Nível de maturidade.
- Em função das dimensões definidas e respetivos ponderações atribuídas, é possível sintetizar os seguintes principais *drivers* que presidiram à metodologia de prioritização de projetos e investimentos:
  - Valorização dos aspetos relacionados com competitividade, eficiência, financiamento, sustentabilidade financeira e intermodalidade na análise dos projetos;
  - Valorização dos projetos que potenciem impactos positivos na economia por via do segmento de mercadorias em detrimento do segmento de passageiros;
  - Valorização de projetos que potenciem infraestruturas já existentes em detrimento de projetos *greenfield*.



Enquadramento na política de transportes:

Área	Critério		Descrição	Peso %	#
1 ENQUADRAMENTO NA POLÍTICA DE TRANSPORTES	Europeia RTE-T	*Core*	Projetos cuja área de intervenção integra a Rede *Core* da RTE-T	65%	1.1
		Comprehensive	Projetos cuja área de intervenção integra a Rede *Comprehensive* da RTE-T		
	Nacional	Plano Estratégico de Transportes	Projetos contemplados no PET - Plano Estratégico de Transportes	35%	1.2
		Outros instrumentos de planeamento	Projetos contemplados em outros instrumentos de planeamento do Estado (ex. Plano Nacional Rodoviário, entre outros a identificar)		

Escala de classificação:



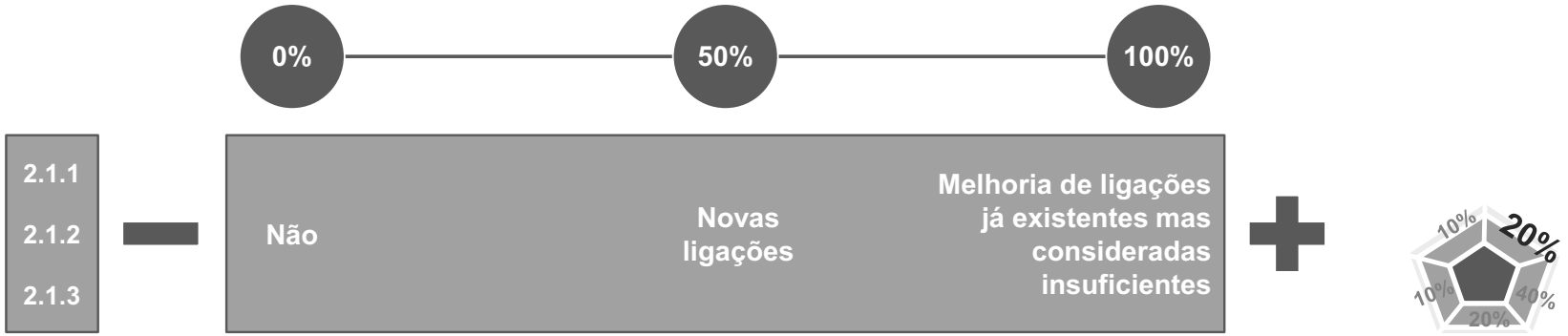
Intermodalidade:

Área	Critério			Descrição	Peso %	#
2 INTERMODALIDADE	Ligações a Pólos Geradores / Atratores	Mercadorias	Portos	Projetos que potenciam intermodalidade do transporte de mercadorias com transporte marítimo-portuário	70%	2.1
			Plataformas Logísticas / Terminais Multimodais	Projetos que potenciam ligação do transporte de mercadorias plataformas logísticas e/ou terminais multimodais		
			Parques/Unidades Industriais	Projetos que potenciam ligação do transporte de mercadorias a parques ou unidades industriais		
		Passageiros	Aeroportos e Portos	Projetos que potenciam intermodalidade de passageiros com aeroportos e portos (terminais de cruzeiros)	30%	2.2
			Núcleos Urbanos Densos	Projetos que potenciam ligação de passageiros a grandes aglomerados populacionais		
			Interfaces	Projetos que potenciam intermodalidade de passageiros com diversos modos de transporte		
			Equipamentos Públicos/Serviços/Indústria	Projetos que potenciam ligação de passageiros a equipamentos públicos, serviços e indústria		

Intermodalidade (continuação)**:**

Critério			Descrição	Peso %	#
2.1 Ligações a Pólos Geradores / Atratores	Mercadorias	Portos	Projetos que potenciam intermodalidade do transporte de mercadorias com transporte marítimo-portuário	50%	2.1.1
		Plataformas Logísticas / Terminais Multimodais	Projetos que potenciam ligação do transporte de mercadorias plataformas logísticas e/ou terminais multimodais	30%	2.1.2
		Parques/Unidades Industriais	Projetos que potenciam ligação do transporte de mercadorias a parques ou unidades industriais	20%	2.1.3

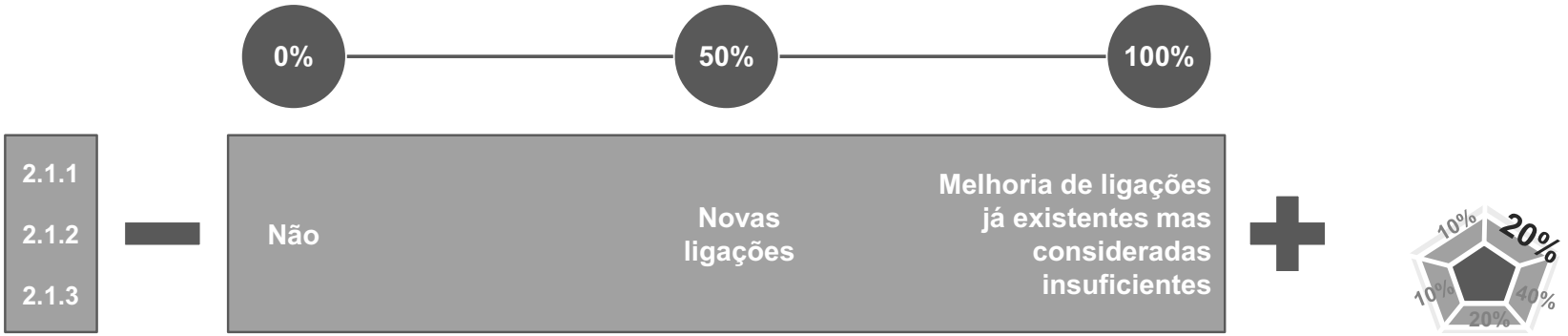
Escala de classificação:



Intermodalidade (continuação)**:**

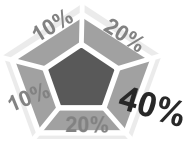
Critério			Descrição	Peso %	#
2.2 Ligações a Pólos Geradores / Atratores	Passageiros	Aeroportos e Portos	Projetos que potenciam intermodalidade de passageiros com aeroportos e portos (terminais de cruzeiros)	15%	2.2.1
		Núcleos Urbanos Densos	Projetos que potenciam ligação de passageiros a grandes aglomerados populacionais	25%	2.2.2
		Interfaces	Projetos que potenciam intermodalidade de passageiros com diversos modos de transporte	30%	2.2.3
		Equipamentos Públicos/Serviços/Indústria	Projetos que potenciam ligação de passageiros a equipamentos públicos, serviços e indústria	30%	2.2.4

Escala de classificação:



Competitividade e eficiência:

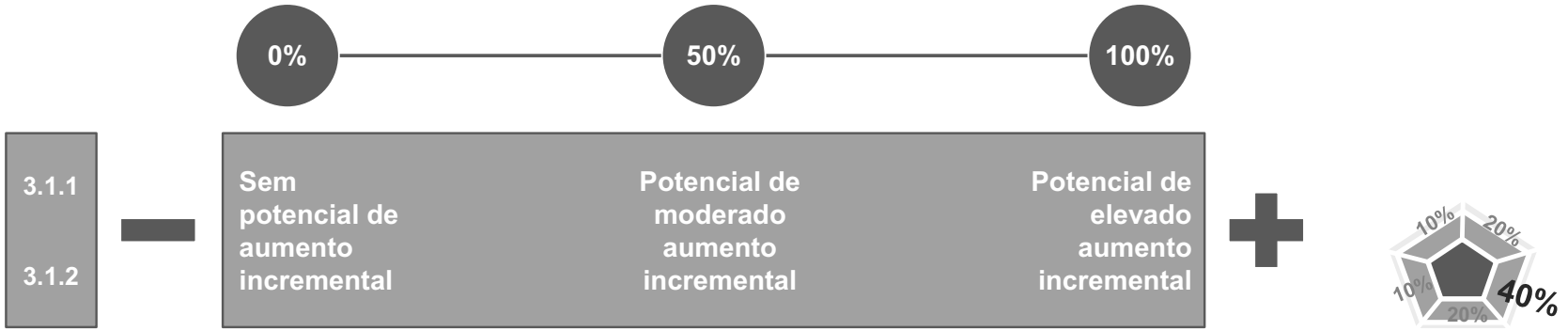
Área	Critério			Descrição	Peso %	#
3 COMPETITIVIDADE E EFICIÊNCIA	Competitividade	Captação de Tráfego	Mercadorias	Aumento potencial de volume de carga movimentada atribuível ao projeto	25%	3.1
			Passageiros	Aumento potencial de passageiros transportados atribuível ao projeto		
	Eficiência	Eliminação de Estrangulamentos		Projetos que eliminem estrangulamentos identificados na fase de diagnóstico	75%	3.2
		Sustentabilidade Operacional (redução de custos operacionais)		Projetos que potenciem a redução de custos de O&M e/ou maximizem o grau de cobertura dos custos de O&M		



Competitividade e eficiência (continuação)**:**

Critério			Descrição	Peso %	#
3.1 COMPE-TITIVIDADE	Captação de Tráfego	Mercadorias	Aumento potencial de carga movimentada atribuível ao projeto	60%	3.1.1
		Passageiros	Aumento potencial de passageiros transportados atribuível ao projeto	40%	3.1.2

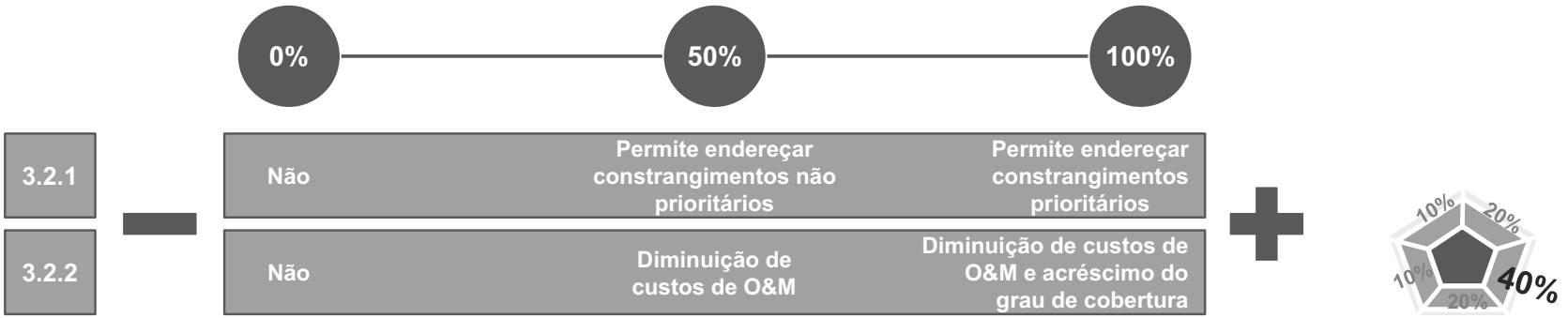
Escala de classificação:



Competitividade e eficiência (continuação)**:**

Critério		Descrição	Peso %	#
3.2 EFICIÊNCIA	Eliminação de Estrangulamentos	Projetos que eliminem estrangulamentos identificados na fase de diagnóstico	50%	3.2.1
	Sustentabilidade Operacional (redução de custos operacionais)	Projetos que potenciem a redução de custos de O&M e/ou maximizem o grau de cobertura dos custos de O&M	50%	3.2.2

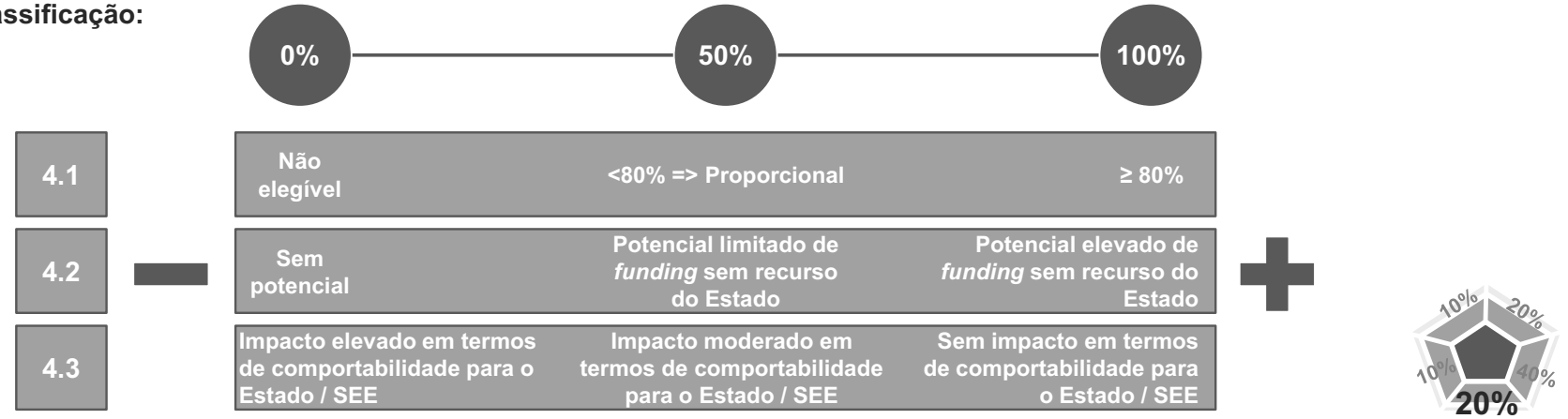
Escala de classificação:



Financiamento e sustentabilidade financeira:

Área	Critério	Descrição	Peso %	#
4 FINANCIMANETO E SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA	Elegibilidade para incentivos comunitários	Projetos elegíveis para co-financiamento de investimento no âmbito do QCA 2014/20 (participação máxima potencial de fundos comunitários)	40%	4.1
	Potencial de captação de fontes externas de *funding*	Projetos que tenham potencial para captar fontes externas de financiamento ao investimento (incluindo investimento privado) sem recurso do Estado	40%	4.2
	Comportabilidade	Projetos que, ao longo da sua vida útil, minimizem o esforço financeiro do Estado / SEE - Setor Empresarial do Estado	20%	4.3

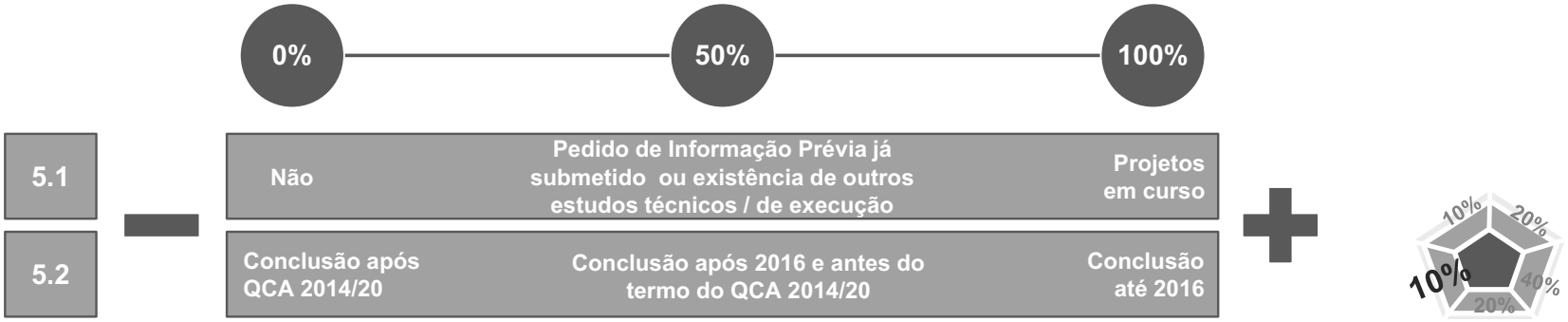
Escala de classificação:



Financiamento e sustentabilidade financeira:

Área	Critério	Descrição	Peso %	#
5 NÍVEL DE MATURIDADE	Projetos em curso ou com existência de Pedido de Informação Prévia	Projetos já iniciados ou projetos para os quais já exista Pedido de Informação Prévia solicitado junto dos Municípios localizados na respetiva área de influência, quando aplicável, ou outros estudos técnicos / de execução que revelem a maturidade dos respetivos projetos	30%	5.1
	Timing de execução	Projetos cujo *timing* de execução (conclusão da fase de investimento) não exceda o QCA 2014/20	70%	5.2

Escala de classificação:



C. Prioritização de projetos e investimentos

Enquadramento

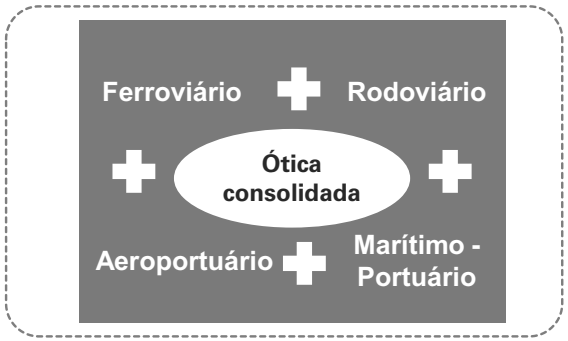
- O objetivo do presente capítulo consiste na apresentação da prioritização dos projetos e investimentos identificados anteriormente, por setor, em função da metodologia apresentada.
- Este capítulo encontra-se estruturado da seguinte forma:

C.1. Análise setorial:

- **Introdução:** descrição dos eixos de intervenção e listagem dos projetos identificados por setor
- **Análise Multi-Critério:** análise dos projetos de acordo com a metodologia multi-critério
- **Prioritização:** prioritização dos projetos de acordo com a metodologia multi-critério

C.2. Análise consolidada:

- **Projetos mutuamente exclusivos:** identificação de projetos mutuamente exclusivos
- **Prioritização consolidada:** identificação dos projetos de infra-estruturas de transportes prioritários a nível nacional (*tier 1 e tier 2*)
- **Corredores prioritários / estratégicos:** identificação dos corredores inter/multimodais prioritários / estratégicos
- **Análise de *funding***: análise das fontes potenciais de *funding* dos projetos e investimentos identificados e priorizados



C.1. Análise Setorial

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

C.2. Análise Consolidada

Projetos mutuamente exclusivos

Prioritização consolidada

Corredores prioritários / estratégicos

Análise de *funding*

Introdução

Tal como referido no capítulo de diagnóstico e constrangimentos, foram identificadas 5 dimensões críticas de intervenção no setor ferroviário, consubstanciadas em **30 projetos**, cujo detalhe e análise (de acordo com a metodologia multi-critério explicitada no capítulo anterior) se apresenta nesta e nas próximas páginas. Em anexo encontra-se o informação detalhada de cada projeto, incluindo informação sobre os eixos de intervenção e montante total de investimento (Anexo IV).

	Conclusão do Plano de Modernização	Linhas Suburbanas	Modernização / Eletrificação	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade
Projetos	▪ Linha do Norte ▪ Corredor Aveiro – V. Formoso	▪ Modernização da linha de Cascais	▪ Linha do Algarve ▪ Linha do Douro (4) ▪ Linha do Minho ▪ Linha de Leixões ▪ Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos ▪ Linha do Oeste (2) ▪ Linha do Alentejo ▪ Linha do Sul (4) ▪ Linha da Beira Baixa (2) ▪ Linha do Vouga ▪ Metro do Mondego	▪ Lisboa/ Setúbal/ Sines/ Caia + Poceirão/ Vendas Novas + Bombel/Casa Branca + Ramal Petrogal Sines ▪ Aveiro/ F. Foz/ V. Formoso ▪ Porto/ Valença	▪ Linha do Norte (2) ▪ Linha do Minho ▪ Linha de Cintura (2)
#	2	1	19	3	5
Racional	▪ Projetos relacionados com a conclusão de planos de modernização de linhas ferroviárias	▪ Projetos relativo à modernização da linha suburbana de passageiros de Cascais	▪ Projetos diversos de modernização e eletrificação	▪ Projetos relacionados com ligações internacionais	▪ Projetos relativos a aumento de capacidade

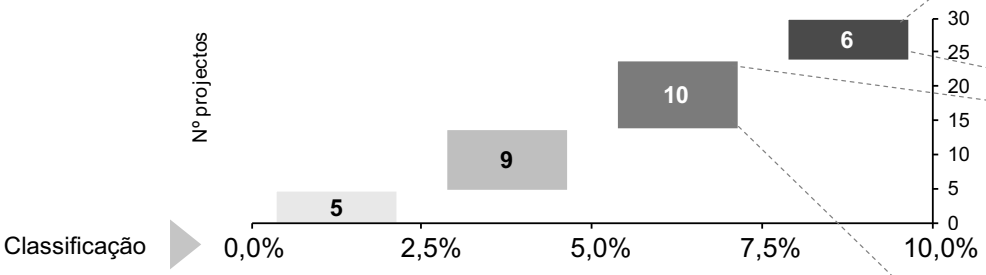
Análise Multi-Critério: 1.1. Enquadramento no Política de Transportes > Componente Europeia

	Core (100%)	*Comprehensive (50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Conclusão do plano de modernização: – Linha do Norte – Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização / eletrificação – Linha de Leixões – Linha do Sul: Porto de Setúbal + Praias do Sado ▪ Ligações internacionais: – Lisboa / Caia + Poceirão / … – Aveiro / F. Foz / V. Formoso ▪ Aumento de Capacidade – Linha do Norte: Gaia / Ovar – Linha do Norte: Alfarelos / Pampilhosa – Linha de Cintura: Roma Areeiro / Braço de Prata – Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura	▪ Modernização / eletrificação – Linha do Algarve – Linha do Minho – Linha do Oeste: Porto F. Foz – Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda – Linha da Beira Baixa: Abrantes ▪ Ligações internacionais: – Porto / Valença ▪ Aumento de Capacidade – Linha do Minho	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**10 projetos**	**7 projetos**	**13 projetos**
Racional	▪ Corredor Atlântico entre Porto e Lisboa ▪ Ligações Internacionais por Caia e Vilar Formoso	▪ Eixo Porto - Vigo ▪ Eixo Lisboa - Faro (corredor atlântico) ▪ Eixo Évora - Faro ▪ Troços ferroviários localizados entre os corredores Aveiro - Vilar Formoso e Lisboa - Caia (troços do interior centro)	▪ Projetos que não se enquadram na rede transeuropeia

Análise Multi-Critério: 1.2. Enquadramento no Política de Transportes > Componente Nacional

	PET *(100%)*	Outros instr. de planeamento *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Conclusão do plano de modernização: – Linha do Norte – Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Ligações internacionais: – Lisboa / Caia + Poceirão / … – Aveiro / F. Foz / V. Formoso – Porto / Valença ▪ Todos os projetos de modernização / eletrificação, à excepção: – Linha do Vouga – Linha do Oeste: Ramais – Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos – Linha do Douro: Régua / Pocinho e – Linha do Douro: terminal do Irivo	▪ Não aplicável	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**20 projetos**	**Ø projetos**	**10 projetos**
Racional	▪ Projetos que enquadrem ligações internacionais ▪ Projetos de conclusão de planos de modernização em eixos *Core* ▪ Linha de Cascais ▪ Alguns projetos de modernização/eletrificação	▪ Não aplicável ao setor ferroviário	▪ Outros projetos que não se enquadram no PET

Análise Multi-Critério: Enquadramento no Política de Transportes > Resumo



- Conclusão do plano de modernização:
  - Linha do Norte
  - Corredor Aveiro – V. Formoso
- Modernização/ Eletrificação:
  - Linha de Leixões
  - Linha do Sul (Porto de Setúbal + Praias Sado)
- Ligações Internacionais:
  - Lisboa / Caia + Poceirão / …
  - Aveiro/ F. Foz/ V. Formoso)

10%

7,5%

- Modernização/ Eletrificação:
  - Linha do Algarve
  - Linha do Minho
  - Linha do Oeste: Porto F. Foz
  - Linha da Beira Baixa: Covilhã – Guarda
  - Linha da Beira Baixa: Abrantes
- Ligações Internacionais:
  - Porto / Valença
- Aumento de capacidade:
  - Linha do Norte: Gaia / Ovar
  - Linha do Norte: Alfarelos - Pampilhosa
  - Linha de Cintura: Roma Areeiro/ Braço de Prata
  - Linha de Cintura: Ligação Cascais/ Cintura

5,0%

- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, relacionada com o enquadramento dos projetos na política de transportes, foi atribuída uma ponderação de 10%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 2.1.1. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Portos

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Conclusão do plano de modernização: – Linha do Norte – Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização / eletrificação – Linha do Minho – Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos – Linha do Oeste: Porto F. Foz – Linha do Sul: Porto de Setúbal + Praias do Sado – Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda ▪ Ligações internacionais: – Lisboa / Caia + Poceirão / … ▪ Aumento de capacidade: – Linha de cintura: Roma Areeiro / Braço de Prata	▪ Modernização / eletrificação: – Linha de Leixões – Linha do Sul: terminal de Termitrena ▪ Ligações internacionais: – Aveiro / F. Foz / V. Formoso – Porto / Valença ▪ Aumento de capacidade: – Linha de Cintura: ligação Cascais / Cintura	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**9 projetos**	**5 projetos**	**16 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a infraestruturas portuárias	▪ Projetos que potenciam ligações novas a infra-estruturas portuárias	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a infraestruturas portuárias

Análise Multi-Critério: 2.1.2. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Plataformas Logísticas

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Conclusão do plano de modernização: – Linha do Norte – Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização / eletrificação – Linha do Douro: terminal do Irivo – Linha do Sul: Porto de Setúbal + Praias do Sado ▪ Ligações internacionais: – Lisboa / Caia + Poceirão / …	▪ Modernização / eletrificação: – Linha de Leixões ▪ Ligações internacionais: – Aveiro / F. Foz / V. Formoso – Porto / Valença	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**5 projetos**	**3 projetos**	**22 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a plataformas logísticas	▪ Projetos que potenciam ligações novas a plataformas logísticas	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a plataformas logísticas

Análise Multi-Critério: 2.1.3. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Parques Industriais

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Conclusão do plano de modernização: – Linha do Norte – Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização / eletrificação – Linha do Minho – Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos – Linha do Oeste: Ramais – Linha do Sul: ramal da Siderurgia Nacional – Linha do Sul: ramal de Neves Corvo ▪ Ligações internacionais: – Lisboa / Caia + Poceirão / …	▪ Modernização / eletrificação – Linha do Sul: terminal de Termitrena ▪ Ligações internacionais: – Aveiro / F. Foz / V. Formoso – Porto / Valença	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**8 projetos**	**3 projetos**	**19 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a parques industriais	▪ Projetos que potenciam ligações novas a parques industriais	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a parques industriais

Análise Multi-Critério: 2.2.1. Intermodalidade > Passageiros > Ligações a Aeroportos e Portos

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Ligações internacionais: – Lisboa / Caia + Poceirão / …	▪ Modernização / eletrificação – Linha do Algarve ▪ Ligações internacionais: – Porto / Valença	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**1 projeto**	**2 projetos**	**11 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias	▪ Projetos que potenciam ligações novas a infra-estruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias

Análise Multi-Critério: 2.2.2. Intermodalidade > Passageiros > Ligações a Núcleos Urbano Densos

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Conclusão do plano de modernização: – Linha do Norte ▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Modernização / eletrificação – Linha do Algarve – Linha do Douro: Marco / Régua – Linha do Douro: Caíde / Marco – Linha do Minho – Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos – Linha do Alentejo – Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda – Linha do Vouga – Metro do Mondego ▪ Ligações internacionais: – Lisboa / Caia + Poceirão / … ▪ Todos os projetos de aumento de capacidade, exceto (4): – Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura	▪ Ligações internacionais: – Aveiro / F. Foz / V. Formoso – Porto / Valença ▪ Aumento de capacidade: – Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**16 projetos**	**3 projetos**	**11 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a núcleos urbano densos	▪ Projetos que potenciam ligações novas a núcleos urbano densos	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a núcleos urbano densos

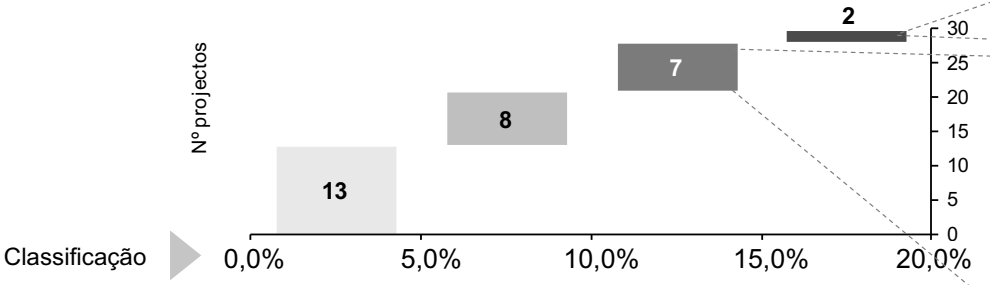
Análise Multi-Critério: 2.2.3. Intermodalidade > Passageiros > Interfaces

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Conclusão do plano de modernização: – Linha do Norte ▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Modernização / eletrificação – Linha do Algarve – Linha do Douro: Caíde / Marco – Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos – Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda – Metro do Mondego ▪ Ligações internacionais: – Lisboa / Caia + Poceirão / … ▪ Aumento de capacidade: – Linha de Cintura: Roma Areeiro / Braço Prata	▪ Ligações internacionais: – Aveiro / F. Foz / V. Formoso – Porto / Valença ▪ Aumento de capacidade: – Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**9 projetos**	**3 projetos**	**18 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a interfaces	▪ Projetos que potenciam ligações novas a interfaces	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a interfaces

Análise Multi-Critério: 2.2.4. Intermodalidade > Passageiros > Equipamentos Públicos, Serviços e Indústria

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Conclusão do plano de modernização: – Linha do Norte ▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Modernização / eletrificação – Linha do Algarve – Linha do Douro: Caíde / Marco – Linha do Douro: Marco / Régua – Linha do Douro: Régua / Pocinho – Linha do Minho – Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos – Linha do Alentejo – Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda – Linha do Vouga – Metro do Mondego ▪ Ligações internacionais: – Lisboa / Caia + Poceirão / … ▪ Aumento de capacidade: – Linha de cintura: Roma Areeiro / Braço Prata	▪ Ligações internacionais: – Aveiro / F. Foz / V. Formoso – Porto / Valença ▪ Aumento de capacidade: – Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**14 projetos**	**3 projetos**	**13 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a equipamentos públicos, serviços e indústria	▪ Projetos que potenciam ligações novas a equipamentos públicos, serviços e indústria	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a equipamentos públicos, serviços e indústria

Análise Multi-Critério: Intermodalidade > Resumo



- Conclusão do plano de modernização:
  - Linha do Norte
- Ligações Internacionais:
  - Lisboa / Caia + Poceirão / …

20%

15%

- Conclusão do plano de modernização:
  - Corredor Aveiro – V. Formoso
- Modernização/ Eletrificação:
  - Linha do Minho
  - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos
  - Linha do Sul: Porto de Setúbal + Praias do Sado
  - Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda
- Ligações Internacionais:
  - Porto / Valença
- Aumento de capacidade:
  - Linha de Cintura: Roma Areeiro / Braço de Prata

10%

- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o potencial de intermodalidade (ligação a pólos geradores / atratores), foi atribuída uma ponderação de 20%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 3.1.1. Competitividade e Eficiência > Competitividade > Captação Tráfego > Mercador.

	Potencial Elevado *(100%)*	Potencial Moderado *(50%)*	Sem aumento incremental *(0%)*
Projetos	▪ Ligações internacionais: – Lisboa / Caia + Poceirão / …	▪ Conclusão do plano de modernização: – Linha do Norte – Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização / eletrificação: – Linha do Minho – Linha de Leixões – Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos – Linha do Oeste: Ramais – Linha do Sul: Porto de Setúbal + Praias do Sado – Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda – Linha da Beira Baixa: Abrantes ▪ Ligações internacionais: – Aveiro / F. Foz / V. Formoso – Porto / Valença ▪ Aumento de capacidade: – Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**1 projeto**	**12 projetos**	**17 projetos**
Racional	▪ Projetos com potencial de captação de tráfego elevado	▪ Projetos com potencial de captação de tráfego moderado	▪ Projetos sem potencial de captação de tráfego incremental

Análise Multi-Critério: 3.1.2. Competitividade e Eficiência > Competitividade > Captação Tráfego > Passag.

	Potencial Elevado *(100%)*	Potencial Moderado *(50%)*	Sem aumento incremental *(0%)*
Projetos	▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Modernização / eletrificação: – Linha do Algarve – Metro do Mondego	▪ Conclusão do plano de modernização: – Linha do Norte – Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização / eletrificação: – Linha do Douro: Caíde / Marco – Linha do Minho – Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos – Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda – Linha do Vouga ▪ Ligações internacionais: todos os projetos (3) ▪ Aumento de capacidade: – Linha do Norte: Gaia / Ovar – Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**3 projetos**	**12 projetos**	**15 projetos**
Racional	▪ Projetos com potencial de captação de tráfego elevado	▪ Projetos com potencial de captação de tráfego moderado	▪ Projetos sem potencial de captação de tráfego incremental

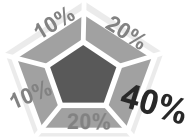
Análise Multi-Critério: 3.2.1. Competitividade e Eficiência > Eficiência > Eliminação de estrangulamentos

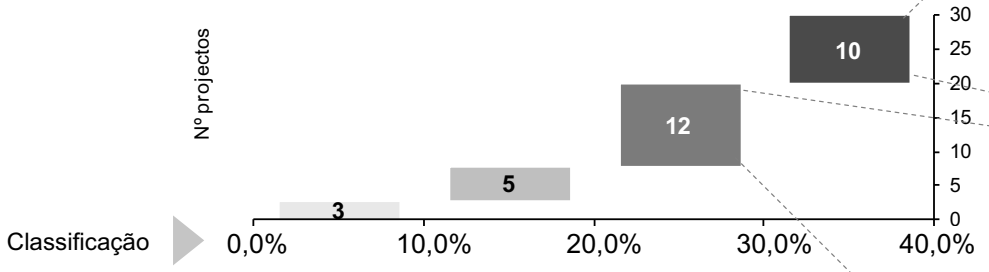
	Prioritários *(100%)*	Não Prioritários *(50%)*	Não *(0%)*
Projetos	▪ Conclusão do plano de modernização: – Linha do Norte – Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Ligações internacionais: todos os projetos (3) ▪ Modernização / eletrificação, todos os projetos exceto (17): – Linha do Douro: Régua / Pocinho – Linha da Beira Baixa: Abrantes ▪ Aumento de Capacidade: – Linha de Cintura: Roma Areeiro / Braço de Prata – Linha de Cintura: Ligação Cascais/ Cintura	▪ Modernização / eletrificação – Linha do Douro: Régua / Pocinho – Linha da Beira Baixa: Abrantes ▪ Aumento de capacidade: – Linha do Norte: Alfarelos/ Pampilhosa – Linha do Norte: Gaia / Ovar – Linha do Minho	▪ Não aplicável
#	**25 projetos**	**5 projetos**	**Ø projetos**
Racional	▪ Projetos que endereçam constrangimentos de prioridade elevada: – Degradação da infraestrutura – Vida útil e obsolescência técnica – Ausência de eletrificação – Intermodalidade eficiente	▪ Projetos que endereçam constrangimento de prioridade moderada: – Bitola, sinalização, etc. – Limitação do comprimento e peso máximo dos comboios	▪ Projetos que não endereçam constrangimentos de prioridade elevada ou moderada

Análise Multi-Critério: 3.2.2. Competitividade e Eficiência > Eficiência > Sustentabilidade Operacional

	Aumento Grau cobertura e Redução O&M *(100%)*	Redução O&M *(50%)*	Não *(0%)*
Projetos	▪ Conclusão do plano de modernização: – Linha do Norte – Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Modernização / eletrificação: – Linha do Algarve – Linha do Douro: Caíde / Marco – Linha do Minho – Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos – Linha do Oeste: Ramais – Linha do Sul: Porto de Setúbal + Praias do Sado – Linha da Beira Baixa: Abrantes – Linha do Vouga	▪ Modernização / eletrificação: – Linha do Douro: Marco/ Régua – Linha do Douro: Régua / Pocinho – Linha do Douro: Terminal do Irivo – Linha do Oeste: Porto F. Foz – Linha do Alentejo – Linha do Sul: ramal da Siderurgia Nacional – Linha do Sul: ramal de Neves Corvo	▪ Modernização / eletrificação: – Linha de Leixões – Linha do Sul: Terminal de Termitrena – Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda – Metro do Mondego ▪ Ligações internacionais: todos os projetos (3) ▪ Aumento de capacidade: todos os projetos (5)
#	**11 projetos**	**7 projetos**	**12 projetos**
Racional	▪ Projetos com potencial de acréscimo do grau de cobertura dos custos de operação e de manutenção	▪ Projetos com potencial de redução de custos de operação e manutenção	▪ Projetos sem potencial de redução dos custos de operação e de manutenção; e/ou ▪ Projetos sem potencial de acréscimo do grau de cobertura dos custos de operação e de manutenção

Análise Multi-Critério: Competitividade e eficiência > Resumo





- Conclusão do plano de modernização:
  - Linha do Norte
  - Corredor Aveiro – V. Formoso
- Modernização da Linha de Cascais
- Modernização/ eletrificação:
  - Linha do Algarve
  - Linha do Douro: Caíde / Marco
  - Linha do Minho
  - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos
  - Linha do Oeste: Ramais
  - Linha do Sul: Porto de Setúbal + Praias do Sado
  - Linha do Vouga

40%

- Modernização/ Eletrificação:
  - Linha do Douro: Marco/ Régua
  - Linha do Douro: Terminal do Irivo
  - Linha do Oeste: Porto F. Foz
  - Linha do Alentejo
  - Linha do Sul: ramal da Siderurgia Nacional
  - Linha do Sul: ramal de Neves Corvo
  - Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda
  - Linha da Beira Baixa: Abrantes
- Todas as ligações internacionais (3)

30%

- Aumento de capacidade
  - Linha de Cintura: Ligação Cascais/ Cintura

20%

- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com a competitividade e eficiência dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 40%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 4.1. Financiamento e Sustentabilidade > Elegibilidade para fundos comunitários

	Igual ou superior a 80% *(100%)*	Inferior a 80% *(1% a 99%)*	Não elegíveis *(0%)*
Projetos	▪ Todos os projetos	▪ Não aplicável	▪ Não aplicável
#	30 projetos	Ø projetos	Ø projetos
Racional	▪ Projetos elegíveis para incentivos comunitários, apresentando potencial para obtenção de uma taxa de comparticipação maior ou igual a 80%	▪ Projetos elegíveis para incentivos comunitários, apresentando potencial para obtenção de uma taxa de comparticipação inferior a 80%	▪ Projetos não elegíveis para incentivos comunitários

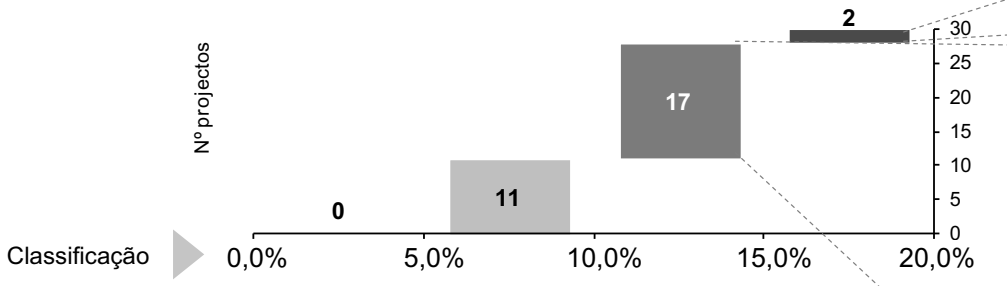
Análise Multi-Critério: 4.2. Financiamento e Sustentabilidade > Potencial captação fontes externas de *funding*

	Potencial Elevado *(100%)*	Potencial Limitado *(50%)*	Sem potencial *(0%)*
Projetos	▪ Modernização da linha de Cascais	▪ Modernização / eletrificação: – Linha do Algarve – Linha do Oeste: Ramais – Linha do Sul: ramal da Siderurgia Nacional – Linha do Sul: ramal de Neves Corvo – Metro do Mondego	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**1 projeto**	**5 projetos**	**24 projetos**
Racional	▪ Projetos com elevado potencial de captação de fontes externas de *funding*	▪ Projetos com potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*	▪ Projetos sem potencial de captação de fontes externas de *funding*

Análise Multi-Critério: 4.3. Financiamento e Sustentabilidade > Comportabilidade

	Sem Impacto *(100%)*	Impacto Moderado *(50%)*	Impacto Elevado *(0%)*
Projetos	▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Modernização / eletrificação: Linha do Algarve	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ Modernização / eletrificação: – Linha de Leixões – Linha do Sul: terminal da Termitrena – Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda ▪ Ligações internacionais: todos os projetos (3) ▪ Aumento de capacidade: todos os projetos (5)
#	**2 projetos**	**17 projetos**	**11 projetos**
Racional	▪ Projetos sem impacto em termos de comportabilidade para o Estado / SEE	▪ Projetos com impacto moderado em termos de comportabilidade para o Estado / SEE	▪ Projetos com impacto elevado em termos de comportabilidade para o Estado / SEE

Análise Multi-Critério: Financiamento e Sustentabilidade > Resumo



- Modernização da linha de Cascais
- Modernização / eletrificação
  - Linha do Algarve

20%

15%

- Conclusão do plano de modernização:
  - Linha do Norte
  - Corredor Aveiro – V. Formoso
- Modernização / eletrificação
  - Linha do Douro: todos os projetos (4)
  - Linha do Minho
  - Linha do Oeste: todos os projetos (3)
  - Linha do Alentejo
  - Linha do Sul: ramal da Siderurgia Nacional
  - Linha do Sul: ramal de Neves Corvo
  - Linha do Sul: Porto de Setúbal + Praias do Sado
  - Linha da Beira Baixa: Abrantes
  - Linha do Vouga
  - Metro do Mondego

10%

- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o financiamento e sustentabilidade financeira dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 20%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

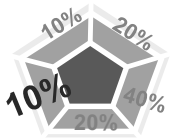
Análise Multi-Critério: 5.1. Nível de maturidade > Projetos em curso ou com existência de estudos/ projetos

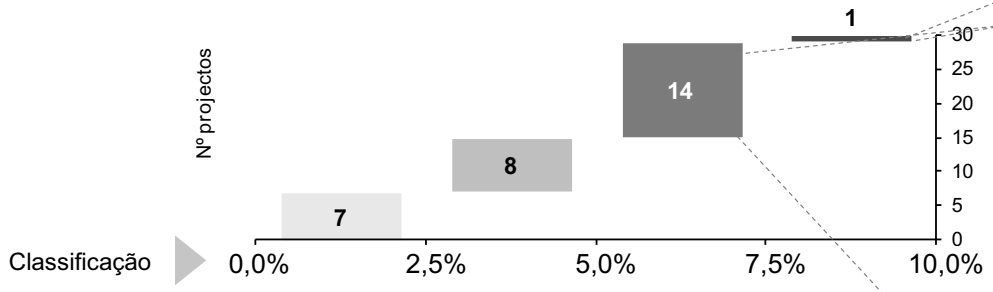
	Projetos em curso *(100%)*	Existência de PIP *(50%)*	Não *(0%)*
Projetos	▪ Conclusão do plano de modernização: – Linha do Norte – Corredor Aveiro – V. Formoso ▪ Modernização da linha de Cascais ▪ Modernização / eletrificação: – Linha do Douro: Caíde / Marco – Linha do Minho – Linha da Beira Baixa: Covilhã / Guarda – Metro do Mondego ▪ Ligações internacionais: – Lisboa / Caia + Poceirão / … ▪ Aumento de capacidade: – Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura	▪ Modernização / eletrificação: – Linha do Algarve – Linha do Douro: Marco / Régua – Linha de Leixões – Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos – Linha do Sul: terminal da Termitrena – Linha do Vouga ▪ Ligações internacionais: – Aveiro/ F. Foz/ V. Formoso – Porto / Valença ▪ Aumento de capacidade: – Linha de Cintura: Roma Areeiro / Braço de Prata	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**9 projetos**	**9 projetos**	**12 projetos**
Racional	▪ Projetos cuja execução já se encontra em curso	▪ Projetos para os quais já exista Pedido de Informação Prévia solicitado junto dos Municípios localizados na respetiva área de influência, quando aplicável, ou com estudos técnicos / de execução que revelem a maturidade dos respetivos projetos	▪ Projetos cuja execução ainda não foi iniciada, sem PIP ou sem quaisquer estudos técnicos / de execução que revelem a sua maturidade

Análise Multi-Critério: 5.2. Nível de maturidade > *Timing* de execução

	Conclusão até 2016 *(100%)*	Após 2016, antes QCA *(50%)*	Conclusão após QCA *(0%)*
Projetos	▪ Modernização / eletrificação: – Linha do Douro: Caíde / Marco	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ Modernização / eletrificação: – Linha do Douro: Régua / Pocinho – Linha do Alentejo ▪ Ligações internacionais: – Aveiro/ F. Foz/ V. Formoso – Porto / Valença ▪ Aumento de capacidade: – Linha do Norte: Gaia / Ovar – Linha do Norte: Alfarelos / Pampilhosa – Linha do Minho – Linha de Cintura: Ligação Cascais / Cintura
#	**1 projeto**	**21 projetos**	**8 projetos**
Racional	▪ Projetos cujo *timing* de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra até 2016	▪ Projetos cujo *timing* de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra entre 2016 e 2020	▪ Projetos cujo *timing* de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra após o QCA 2014/20

Análise Multi-Critério: Nível de Maturidade > Resumo





- Modernização / eletrificação:
  - Linha do Douro: Caíde / Marco

10%

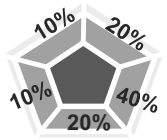
7,5%

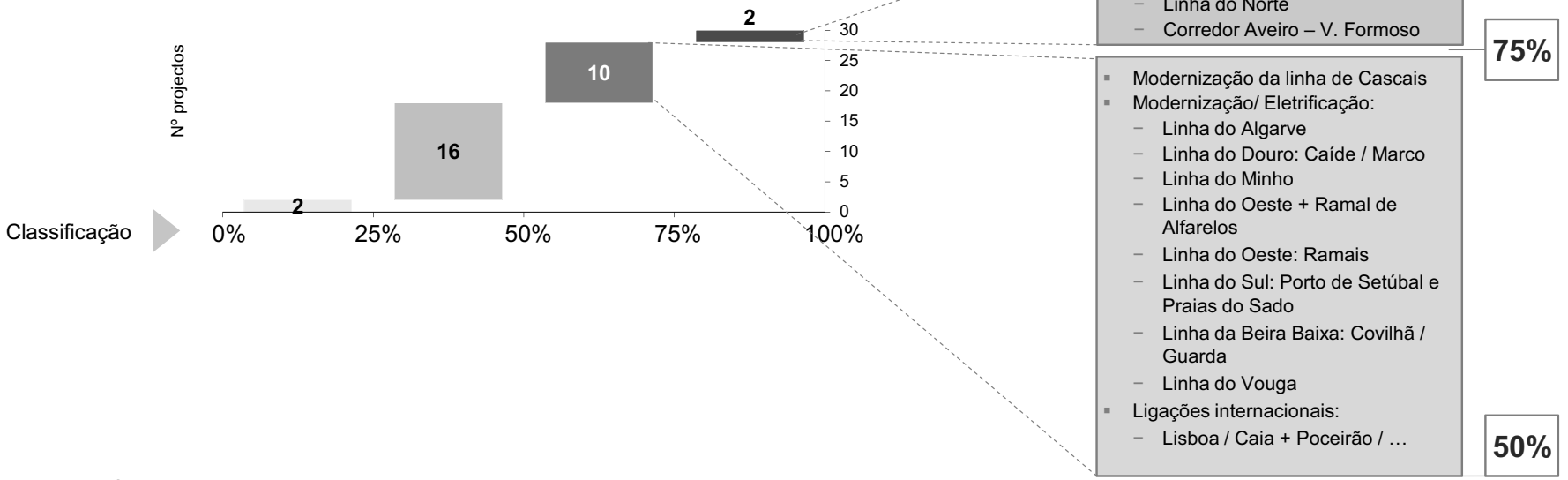
- Conclusão do plano de modernização:
  - Linha do Norte
  - Corredor Aveiro – V. Formoso
- Modernização da linha de Cascais
- Modernização / eletrificação:
  - Linha do Algarve
  - Linha do Douro: Caíde / Marco
  - Linha do Minho
  - Linha de Leixões
  - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos
  - Linha do Sul: Terminal de Termitrena
  - Linha da Beira Baixa: Covilhã/Guarda
  - Linha do Vouga
  - Metro do Mondego
- Ligações internacionais:
  - Lisboa / Caia + Poceirão / …
- Aumento de capacidade:
  - Linha de Cintura: Roma Areeiro / Braço de Prata

5,0%

- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o nível de maturidade dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 10%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-critério: Total > Resumo

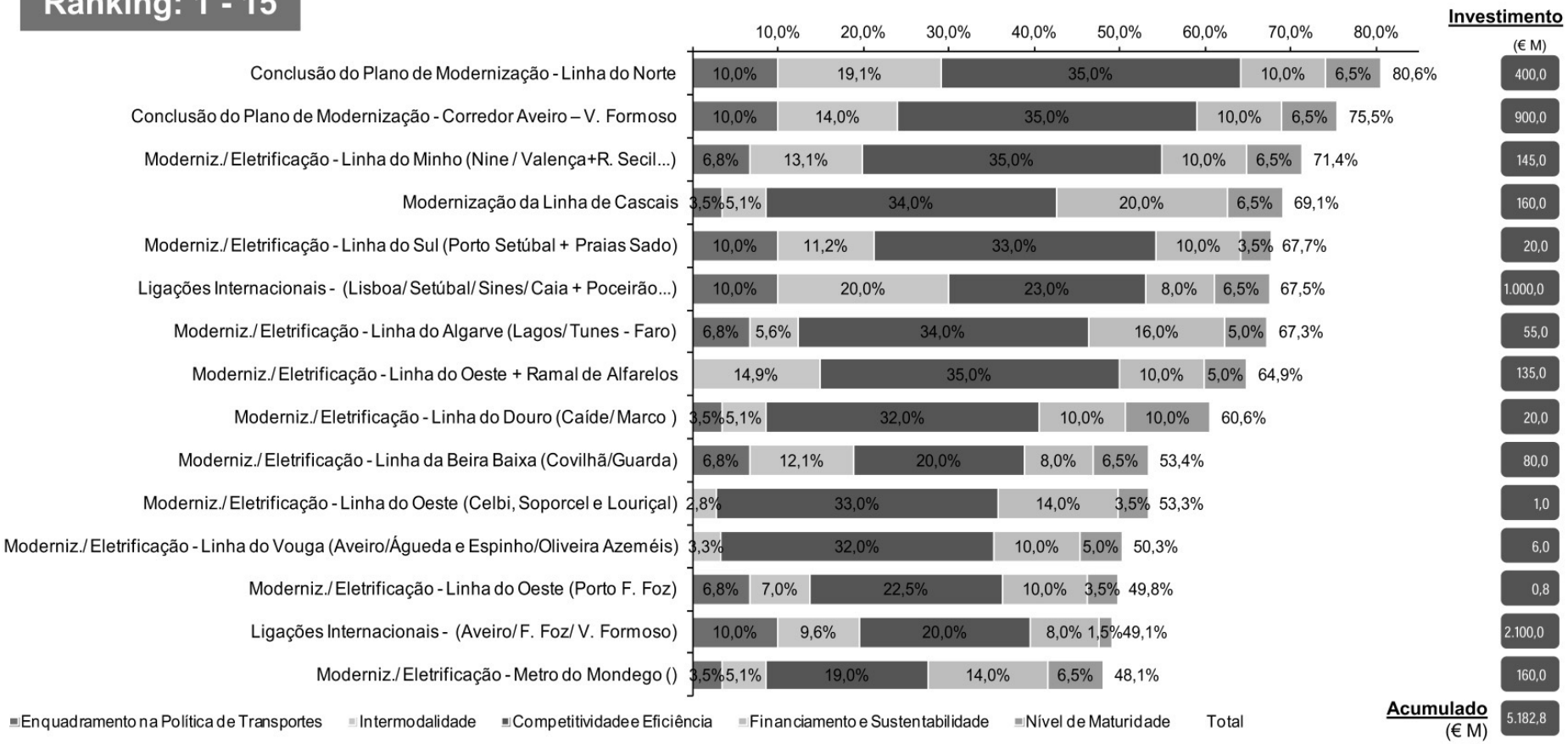




- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação final do setor ferroviário.

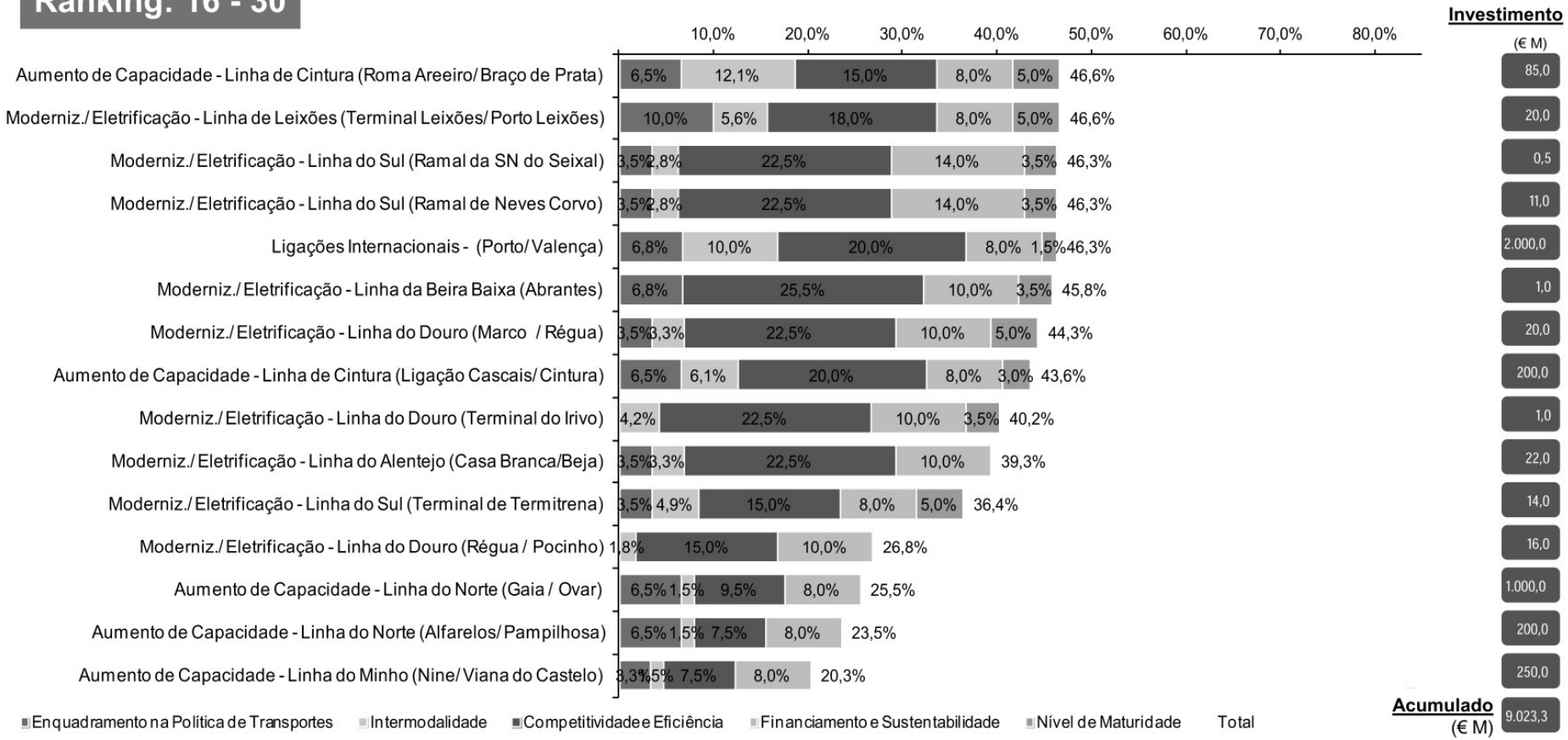
Selecção e prioritização: *resultados preliminares da análise multi-critério*

Ranking: 1 - 15



Selecção e prioritização: *resultados preliminares da análise multi-critério*

Ranking: 16 - 30



C.1. Análise Setorial

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

C.2. Análise Consolidada

Projetos mutuamente exclusivos

Prioritização consolidada

Corredores prioritários / estratégicos

Análise de *funding*

Introdução

Tal como referido no capítulo de diagnóstico e constrangimentos, foram identificadas 4 dimensões críticas de intervenção no setor rodoviário, consubstanciadas em **23 projetos**, cujo detalhe e análise (de acordo com a metodologia multi-critério explicitada no capítulo anterior) se apresenta nesta e nas próximas páginas. Em anexo encontra-se o informação detalhada de cada projeto, incluindo informação sobre os eixos de intervenção e montante total de investimento (Anexo IV).

	Projetos pré financiados	Projetos Prioritários	*Missing Links / Last Mile*	Outros Projetos
Projetos	▪ IP4. Túnel do Marão ▪ IC16. Radial da Pontinha	▪ IP3. Coimbra – Viseu ▪ IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1)	▪ IP5. Vilar Formoso – Fronteira ▪ Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia ▪ Nó do IP1/A1 com o IC9 ▪ Variante de Atalaia Montijo ▪ Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal ▪ IC35 Variante Arouca - Santa Maria da Feira ▪ Var EN9 - Ligação A16 / A21 ▪ Variante de Riachos ▪ Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados	▪ IP8. St. Margarida do Sado – Beja ▪ IC2. Carregado/Venda das Raparigas ▪ Nó dos Caniços no IP1 – VF Xira ▪ Novo nó de saída da A41 - Parque Millenium + Lig. Maia ▪ IC35. Penafiel / Entre-os-Rios ▪ Acessibilidades ao Eco Parque do Relvão, inc. ponte Chamusca ▪ IC11. Peniche/Torres Vedras ▪ Construção do lanço EN 101 - Felgueiras – Lixa EN 15 ▪ Variantes rodoviárias Vendas Novas e Montemor-o-Novo ▪ Variante à EN 378 (acesso à vila e ao porto de Sesimbra)
#	**2**	**2**	**9**	**10**
Racional	▪ Projetos que, tendo sido analisados no GT IEVA, já têm condições de financiamento pré-asseguradas	▪ Projetos considerados prioritários	▪ Projetos complementares à RTE existente, pelo que podem considerar-se *last mile* ou *missing link*	▪ Projetos que não reúnem as características para poder ser caracterizados como complementares à RTE em serviço

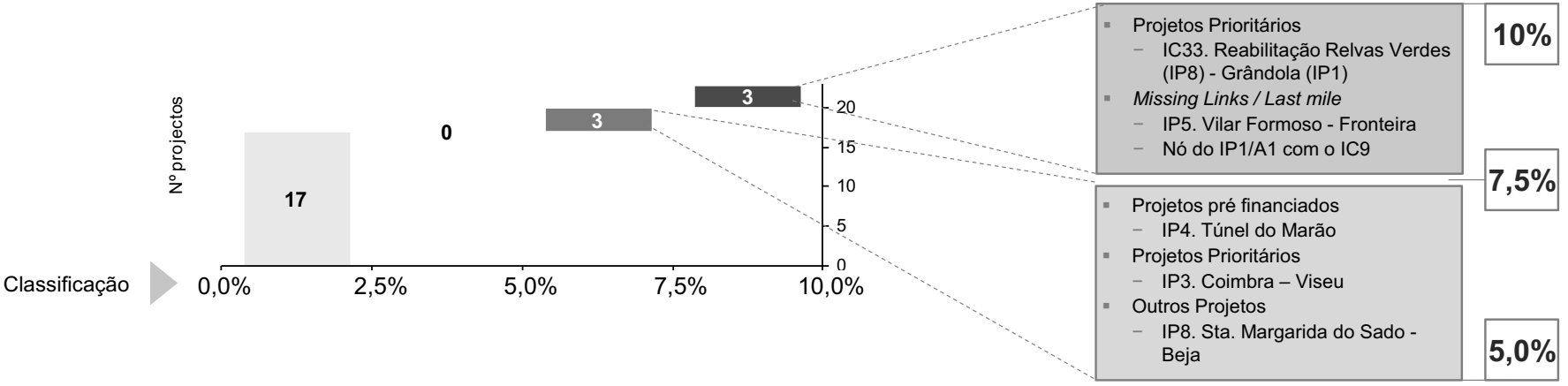
Análise Multi-Critério: 1.1. Enquadramento no Política de Transportes > Componente Europeia

	Core (100%)	*Comprehensive (50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Projetos Prioritários – IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) ▪ *Missing Links / Last mile* – IP5. Vilar Formoso - Fronteira – Nó do IP1/A1 com o IC9	▪ Projetos pré financiados – IP4. Túnel do Marão ▪ Projetos Prioritários – IP3. Coimbra - Viseu ▪ Outros Projetos – IP8. Sta. Margarida do Sado - Beja	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**3 projetos**	**3 projetos**	**17 projetos**
Racional	▪ Corredor Atlântico entre Porto, Lisboa e Sines ▪ Ligações Internacionais: – Évora – Caia; e – Aveiro - Vilar Formoso	▪ Eixo Porto – Bragança ▪ Eixo Coimbra – Viseu – Chaves ▪ Eixo Sines – Beja – Sevilha	▪ Projetos que não se enquadram na rede transeuropeia

Análise Multi-Critério: 1.2. Enquadramento no Política de Transportes > Componente Nacional

	PET *(100%)*	Outros instr. de planeamento *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Projetos pré financiados – IP4. Túnel do Marão ▪ Projetos Prioritários – IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) – IP3. Coimbra - Viseu ▪ *Missing Links / Last mile* – IP5. Vilar Formoso - Fronteira – Nó do IP1/A1 com o IC9	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ *Missing Links / Last mile* – Variante de Riachos
#	5 projetos	17 projetos	1 projeto
Racional	▪ Projetos que enquadrem ligações internacionais ▪ Projetos de conclusão de planos de modernização em eixos *Core*	▪ Projetos enquadrados no PRN2000	▪ Outros projetos que não se enquadram nos instrumentos de planeamento existentes

Análise Multi-Critério: Enquadramento no Política de Transportes > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, relacionada com o enquadramento dos projetos na política de transportes, foi atribuída uma ponderação de 10%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 2.1.1. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Portos

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Projetos pré financiados – IP4. Túnel do Marão ▪ Projetos Prioritários – IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) – IP3. Coimbra - Viseu ▪ *Missing Links / Last mile* – IP5. Vilar Formoso - Fronteira – Nó do IP1/A1 com o IC9 ▪ Outros Projetos – IP8. Sta. Margarida do Sado - Beja	▪ Não aplicável	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**6 projetos**	**Ø projetos**	**17 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a infraestruturas portuárias	▪ Projetos que potenciam ligações novas a infra-estruturas portuárias	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a infraestruturas portuárias

Análise Multi-Critério: 2.1.2. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Plataformas Logísticas

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Projetos pré financiados – IP4. Túnel do Marão ▪ Projetos Prioritários – IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) – IP3. Coimbra - Viseu ▪ *Missing Links / Last mile* – IP5. Vilar Formoso - Fronteira – Variante de Atalaia Montijo – Variante de Riachos – Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia ▪ Outros Projetos – IP8. Sta. Margarida do Sado – Beja – IC2. Carregado/Venda das Raparigas	▪ Não aplicável	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**9 projetos**	**Ø projetos**	**14 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a plataformas logísticas	▪ Projetos que potenciam ligações novas a plataformas logísticas	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a plataformas logísticas

Análise Multi-Critério: 2.1.3. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Parques Industriais

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ Não aplicável	▪ Outros Projetos – Variantes rodoviárias Vendas Novas e Montemor-o-Novo – IC35. Penafiel / Entre-os-Rios – Variante à EN 378 (acesso à vila e ao porto de Sesimbra)
#	**20 projetos**	**Ø projetos**	**3 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a parques industriais	▪ Projetos que potenciam ligações novas a parques industriais	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a parques industriais

Análise Multi-Critério: 2.2.1. Intermodalidade > Passageiros > Ligações a Aeroportos e Portos

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Projetos pré financiados – IP4. Túnel do Marão ▪ *Missing Links / Last mile* – Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia ▪ Outros Projetos – IP8. Sta. Margarida do Sado – Beja	▪ Não aplicável	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**3 projetos**	**Ø projetos**	**20 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias	▪ Projetos que potenciam ligações novas a infra-estruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias

Análise Multi-Critério: 2.2.2. Intermodalidade > Passageiros > Ligações a Núcleos Urbano Densos

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ Não aplicável	▪ *Projetos Prioritários* – IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) ▪ *Missing Links / Last mile* – IP5. Vilar Formoso – Fronteira – Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados – Variante de Riachos ▪ Outros Projetos – IP8. St. Margarida do Sado – Beja – Variantes rodoviárias Vendas Novas e Montemor-o-Novo – IC35. Penafiel / Entre-os-Rios – Variante à EN 378 (acesso à vila e ao porto de Sesimbra) – Acessibilidades ao Eco Parque do Relvão, inc. ponte Chamusca
#	**14 projetos**	**Ø projetos**	**9 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a núcleos urbano densos	▪ Projetos que potenciam ligações novas a núcleos urbano densos	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a núcleos urbano densos

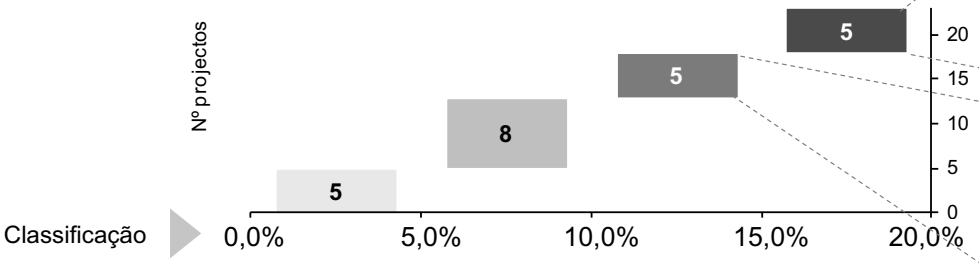
Análise Multi-Critério: 2.2.3. Intermodalidade > Passageiros > Interfaces

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Projetos pré financiados – IC16. Radial da Pontinha ▪ Projetos Prioritários – IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) ▪ *Missing Links / Last mile* – Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal – Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia – Var EN9 - Ligação A16 / A21 – Variante de Atalaia Montijo – Variante de Riachos ▪ Outros Projetos – IP8. Sta. Margarida do Sado – Beja – IC2. Carregado/Venda das Raparigas	▪ Não aplicável	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**9 projetos**	**Ø projetos**	**14 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a interfaces	▪ Projetos que potenciam ligações novas a interfaces	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a interfaces

Análise Multi-Critério: 2.2.4. Intermodalidade > Passageiros > Equipamentos Públicos, Serviços e Indústria

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ Não aplicável	▪ Projetos pré financiados – IP4. Túnel do Marão ▪ *Missing Links / Last mile* – Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados ▪ Outros Projetos – Variantes rodoviárias Vendas Novas e Montemor-o-Novo – IC35. Penafiel / Entre-os-Rios – Variante à EN 378 (acesso à vila e ao porto de Sesimbra)
#	**18 projetos**	**Ø projetos**	**5 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a equipamentos públicos, serviços e indústria	▪ Projetos que potenciam ligações novas a equipamentos públicos, serviços e indústria	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a equipamentos públicos, serviços e indústria

Análise Multi-Critério: Intermodalidade > Resumo



- Projetos pré financiados
  - IP4. Túnel do Marão
- Projetos Prioritários
  - IP3. Coimbra – Viseu
  - IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1)
- *Missing Links / Last mile*
  - IP5. Vilar Formoso – Fronteira
- Outros Projetos
  - IP8. Sta. Margarida do Sado - Beja

20%

- *Missing Links / Last mile*
  - Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia
  - Nó do IP1/A1 com o IC9
  - Variante de Atalaia Montijo
  - Variante de Riachos
- Outros Projetos
  - IC2. Carregado/Venda das Raparigas

15%

10%

- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o potencial de intermodalidade (ligação a pólos geradores / atratores), foi atribuída uma ponderação de 20%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 3.1.1. Competitividade e Eficiência > Competitividade > Captação Tráfego > Mercador.

	Potencial Elevado *(100%)*	Potencial Moderado *(50%)*	Sem aumento incremental *(0%)*
Projetos	▪ Projetos pré financiados – IC16. Radial da Pontinha ▪ Projetos Prioritários – IP3. Coimbra – Viseu ▪ *Missing Links / Last mile* – IP5. Vilar Formoso – Fronteira – Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados – Variante de Atalaia Montijo ▪ Outros Projetos – IC2. Carregado/Venda das Raparigas	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ Outros Projetos – IP8. St. Margarida do Sado – Beja – Variante à EN 378 (acesso à vila e ao porto de Sesimbra)
#	**6 projetos**	**15 projetos**	**2 projetos**
Racional	▪ Projetos com potencial de captação de tráfego elevado	▪ Projetos com potencial de captação de tráfego moderado	▪ Projetos sem potencial de captação de tráfego incremental

Análise Multi-Critério: 3.1.2. Competitividade e Eficiência > Competitividade > Captação Tráfego > Passag.

	Potencial Elevado *(100%)*	Potencial Moderado *(50%)*	Sem aumento incremental *(0%)*
Projetos	▪ Projetos pré financiados – IC16. Radial da Pontinha ▪ Projetos Prioritários – IP3. Coimbra – Viseu ▪ *Missing Links / Last mile* – IP5. Vilar Formoso – Fronteira	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ Projetos Prioritários – IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) ▪ *Missing Links / Last mile* – Nó do IP1/A1 com o IC9 – Variante de Riachos ▪ Outros Projetos – IP8. St. Margarida do Sado – Beja – Variante à EN 378 (acesso à vila e ao porto de Sesimbra)
#	**3 projetos**	**15 projetos**	**5 projetos**
Racional	▪ Projetos com potencial de captação de tráfego elevado	▪ Projetos com potencial de captação de tráfego moderado	▪ Projetos sem potencial de captação de tráfego incremental

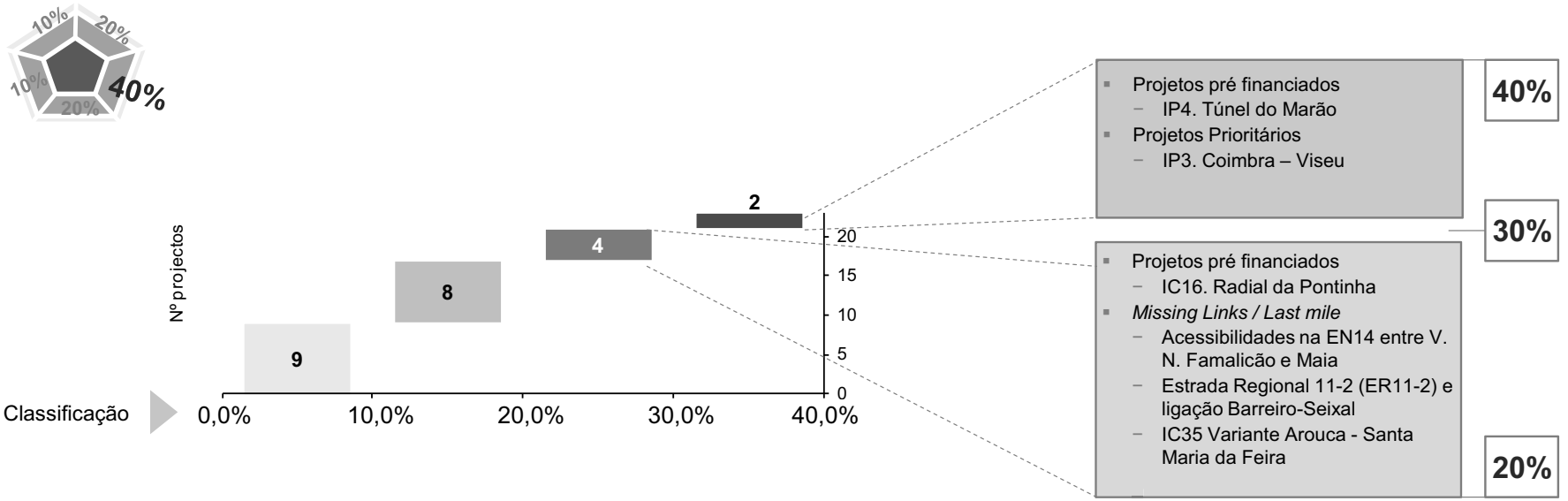
Análise Multi-Critério: 3.2.1. Competitividade e Eficiência > Eficiência > Eliminação de estrangulamentos

	Prioritários *(100%)*	Não Prioritários *(50%)*	Não *(0%)*
Projetos	▪ Projetos pré financiados – IP4. Túnel do Marão – IC16. Radial da Pontinha ▪ Projetos Prioritários – IP3. Coimbra – Viseu ▪ *Missing Links / Last mile* – Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal – IC35 Variante Arouca - Santa Maria da Feira – Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia	▪ Projetos Prioritários – IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) ▪ *Missing Links / Last mile* – IP5. Vilar Formoso – Fronteira – Var EN9 - Ligação A16 / A21 – Variante de Atalaia Montijo – Variante de Riachos ▪ Outros Projetos – IC35. Penafiel / Entre-os-Rios	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**6 projetos**	**6 projetos**	**11 projetos**
Racional	▪ Projetos que endereçam constrangimentos de prioridade elevada: – Fecho da "malha" da rede rodoviária	▪ Projetos que endereçam constrangimento de prioridade moderada: – Nível de sinistralidade – Congestionamento de tráfego nos principais eixos de acesso às grandes cidades – Difícil acesso para os veículos de pesados	▪ Projetos que endereçam constrangimento de prioridade baixa: – Estado de conservação das infraestruturas ▪ Projetos que não endereçam constrangimentos

Análise Multi-Critério: 3.2.2. Competitividade e Eficiência > Eficiência > Sustentabilidade Operacional

	Aumento Grau cobertura e Redução O&M *(100%)*	Redução O&M *(50%)*	Não *(0%)*
Projetos	▪ Projetos pré financiados – IP4. Túnel do Marão	▪ Projetos Prioritários – IP3. Coimbra – Viseu ▪ *Missing Links / Last mile* – Nó do IP1/A1 com o IC9 ▪ Outros Projetos – Nó dos Caniços no IP1 – VF Xira	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	1 projeto	3 projetos	19 projetos
Racional	▪ Projetos com potencial de acréscimo do grau de cobertura dos custos de operação e de manutenção	▪ Projetos com potencial de redução de custos de operação e manutenção	▪ Projetos sem potencial de redução dos custos de operação e de manutenção; e/ou ▪ Projetos sem potencial de acréscimo do grau de cobertura dos custos de operação e de manutenção

Análise Multi-Critério: Competitividade e eficiência > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com a competitividade e eficiência dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 40%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 4.1. Financiamento e Sustentabilidade > Elegibilidade para fundos comunitários

	Igual ou superior a 80% *(100%)*	Inferior a 80% *(1% a 99%)*	Não elegíveis *(0%)*
Projetos	▪ Projetos pré financiados – IP4. Túnel do Marão – IC16. Radial da Pontinha ▪ Projetos Prioritários – IP3. Coimbra – Viseu – IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1) ▪ *Missing Links / Last mile* – IP5. Vilar Formoso – Fronteira ▪ Outros Projetos – IP8. St. Margarida do Sado – Beja	▪ *Missing Links / Last mile* – Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal – IC35 Variante Arouca - Santa Maria da Feira – Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia – Nó do IP1/A1 com o IC9 – Var EN9 - Ligação A16 / A21 – Variante de Atalaia Montijo	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	6 projetos	6 projetos	11 projetos
Racional	▪ Projetos elegíveis para incentivos comunitários, apresentando potencial para obtenção de uma taxa de comparticipação maior ou igual a 80%	▪ Projetos elegíveis para incentivos comunitários, apresentando potencial para obtenção de uma taxa de comparticipação inferior a 80%	▪ Projetos não elegíveis para incentivos comunitários

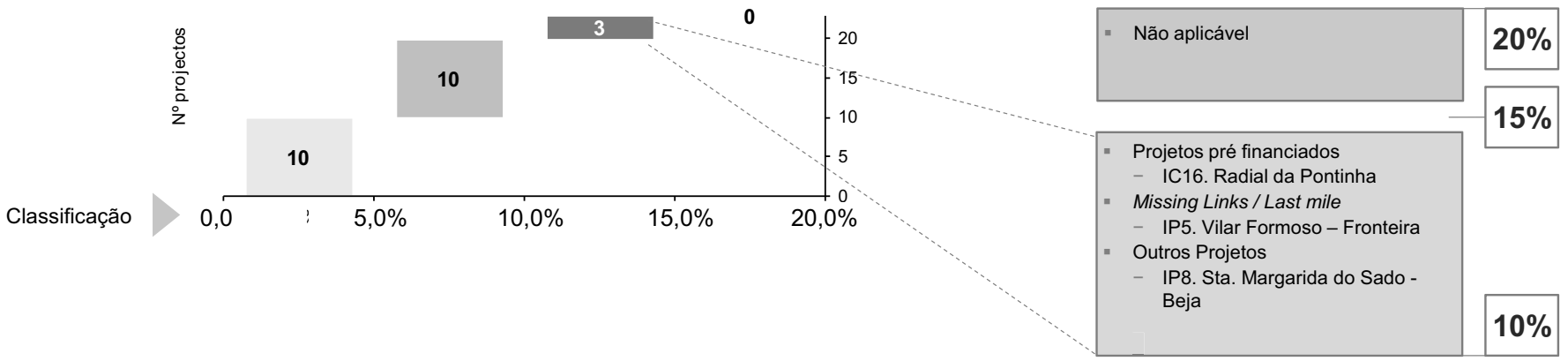
Análise Multi-Critério: 4.2. Financiamento e Sustentabilidade > Potencial captação fontes externas de *funding*

	Potencial Elevado *(100%)*	Potencial Limitado *(50%)*	Sem potencial *(0%)*
Projetos	▪ Não aplicável	▪ *Missing Links / Last mile* – Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal – Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia – Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados – Variante de Riachos ▪ Outros Projetos – Novo nó de saída da A41 - Parque Millenium + Lig. Maia	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**Ø projetos**	**5 projetos**	**18 projetos**
Racional	▪ Projetos com elevado potencial de captação de fontes externas de *funding*	▪ Projetos com potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*	▪ Projetos sem potencial de captação de fontes externas de *funding*

Análise Multi-Critério: 4.3. Financiamento e Sustentabilidade > Comportabilidade

	Sem Impacto *(100%)*	Impacto Moderado *(50%)*	Impacto Elevado *(0%)*
Projetos	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ Projetos pré financiados – IC16. Radial da Pontinha ▪ *Missing Links / Last mile* – IP5. Vilar Formoso – Fronteira – Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados – Nó do IP1/A1 com o IC9 – Variante de Atalaia Montijo – Variante de Riachos ▪ Outros Projetos – IP8. St. Margarida do Sado – Beja – Variantes rodoviárias Vendas Novas e Montemor-o-Novo – Construção do lanço EN 101 - Felgueiras – Lixa EN 15 – Nó dos Caniços no IP1 – VF Xira – Novo nó de saída da A41 - Parque Millenium + Lig. Maia	▪ Não aplicável
#	**12 projetos**	**11 projetos**	**Ø projetos**
Racional	▪ Projetos sem impacto em termos de comportabilidade para o Estado / SEE	▪ Projetos com impacto moderado em termos de comportabilidade para o Estado / SEE	▪ Projetos com impacto elevado em termos de comportabilidade para o Estado / SEE

Análise Multi-Critério: Financiamento e Sustentabilidade > Resumo



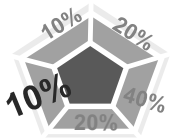
Análise Multi-Critério: 5.1. Nível de maturidade > Projetos em curso ou com existência de estudos/ projetos

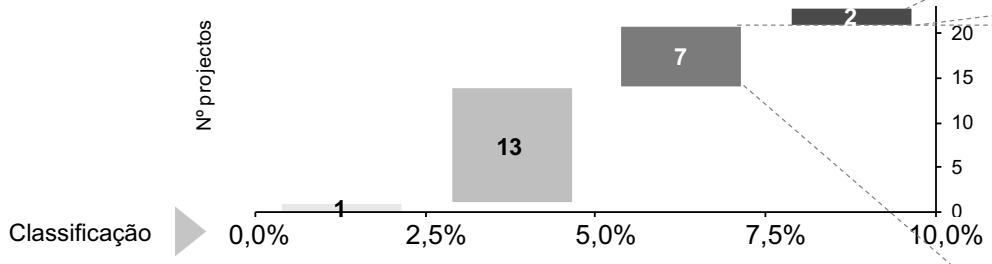
	Projetos em curso *(100%)*	Existência de PIP / Estudos Técnicos / de Execução *(50%)*	Não *(0%)*
Projetos	▪ Projetos pré financiados – IP4. Túnel do Marão – IC16. Radial da Pontinha ▪ *Missing Links / Last Mile* – Variante de Atalaia Montijo	▪ Projetos Prioritários – IP3. Coimbra - Viseu ▪ *Missing Links / Last Mile* – IP5. Vilar Formoso – Fronteira – IC35 Variante Arouca - Santa Maria da Feira – Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados – Var EN9 - Ligação A16 / A21 ▪ Outros Projetos – Acessibilidades ao Eco Parque do Relvão, inc. ponte Chamusca	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	3 projetos	6 projetos	14 projetos
Racional	▪ Projetos cuja execução já se encontra em curso	▪ Projetos para os quais já exista Pedido de Informação Prévia solicitado junto dos Municípios localizados na respetiva área de influência, quando aplicável, ou com estudos técnicos / de execução que revelem a maturidade dos respetivos projetos	▪ Projetos cuja execução ainda não foi iniciada, sem PIP ou sem quaisquer estudos técnicos / de execução que revelem a sua maturidade

Análise Multi-Critério: 5.2. Nível de maturidade > Timing de execução

	Conclusão até 2016 *(100%)*	Após 2016, antes QCA *(50%)*	Conclusão após QCA *(0%)*
Projetos	▪ Projetos pré financiados – IP4. Túnel do Marão – IC16. Radial da Pontinha	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ *Missing Links / Last mile* – Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal
#	**2 projetos**	**20 projetos**	**1 projeto**
Racional	▪ Projetos cujo *timing* de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra até 2016	▪ Projetos cujo *timing* de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra entre 2016 e 2020	▪ Projetos cujo *timing* de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra após o QCA 2014/20

Análise Multi-Critério: Nível de Maturidade > Resumo





- Projetos pré financiados
  - IP4. Túnel do Marão
  - IC16. Radial da Pontinha

10%

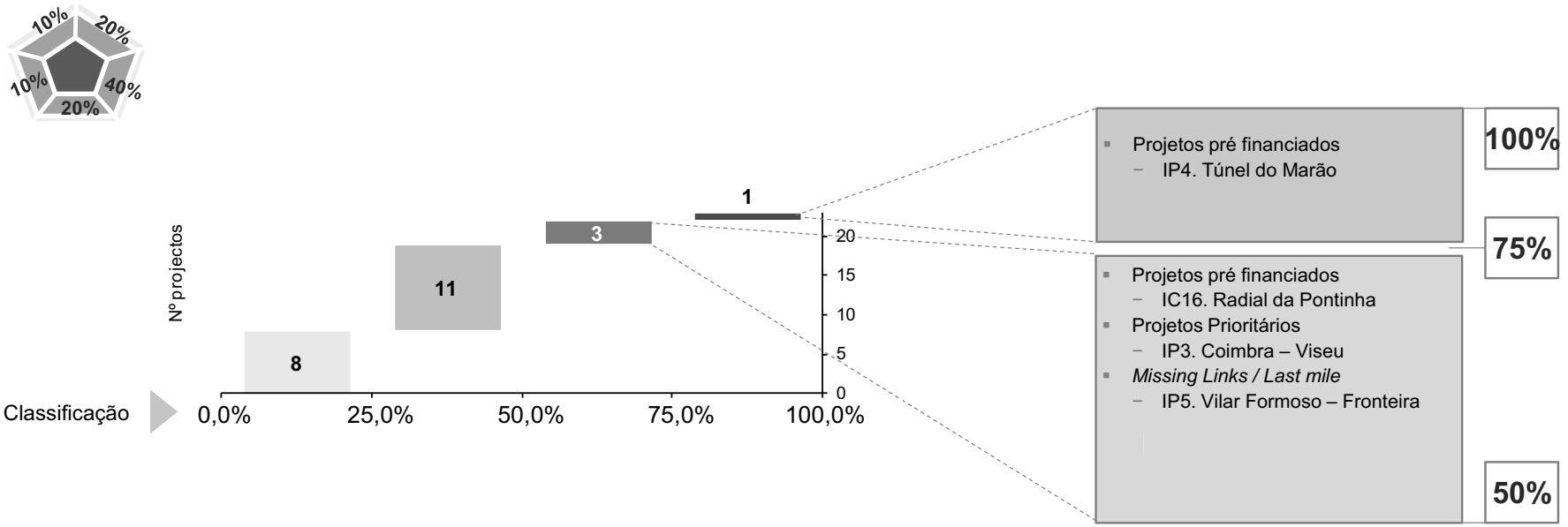
7,5%

- Projetos Prioritários
  - IP3. Coimbra – Viseu
- *Missing Links / Last mile*
  - IP5. Vilar Formoso – Fronteira
  - Variante de Atalaia Montijo
  - IC35 Variante Arouca - Santa Maria da Feira
  - Var EN9 - Ligação A16 / A21
  - Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados
- Outros Projetos
  - Acessibilidades ao Eco Parque do Relvão, inc. ponte Chamusca

5,0%

- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o nível de maturidade dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 10%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

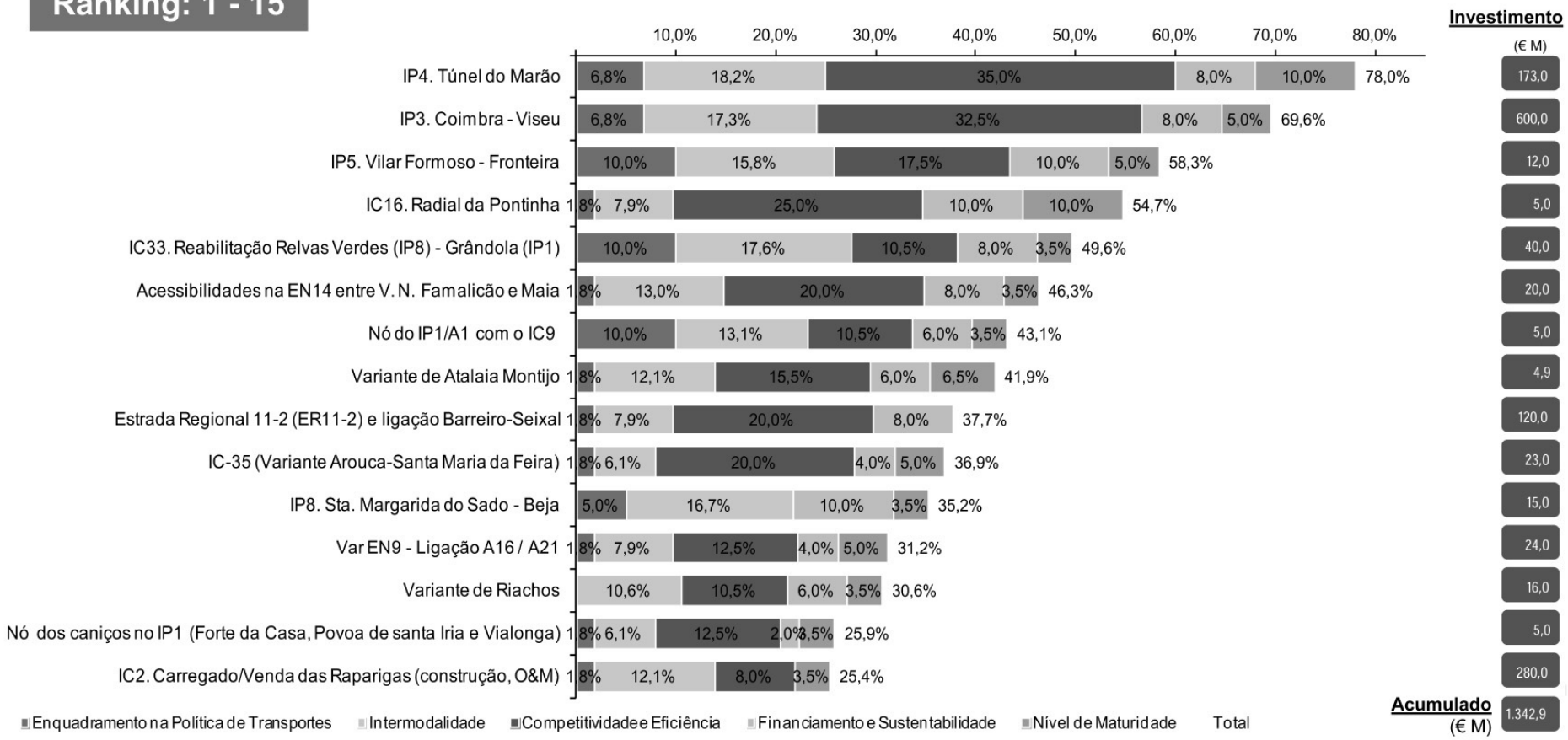
Análise Multi-Critério: Total > Resumo



- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação final do setor rodoviário.

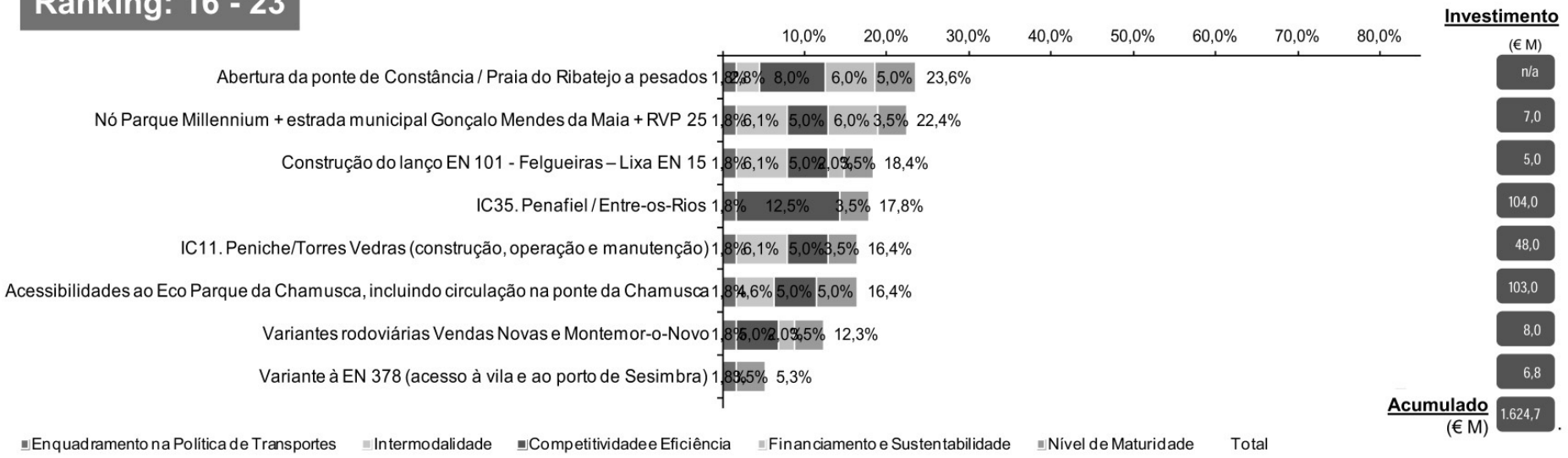
Selecção e prioritização: *resultados preliminares da análise multi-critério*

Ranking: 1 - 15



Selecção e prioritização: *resultados preliminares da análise multi-critério*

Ranking: 16 - 23



C.1. Análise Setorial

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

C.2. Análise Consolidada

Projetos mutuamente exclusivos

Prioritização consolidada

Corredores prioritários / estratégicos

Análise de *funding*

Introdução

Tal como referido no capítulo de diagnóstico e constrangimentos, foram identificadas 5 dimensões críticas de intervenção no setor marítimo - portuário, consubstanciadas em **33 projetos**, cujo detalhe e análise (de acordo com a metodologia multi-critério explicitada no capítulo anterior) se apresenta nesta e nas próximas páginas. Em anexo encontra-se o informação detalhada de cada projeto, incluindo informação sobre os eixos de intervenção e montante total de investimento (Anexo IV).

	Acessibilidades marítimas a portos	Acessibilidades ferro/rodov. a portos	Aumento capacidade / condições operação	Plataformas logísticas e/ou industriais	Terminais / infra-estruturas *greenfield*
Projetos	▪ Viana do Castelo: melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima ▪ Aveiro: receção navios maior dimensão ▪ F. Foz: receção navios maior dimensão ▪ Lisboa: navegabilidade e descont. ▪ Setúbal: receção navios maior dimensão ▪ VN Douro: – Canal navegável, segurança e sinalização – Eclusas	▪ Viana do Castelo: – Acesso rodoviário – Ramal ferroviário ▪ Setúbal: lig. ferroviária Mitrena	▪ Viana do Castelo: – Ampliação porto comercial – Equipamentos e grua 100t ▪ Leixões: ampliação terminal cont. Sul ▪ Aveiro: – Terminais *Ro-Ro*, contentores e granéis – Sistemas de informação ▪ Lisboa: – Terminal Seixal (Cais SN) – Terminal cont. Alcântara – Terminal cont. Stª Apolónia – Reabilitação cais Alhandra ▪ Setúbal: expansão *ro-ro* ▪ Sines: expansão terminal XXI ▪ Algarve: melhoria instalações ▪ VN Douro: melhoria infraestruturas portuárias	▪ Leixões: plataforma logística ▪ Aveiro: – ZALI e expansão plataforma de Cacia ▪ F. Foz: dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul	▪ Leixões: – Novo terminal de cruzeiros – Novo terminal de contentores ▪ Aveiro: desenvolvimento de terminais cobertos ▪ Lisboa: – Novo terminal *deep sea* – Nova gare passageiros cruzeiros – Marina do Tejo ▪ Sines: novo terminal Vasco da Gama
#	7	3	13	3	7
Racional	▪ Projetos relacionados com a melhoria de acessos marítimos a portos	▪ Projetos relacionados com construção ou melhoria de acessos ferro e rodoviários a portos, numa ótica de intermodalidade	▪ Projetos que consistem em aumentos de capacidade, eficiência e de condições de operação	▪ Projetos associados à implementação ou melhoria de plataformas logísticas e/ou industriais adjacentes a infraestruturas portuárias	▪ Projetos relativos à construção de terminais *greenfield*

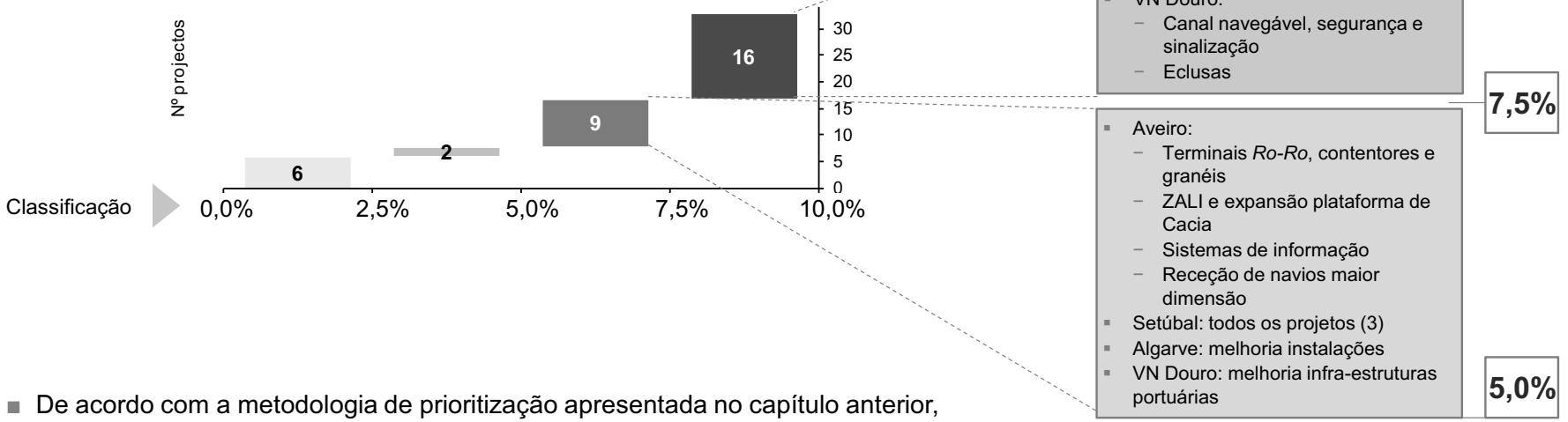
Análise Multi-Critério: 1.1. Enquadramento no Política de Transportes > Componente Europeia

	Core (100%)	*Comprehensive (50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Leixões: – Ampliação terminal cont. Sul – Novo terminal de cruzeiros – Novo terminal de contentores – Plataforma logística ▪ Lisboa: – Navegabilidade e descont. – Terminal Seixal (Cais SN) – Terminal cont. Alcântara – Terminal cont. Stª Apolónia – Reabilitação cais Alhandra – Novo terminal *deep sea* – Nova gare passageiros cruzeiros – Marina do Tejo ▪ Sines: – Expansão terminal XXI – Novo terminal Vasco da Gama ▪ VN Douro: – Canal navegável, segurança e sinalização – Eclusas	▪ Aveiro: – Receção navios maior dimensão – Desenvolvimento de terminais cobertos – Terminais *Ro-Ro*, contentores e granéis – Sistemas de informação – ZALI e expansão plataforma de Cacia ▪ Setúbal: – Receção navios maior dimensão – Lig. ferroviária Mitrena – Expansão *ro-ro* ▪ Algarve: – Melhoria instalações ▪ VN Douro: – Melhoria infraestruturas portuárias	▪ Viana do Castelo: – Melhoria acessibilidade, operacionalidade e protecção marítima – Acesso rodoviário – Ramal ferroviário – Ampliação porto comercial – Equipamentos e grua 100t ▪ F. Foz: – Recepção navios maior dimensão – Dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul
#	**16 projetos**	**10 projetos**	**7 projetos**
Racional	▪ Projetos compreendidos nos portos de: – Leixões – Lisboa – Sines – VN Douro (via navegável)	▪ Projetos compreendidos nos portos de: – Aveiro – Setúbal – Algarve – VN Douro (infraestruturas portuárias)	▪ Projetos que não se enquadram na rede transeuropeia, integrados nos portos de: – Viana do Castelo – F. Foz

Análise Multi-Critério: 1.2. Enquadramento no Política de Transportes > Componente Nacional

	PET *(100%)*	Outros instr. de planeamento *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Leixões: – Ampliação terminal cont. Sul – Novo terminal de cruzeiros – Novo terminal de contentores – Plataforma logística ▪ Aveiro: – Receção navios maior dimensão – ZALI e expansão plataforma de Cacia ▪ Lisboa: – Novo terminal *deep sea* – Nova gare passageiros cruzeiros ▪ Setúbal: – Lig. ferroviária Mitrena – Expansão *ro-ro* ▪ Sines: – Expansão terminal XXI – Novo terminal Vasco da Gama ▪ Viana do Castelo: equipamentos e grua 100t	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ Aveiro: – Desenvolvimento de terminais cobertos
#	**13 projetos**	**19 projetos**	**1 projeto**
Racional	▪ Projetos com potencial de contribuir para o aumento da competitividade da economia Portuguesa e que reúnam condições de comportabilidade para o Estado, apresentem saldo custo-benefício positivo e permitam a participação do setor privado	▪ Projetos previstos em: – Planos estratégicos, de desenvolvimento e/ou acção dos portos – CRER 2020 Centro de Portugal – Portugal Logístico – Planos de desenvolvimento e ordenamento	▪ Outros projetos que não se enquadram nos instrumentos de planeamento existentes

Análise Multi-Critério: Enquadramento no Política de Transportes > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, relacionada com o enquadramento dos projetos na política de transportes, foi atribuída uma ponderação de 10%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 2.1.1. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Portos

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ Leixões: – Novo terminal de contentores ▪ Lisboa: – Novo terminal *deep sea* ▪ Sines: – Novo terminal Vasco da Gama ▪ Setúbal: – Lig. ferroviária Mitrena ▪ Viana do Castelo: – Acesso rodoviário – Ramal ferroviário – Ampliação porto comercial ▪ F. Foz: – Dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul	▪ Leixões: – Novo terminal de cruzeiros ▪ Lisboa: – Nova gare passageiros cruzeiros – Marina do Tejo
#	**22 projetos**	**8 projetos**	**3 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a infraestruturas portuárias	▪ Projetos que potenciam ligações novas a infra-estruturas portuárias	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a infraestruturas portuárias

Análise Multi-Critério: 2.1.2. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Plataformas Logísticas

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Aveiro: – Todos os projetos (5) ▪ Leixões: – Ampliação terminal cont. Sul – Novo terminal de contentores ▪ Lisboa: – Terminal Seixal (Cais SN) – Terminal cont. Alcântara – Terminal cont. Stª Apolónia – Novo terminal *deep sea* ▪ Setúbal: – Receção navios maior dimensão – Expansão *ro-ro* ▪ Sines: – Expansão terminal XXI – Novo terminal Vasco da Gama ▪ VN Douro: – Canal navegável, segurança e sinalização – Eclusas	▪ Setúbal: – Lig. ferroviária Mitrena	▪ Algarve – Melhoria instalações ▪ F. Foz: – Receção navios maior dimensão – Dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul ▪ Leixões: – Novo terminal de cruzeiros – Plataforma logística ▪ Lisboa: – Navegabilidade e descont. – Reabilitação cais Alhandra – Nova gare passageiros cruzeiros – Marina do Tejo ▪ Viana do Castelo: – Todos os projetos (5) ▪ VN Douro: – Melhoria infraestruturas portuárias
#	**17 projetos**	**1 projeto**	**15 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a plataformas logísticas	▪ Projetos que potenciam ligações novas a plataformas logísticas	▪ Outros Projetos que não potenciam ligações a plataformas logísticas

Análise Multi-Critério: 2.1.3. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Parques industriais

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Leixões: – Todos os projetos, excepto o terminal de cruzeiros (3) ▪ Lisboa: – Terminal Seixal (Cais SN) – Reabilitação cais Alhandra – Novo terminal *deep sea* ▪ Sines: todos os projetos (2) ▪ VN Douro: – Canal navegável, segurança e sinalização – Eclusas ▪ Aveiro: todos os projetos (5) ▪ Setúbal: – Receção navios maior dimensão – Expansão *ro-ro* ▪ Viana do Castelo: – Melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima – Equipamentos e grua 100t ▪ F. Foz: – Receção navios maior dimensão	▪ F. Foz: – Dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul ▪ Setúbal: – Lig. ferroviária Mitrena	▪ Algarve: – Melhoria instalações ▪ Leixões: – Novo terminal de cruzeiros ▪ Lisboa: – Navegabilidade e descont. – Terminal cont. Alcântara – Terminal cont. Stª Apolónia – Nova gare passageiros cruzeiros – Marina do Tejo ▪ Viana do Castelo: – Acesso rodoviário – Ramal ferroviário – Ampliação porto comercial ▪ VN Douro: – Melhoria infraestruturas portuárias
#	**20 projetos**	**2 projetos**	**11 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a parques industriais	▪ Projetos que potenciam ligações novas a parques industriais	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a parques industriais

Análise Multi-Critério: 2.2.1. Intermodalidade > Passageiros > Ligações a Aeroportos e Portos

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Leixões: – Novo terminal de cruzeiros ▪ Lisboa: – Nova gare passageiros cruzeiros ▪ Algarve: – Melhoria instalações ▪ VN Douro: – Canal navegável, segurança e sinalização – Eclusas – Melhoria infraestruturas portuárias	▪ Lisboa: – Marina do Tejo	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**6 projetos**	**1 projeto**	**26 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias	▪ Projetos que potenciam ligações novas a infra-estruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias

Análise Multi-Critério: 2.2.2. Intermodalidade > Passageiros > Ligações a Núcleos Urbano Densos

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Leixões: – Novo terminal de cruzeiros ▪ Lisboa: – Nova gare passageiros cruzeiros	▪ Lisboa: – Marina do Tejo	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**2 projetos**	**1 projeto**	**30 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a núcleos urbano densos	▪ Projetos que potenciam ligações novas a núcleos urbano densos	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a núcleos urbano densos

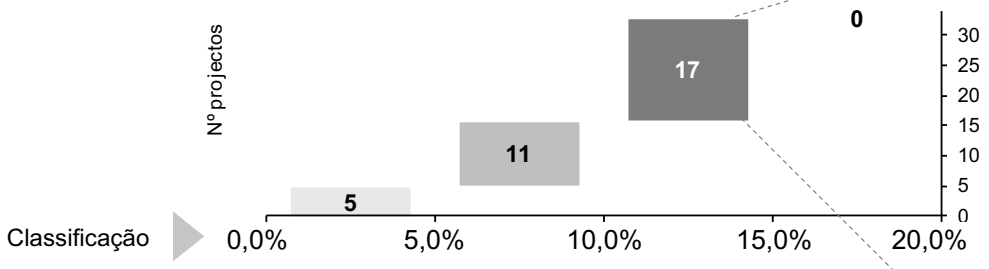
Análise Multi-Critério: 2.2.3. Intermodalidade > Passageiros > Interfaces

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Leixões: – Novo terminal de cruzeiros ▪ Lisboa: – Nova gare passageiros cruzeiros	▪ Lisboa: – Marina do Tejo	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**2 projetos**	**1 projeto**	**30 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a interfaces	▪ Projetos que potenciam ligações novas a interfaces	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a interfaces

Análise Multi-Critério: 2.2.4. Intermodalidade > Passageiros > Equipamentos Públicos, Serviços e Indústria

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Leixões: – Novo terminal de cruzeiros ▪ Lisboa: – Nova gare passageiros cruzeiros ▪ Algarve: – Melhoria instalações ▪ VN Douro: – Melhoria infraestruturas portuárias	▪ Lisboa: – Marina do Tejo	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta
#	**4 projetos**	**1 projeto**	**28 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a equipamentos públicos, serviços e indústria	▪ Projetos que potenciam ligações novas a equipamentos públicos, serviços e indústria	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a equipamentos públicos, serviços e indústria

Análise Multi-Critério: 2. Intermodalidade > Resumo



- Não aplicável — **20%**
- **15%**
- Leixões:
  - Ampliação terminal cont. Sul
  - Novo terminal de contentores
- Aveiro:
  - Terminais *Ro-Ro*, contentores e granéis
  - ZALI e expansão plataforma de Cacia
  - Sistemas de informação
  - Receção de navios maior dimensão
  - Desenvolvimento de terminais cobertos
- Lisboa
  - Novo terminal *deep* sea
  - Terminal Seixal (Cais SN)
  - Terminal cont. Alcântara
  - Terminal cont. Stª Apolónia
- Setúbal:
  - Receção navios maior dimensão
  - Expansão *ro-ro*
- Sines: todos os projetos (2)
- VN Douro:
  - Canal navegável, segurança e sinalização
  - Eclusas

10%

- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o potencial de intermodalidade (ligação a pólos geradores / atratores), foi atribuída uma ponderação de 20%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 3.1.1. Competitividade e Eficiência > Competitividade > Captação Tráfego > Mercador.

	Potencial Elevado *(100%)*	Potencial Moderado *(50%)*	Sem aumento incremental *(0%)*
Projetos	▪ Algarve – Melhoria instalações ▪ Aveiro: – Receção navios maior dimensão – Terminais *Ro-Ro*, contentores e granéis – ZALI e expansão plataforma de Cacia ▪ F. Foz: – Receção navios maior dimensão ▪ Leixões: – Ampliação terminal cont. Sul – Novo terminal de contentores – Plataforma logística ▪ Lisboa: – Terminal cont. Alcântara – Novo terminal *deep sea* ▪ Setúbal: – Todos os projetos (3) ▪ Sines: – Todos os projetos (2) ▪ VN Douro: – Melhoria infraestruturas portuárias	▪ Aveiro: – Desenvolvimento de terminais cobertos – Sistemas de informação ▪ F. Foz: – Dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul ▪ Lisboa: – Navegabilidade e descont. – Terminal Seixal (Cais SN) – Terminal cont. Stª Apolónia – Reabilitação cais Alhandra ▪ Viana do Castelo: – Todos os projetos (5) ▪ VN Douro: – Eclusas – Melhoria infraestruturas portuárias	▪ Leixões: – Novo terminal de cruzeiros ▪ Lisboa: – Nova gare passageiros cruzeiros – Marina do Tejo
#	**16 projetos**	**14 projetos**	**3 projetos**
Racional	▪ Projetos com potencial de captação de tráfego elevado	▪ Projetos com potencial de captação de tráfego moderado	▪ Projetos sem potencial de captação de tráfego incremental

Análise Multi-Critério: 3.1.2. Competitividade e Eficiência > Competitividade > Captação Tráfego > Passag.

	Potencial Elevado *(100%)*	Potencial Moderado *(50%)*	Sem aumento incremental *(0%)*

Projetos	▪ Algarve
	  – Melhoria instalações
	▪ Leixões:
	  – Novo terminal de cruzeiros
	▪ Lisboa:
	  – Nova gare passageiros cruzeiros
		▪ VN Douro:
		  – Canal navegável, segurança e sinalização
		  – Eclusas
		  – Melhoria infraestruturas portuárias
			▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta

#	**3 projetos**	**3 projetos**	**27 projetos**
Racional	▪ Projetos com potencial de captação de tráfego elevado	▪ Projetos com potencial de captação de tráfego moderado	▪ Projetos sem potencial de captação de tráfego incremental

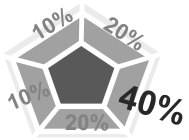
Análise Multi-Critério: 3.2.1. Competitividade e Eficiência > Eficiência > Eliminação de estrangulamentos

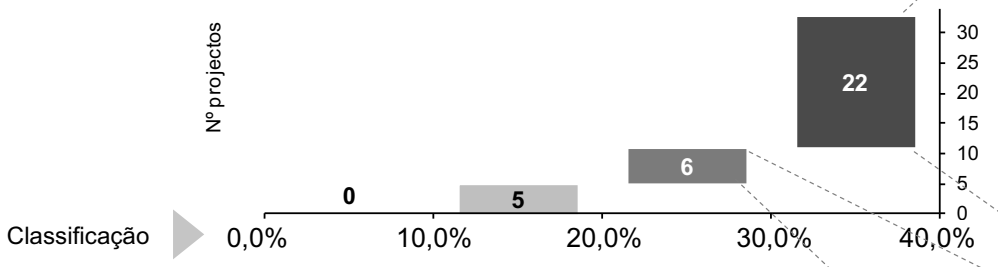
	Prioritário *(100%)*	Não Prioritário *(0%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Leixões: todos os projetos (4) ▪ Lisboa: todos os projetos, exceto (6): – Terminal Seixal (Cais SN) – Reabilitação cais Alhandra ▪ Sines: todos os projetos (2) ▪ VN Douro: todos os projetos (3) ▪ Aveiro: todos os projetos, exceto (4): – Sistemas de informação ▪ Setúbal: todos os projetos (3) ▪ Algarve – melhoria instalações ▪ Viana do Castelo: todos os projetos (4) – Acesso rodoviário ▪ F. Foz: todos os projetos (2)	▪ Aveiro: – Sistemas de informação ▪ Lisboa: – Terminal Seixal (Cais SN) – Reabilitação cais Alhandra ▪ Viana do Castelo: – Acesso rodoviário	▪ Não aplicável
#	**29 projetos**	**4 projetos**	**Ø projetos**
Racional	▪ Projetos que endereçam constrangimentos de prioridade elevada: – Condições de acesso / receção de navios – Limitações de capacidade – Ligação inexistente ou insuficiente à ferrovia e plataformas logísticas	▪ Projetos que endereçam constrangimento de prioridade moderada: – Vida útil / obsolescência técnica – Ligação inexistente ou insuficiente à rodovia	▪ Projetos que não endereçam constrangimentos de prioridade elevada ou moderada

Análise Multi-Critério: 3.2.2. Competitividade e Eficiência > Eficiência > Sustentabilidade Operacional

	Aumento Grau cobertura e Redução O&M *(100%)*	Redução O&M *(50%)*	Não *(0%)*
Projetos	▪ Leixões: todos os projetos (4) ▪ Lisboa: todos os projetos, exceto (6): – Reabilitação cais Alhandra – Navegabilidade e descont. ▪ Sines: todos os projetos (2) ▪ Aveiro: – Receção navios maior dimensão – Terminais *Ro-Ro*, contentores e granéis – ZALI e expansão plataforma de Cacia ▪ Setúbal: – Receção navios maior dimensão – Expansão *ro-ro* ▪ Algarve: melhoria instalações ▪ Viana do Castelo: – Melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima – Ampliação porto comercial – Equipamentos e grua 100t ▪ F. Foz: receção navios maior dimensão	▪ Lisboa – Reabilitação cais Alhandra – Navegabilidade e descont. ▪ Aveiro: – Desenvolvimento de terminais cobertos – Sistemas de informação ▪ VN Douro: – Canal navegável, segurança e sinalização – Eclusas	▪ F. Foz: – Dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul ▪ Setúbal: – Lig. ferroviária Mitrena ▪ Viana do Castelo: – Acesso rodoviário – Ramal ferroviário ▪ VN Douro: – Melhoria infraestruturas portuárias
#	**22 projetos**	**6 projetos**	**5 projetos**
Racional	▪ Projetos com potencial de acréscimo do grau de cobertura dos custos de operação e de manutenção	▪ Projetos com potencial de redução de custos de operação e manutenção	▪ Projetos sem potencial de redução dos custos de operação e de manutenção; e/ou ▪ Projetos sem potencial de acréscimo do grau de cobertura dos custos de operação e de manutenção

Análise Multi-Critério: Competitividade e eficiência > Resumo





- Viana do Castelo:
  - Melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima
  - Ampliação porto comercial
  - Equipamentos e grua 100t
- Leixões: todos os projetos (4)
- Aveiro:
  - Terminais *Ro-Ro*, contentores e granéis
  - Receção navios maior dimensão
  - ZALI e expansão plataforma de Cacia
- F. Foz: receção navios maior dimensão
- Lisboa: todos os projetos, exceto (5):
  - Terminal Seixal (Cais SN)
  - Reabilitação cais Alhandra
  - Navegabilidade e descont.
- Setúbal:
  - Receção navios maior dimensão
  - Expansão *ro-ro*
- Sines: todos os projetos (2)
- Algarve: melhoria instalações
- VN Douro: Canal navegável, segurança e sinalização

40%

- Aveiro: desenvolvimento de terminais cobertos
- Lisboa:
  - Terminal Seixal (Cais SN)
  - Navegabilidade e descont
- Setúbal: lig. ferroviária Mitrena
- VN Douro:
  - Eclusas
  - Melhoria infra-estruturas portuárias

30%

20%

- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com a competitividade e eficiência dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 40%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 4.1. Financiamento e Sustentabilidade > Elegibilidade para fundos comunitários

	Igual ou superior a 80% *(100%)*	Inferior a 80% *(1% a 99%)*	Não elegíveis *(0%)*
Projetos	▪ Viana do Castelo: – Melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima – Acesso rodoviário – Ramal ferroviário ▪ Aveiro: – Receção navios maior dimensão ▪ F. Foz: – Receção navios maior dimensão ▪ Lisboa: – Navegabilidade e descont. ▪ Setúbal: – Receção navios maior dimensão – Lig. ferroviária Mitrena ▪ VN Douro: – Canal navegável, segurança e sinalização – Eclusas	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ Viana do Castelo: – Equipamentos e grua 100t ▪ Setúbal: – Expansão *ro-ro*
#	**10 projetos**	**21 projetos**	**2 projeto**
Racional	▪ Projetos elegíveis para incentivos comunitários, apresentando potencial para obtenção de uma taxa de comparticipação maior ou igual a 80%	▪ Projetos elegíveis para incentivos comunitários, apresentando potencial para obtenção de uma taxa de comparticipação inferior a 80%	▪ Projetos não elegíveis para incentivos comunitários

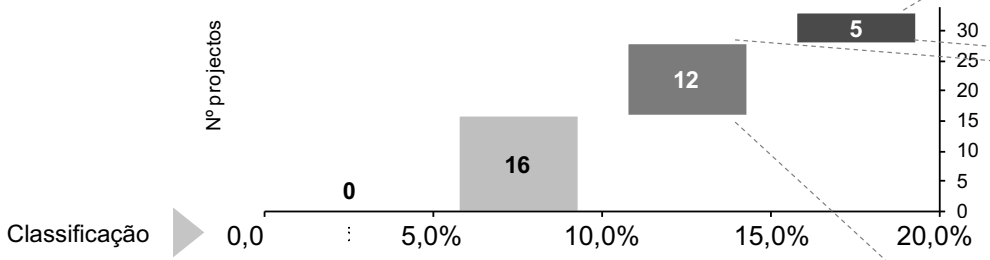
Análise Multi-Critério: 4.2. Financiamento e Sustentabilidade > Potencial de captação de fontes externas de *funding*

	Potencial Elevado *(100%)*	Potencial Limitado *(50%)*	Sem potencial *(0%)*
Projetos	▪ Leixões: – Novo terminal de cruzeiros – Novo terminal de contentores ▪ Lisboa: – Novo terminal *deep sea* – Nova gare passageiros cruzeiros ▪ Setúbal: – Receção navios maior dimensão	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ Viana do Castelo: – Melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima – Acesso rodoviário – Ramal ferroviário – Ampliação porto comercial ▪ Aveiro: – Terminais *Ro-Ro*, contentores e granéis – Sistemas de informação – Receção navios maior dimensão ▪ F. Foz: – Receção navios maior dimensão ▪ Lisboa: – Terminal cont. Stª Apolónia – Navegabilidade e descont. ▪ Setúbal: – Lig. ferroviária Mitrena ▪ Algarve: – Melhoria instalações
#	5 projetos	16 projetos	12 projetos
Racional	▪ Projetos com elevado potencial de captação de fontes externas de *funding*	▪ Projetos com potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*	▪ Projetos sem potencial de captação de fontes externas de *funding*

Análise Multi-Critério: 4.3. Financiamento e Sustentabilidade > Comportabilidade

	Sem Impacto *(100%)*	Impacto Moderado *(50%)*	Impacto Elevado *(0%)*
Projetos	▪ Não aplicável	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ Viana do Castelo: – Melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima – Acesso rodoviário – Ramal ferroviário – Ampliação porto comercial ▪ Aveiro: – Receção navios maior dimensão ▪ F. Foz: – Receção navios maior dimensão – Dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul ▪ Lisboa: – Navegabilidade e descont ▪ Setúbal: – Lig. ferroviária Mitrena ▪ Sines: – Novo terminal Vasco da Gama
#	**Ø projetos**	**23 projetos**	**10 projetos**
Racional	▪ Projetos sem impacto em termos de comportabilidade para o Estado / SEE	▪ Projetos com impacto moderado em termos de comportabilidade para o Estado / SEE	▪ Projetos com impacto elevado em termos de comportabilidade para o Estado / SEE

Análise Multi-Critério: Financiamento e Sustentabilidade > Resumo



- Leixões:
  - Novo terminal de cruzeiros
  - Novo terminal de contentores
- Lisboa:
  - Novo terminal *deep sea*
  - Nova gare passageiros cruzeiros
- Setúbal:
  - Receção navios maior dimensão

20%

- Leixões:
  - Plataforma logística
  - Ampliação terminal cont. Sul
- Aveiro:
  - ZALI e expansão plataforma de Cacia
  - Desenvolvimento de terminais cobertos
- Lisboa:
  - Marina do Tejo
  - Terminal Seixal (Cais SN)
  - Terminal cont. Alcântara
  - Reabilitação cais Alhandra
- Sines: expansão terminal XXI
- VN Douro: todos os projetos (3)

15%

10%

- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o financiamento e sustentabilidade financeira dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 20%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

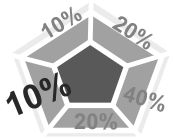
Análise Multi-Critério: 5.1. Nível de maturidade > Projetos em curso ou com existência de estudos/ projetos

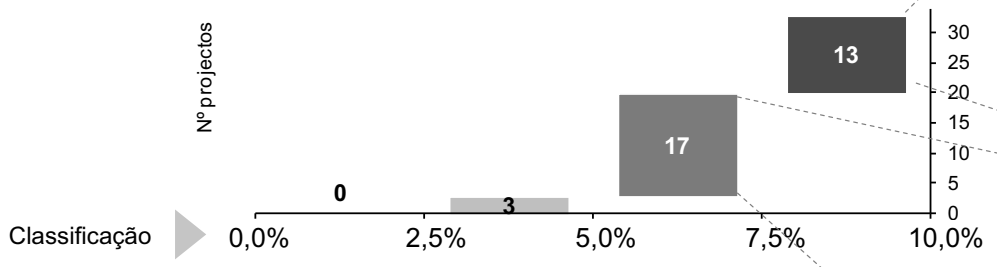
	Projetos em curso *(100%)*	Existência de PIP *(50%)*	Não *(0%)*
Projetos	▪ Viana do Castelo: – Equipamentos e grua 100t ▪ Leixões: – Ampliação terminal cont. Sul – Novo terminal de cruzeiros – Plataforma logística ▪ Aveiro: – Receção navios maior dimensão ▪ Lisboa: – Nova gare passageiros cruzeiros	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ Aveiro: – Desenvolvimento de terminais cobertos ▪ F. Foz: – Receção navios maior dimensão – Dinamização logística e acessib. marítimas margem Sul ▪ Lisboa: – Navegabilidade e descont. – Terminal Seixal (Cais SN) ▪ Setúbal: – Lig. ferroviária Mitrena
#	**6 projetos**	**21 projetos**	**6 projetos**
Racional	▪ Projetos cuja execução já se encontra em curso	▪ Projetos para os quais já exista Pedido de Informação Prévia solicitado junto dos Municípios localizados na respetiva área de influência, quando aplicável, ou com estudos técnicos / de execução que revelem a maturidade dos respetivos projetos	▪ Projetos cuja execução ainda não foi iniciada, sem PIP ou sem quaisquer estudos técnicos / de execução que revelem a sua maturidade

Análise Multi-Critério: 5.2. Nível de maturidade > Timing de execução

	Conclusão até 2016 *(100%)*	Após 2016, antes QCA *(50%)*	Conclusão após QCA *(0%)*
Projetos	▪ Viana do Castelo: – Equipamentos e grua 100t ▪ Leixões: – Ampliação terminal cont. Sul – Novo terminal de cruzeiros ▪ Aveiro: – Terminais *Ro-Ro*, contentores e granéis – Sistemas de informação – Receção navios maior dimensão ▪ Lisboa: – Navegabilidade e descont. – Terminal Seixal (Cais SN) – Nova gare passageiros cruzeiros – Terminal cont. Alcântara – Terminal cont. Stª Apolónia – Reabilitação cais Alhandra ▪ Setúbal: expansão *ro-ro* ▪ Sines: expansão terminal XXI ▪ Algarve: melhoria instalações ▪ F. Foz: receção navios maior dimensão	▪ Restantes projetos, exceto os enumerados nas restantes opções de resposta	▪ Não aplicável
#	**16 projetos**	**17 projetos**	**Ø projetos**
Racional	▪ Projetos cujo *timing* de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra até 2016	▪ Projetos cujo *timing* de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra entre 2016 e 2020	▪ Projetos cujo *timing* de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra após o QCA 2014/20

Análise Multi-Critério: Nível de Maturidade > Resumo





- Leixões:
  - Novo terminal de cruzeiros
  - Ampliação terminal cont. Sul
- Aveiro:
  - Terminais *Ro-Ro*, contentores e granéis
  - Sistemas de informação
  - Receção navios maior dimensão
- Lisboa:
  - Nova gare passageiros cruzeiros
  - Terminal cont. Alcântara
  - Terminal cont. Stª Apolónia
  - Reabilitação cais Alhandra
- Setúbal: Expansão *ro-ro*
- Sines: expansão terminal XXI
- Algarve: melhoria instalações
- Viana do Castelo:
  - Equipamentos e grua 100t

10%

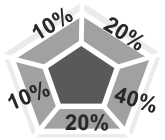
7,5%

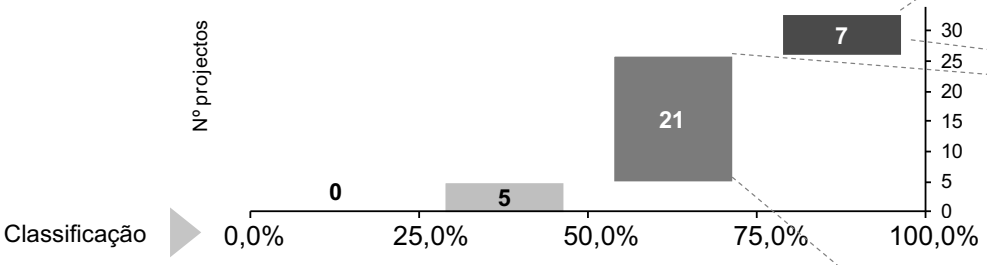
- Viana do Castelo: todos os projetos, excepto (4):
  - Equipamentos e grua 100t
- Leixões:
  - Plataforma logística
  - Novo terminal de contentores
- Aveiro: ZALI e expansão plataforma de Cacia
- F. Foz: Receção navios maior dimensão
- Lisboa: restantes projetos
- Setúbal: Receção navios maior dimensão
- Sines: novo terminal Vasco da Gama
- VN Douro: todos os projetos (3)

5,0%

- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o nível de maturidade dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 10%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: Total > Resumo





100%

- Leixões:
  - Novo terminal de cruzeiros
  - Ampliação terminal cont. Sul
  - Novo terminal de contentores
- Lisboa:
  - Novo terminal *deep sea*
  - Nova gare passageiros cruzeiros
- Setúbal: receção navios maior dimensão
- Sines: expansão terminal XXI

75%

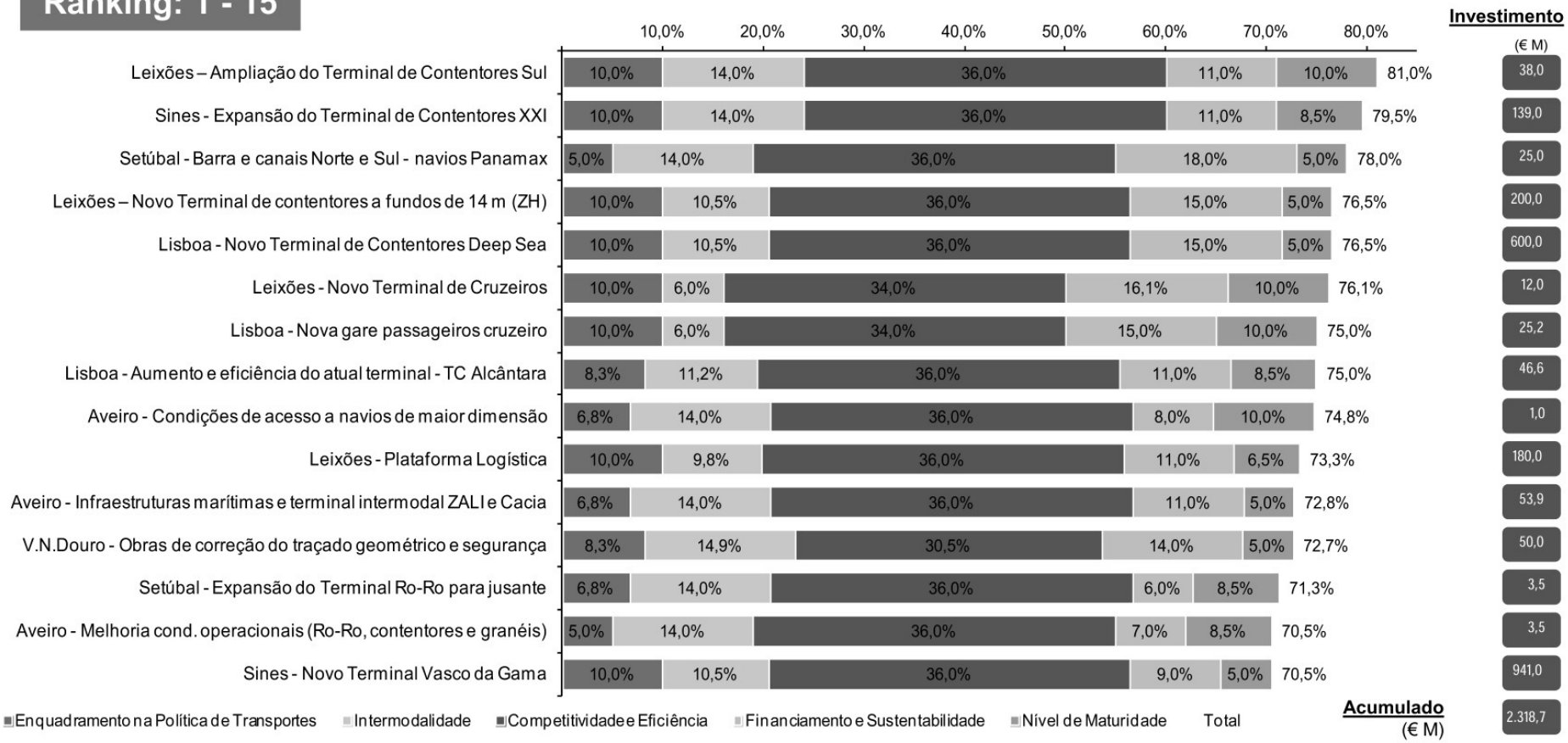
- Viana do Castelo:
  - Melhoria acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima
  - Equipamentos e grua 100t
- Leixões: plataforma Logística
- Aveiro: todos os projetos (5)
- F. Foz: receção navios maior dimensão
- Lisboa: todos os projetos, exceto (6):
  - Novo terminal *deep sea*
  - Nova gare passageiros cruzeiros
- Setúbal: Expansão *ro-ro*
- Sines:
  - Novo terminal Vasco da Gama
- Algarve: melhoria instalações
- VN Douro: todos os projetos (3)

50%

- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação final do setor marítimo-portuário.

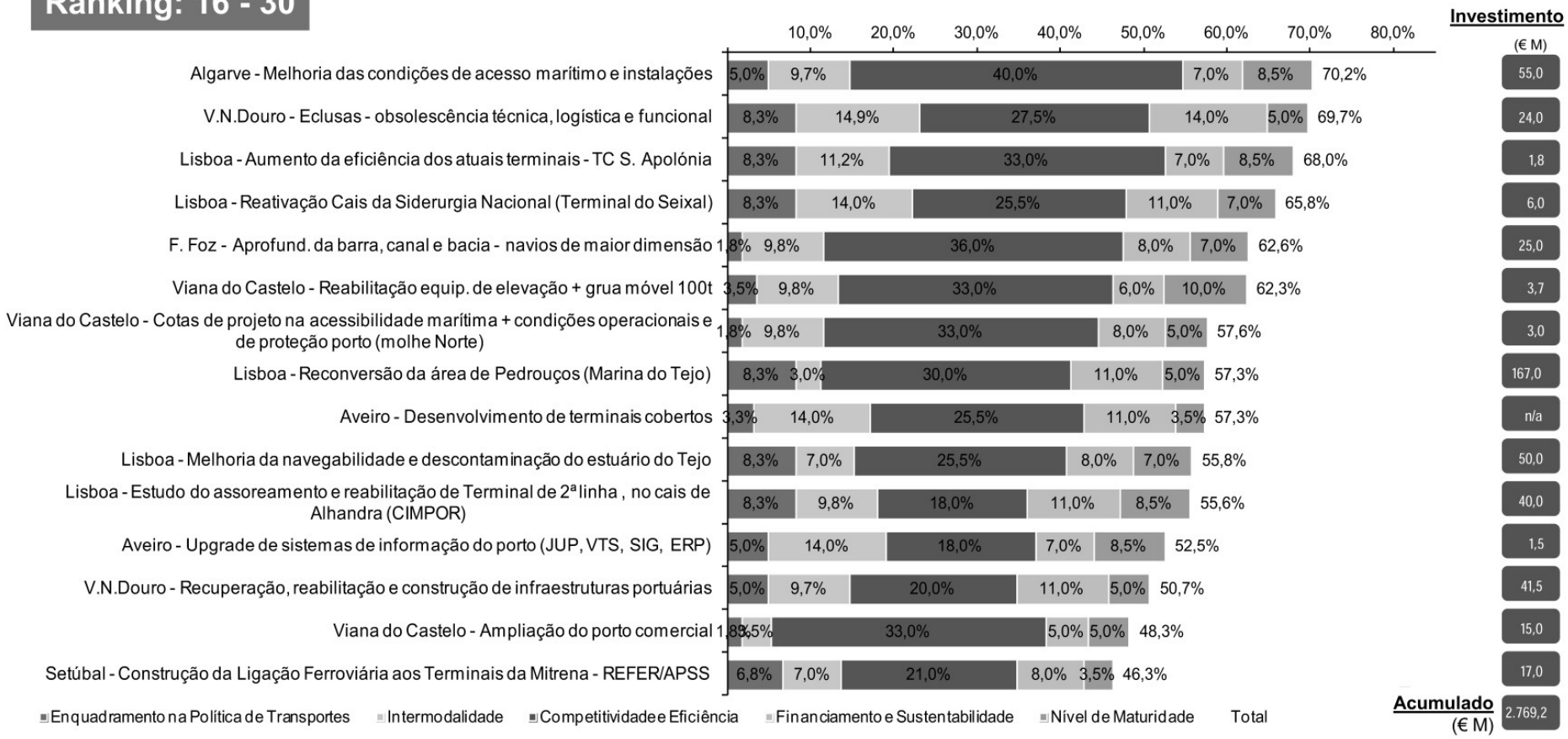
Selecção e prioritização: *resultados preliminares da análise multi-critério*

Ranking: 1 - 15



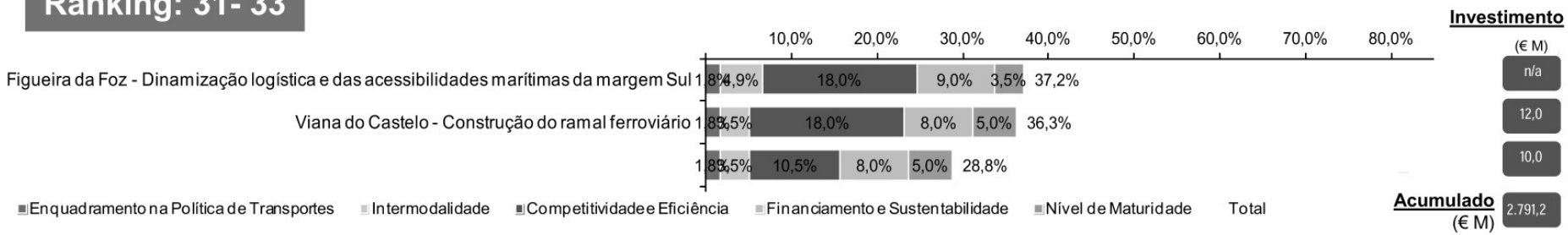
Selecção e prioritização: *resultados preliminares da análise multi-critério*

Ranking: 16 - 30



Selecção e prioritização: *resultados preliminares da análise multi-critério*

Ranking: 31- 33



C.1. Análise Setorial

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

C.2. Análise Consolidada

Projetos mutuamente exclusivos

Prioritização consolidada

Corredores prioritários / estratégicos

Análise de *funding*

Introdução

- Tal como referido no capítulo de diagnóstico e constrangimentos, foram identificados **3 projetos** no setor aeroportuário. Em anexo encontra-se o informação detalhada de cada projeto, incluindo informação sobre os eixos de intervenção e montante total de investimento (Anexo IV). Os projetos identificados são os seguintes:

Projetos	Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL)	*Integrators* - Fedex	Base aérea Monte Real
Breve descrição	▪ Construção de um novo Terminal de Carga, situado no Aeroporto de Lisboa, que possibilitará a deslocalização do terminal de carga existente para o interior do aeroporto permitindo, assim, melhorar a operação atual da DHL Express.	▪ Este projeto envolve um conjunto de iniciativas de curto/médio prazo que poderão contribuir para uma melhorar a articulação entre todos os organismos envolvidos nas operações de carga expresso e infraestruturas aeroportuários, nomeadamente do aeroporto de Lisboa e Porto.	▪ Adaptação da base aérea Monte Real com o objetivo de proporcionar a utilização de voos comerciais.

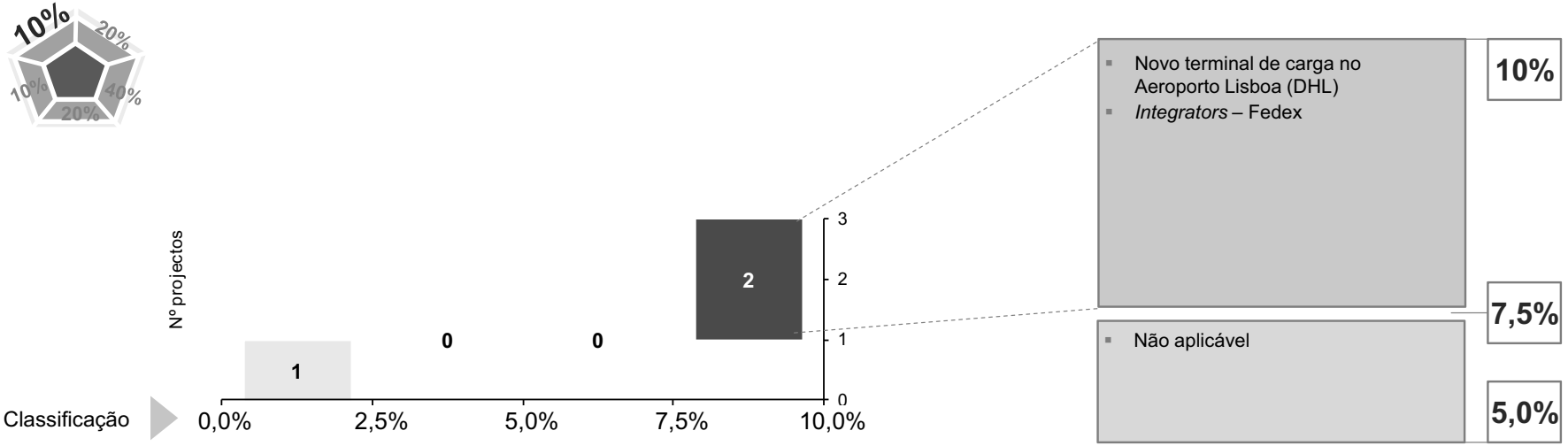
Análise Multi-Critério: 1.1. Enquadramento no Política de Transportes > Componente Europeia

	Core (100%)	*Comprehensive (50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ *Integrators* – Fedex	▪ Não aplicável	▪ Base aérea Monte Real
#	2 projetos	Ø projetos	1 projeto
Racional	▪ Projetos compreendidos no aeroporto de Lisboa	▪ Não aplicável	▪ Projetos que não se enquadram na rede transeuropeia

Análise Multi-Critério: 1.2. Enquadramento no Política de Transportes > Componente Nacional

	PET *(100%)*	Outros instr. de planeamento *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ *Integrators* – Fedex	▪ Não aplicável	▪ Base aérea Monte Real
#	2 projetos	Ø projetos	1 projeto
Racional	▪ Projetos com potencial de contribuir para o aumento da competitividade da economia Portuguesa e que reúnam condições de comportabilidade para o Estado, apresentem saldo custo-benefício positivo e permitam a participação do setor privado	▪ Não aplicável ao setor aeroportuário	▪ Outros projetos que não se enquadram no PET

Análise Multi-Critério: Enquadramento no Política de Transportes > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, relacionada com o enquadramento dos projetos na política de transportes, foi atribuída uma ponderação de 10%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 2.1.1. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Portos

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Não aplicável	▪ Não aplicável	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ *Integrators* – Fedex ▪ Base aérea Monte Real
#	Ø projetos	Ø projetos	3 projetos
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a infraestruturas portuárias	▪ Projetos que potenciam ligações novas a infra-estruturas portuárias	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a infraestruturas portuárias

Análise Multi-Critério: 2.1.2. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Plataformas Logísticas

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ *Integrators* – Fedex	▪ Base aérea Monte Real	▪ Não aplicável
#	2 projetos	1 projeto	Ø projetos
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a plataformas logísticas	▪ Projetos que potenciam ligações novas a plataformas logísticas	▪ Outros Projetos que não potenciam ligações a plataformas logísticas

Análise Multi-Critério: 2.1.3. Intermodalidade > Mercadorias > Ligações a Parques industriais

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Não aplicável	▪ Base aérea Monte Real	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ *Integrators* – Fedex
#	Ø projetos	1 projeto	2 projetos
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a parques industriais	▪ Projetos que potenciam ligações novas a parques industriais	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a parques industriais

Análise Multi-Critério: 2.2.1. Intermodalidade > Passageiros > Ligações a Aeroportos e Portos

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Não aplicável	▪ Não aplicável	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ *Integrators* – Fedex ▪ Base aérea Monte Real
#	Ø projetos	Ø projeto	3 projetos
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias	▪ Projetos que potenciam ligações novas a infra-estruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias

Análise Multi-Critério: 2.2.2. Intermodalidade > Passageiros > Ligações a Núcleos Urbano Densos

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Não aplicável	▪ Base aérea Monte Real	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ *Integrators* – Fedex
#	Ø projetos	1 projeto	2 projetos
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a núcleos urbano densos	▪ Projetos que potenciam ligações novas a núcleos urbano densos	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a núcleos urbano densos

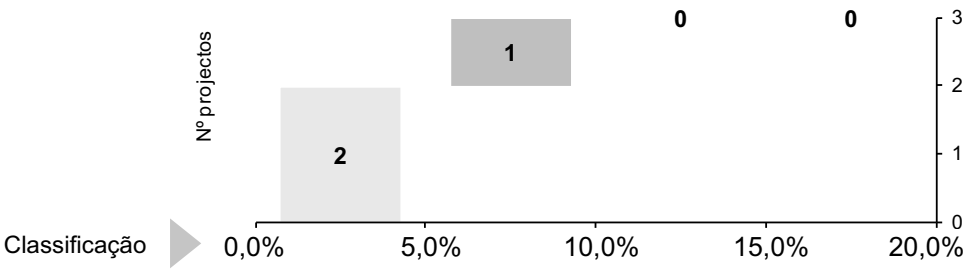
Análise Multi-Critério: 2.2.3. Intermodalidade > Passageiros > Interfaces

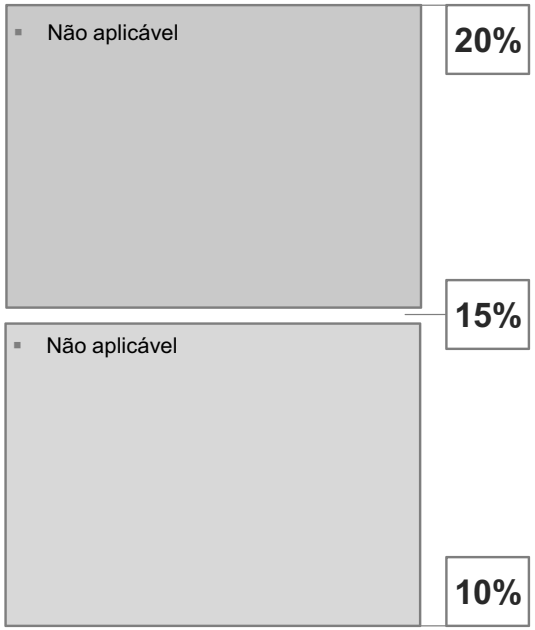
	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Não aplicável	▪ Base aérea Monte Real	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ *Integrators* – Fedex
#	**Ø projetos**	**1 projeto**	**2 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a interfaces	▪ Projetos que potenciam ligações novas a interfaces	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a interfaces

Análise Multi-Critério: 2.2.4. Intermodalidade > Passageiros > Equipamentos Públicos, Serviços e Indústria

	Ligações Insuficientes *(100%)*	Ligações Novas *(50%)*	Outros *(0%)*
Projetos	▪ Não aplicável	▪ Base aérea Monte Real	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ *Integrators* – Fedex
#	**Ø projetos**	**1 projeto**	**2 projetos**
Racional	▪ Projetos que potenciam ligações consideradas insuficientes a equipamentos públicos, serviços e indústria	▪ Projetos que potenciam ligações novas a equipamentos públicos, serviços e indústria	▪ Outros projetos que não potenciam ligações a equipamentos públicos, serviços e indústria

Análise Multi-Critério: Intermodalidade > Resumo





- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o potencial de intermodalidade (ligação a pólos geradores / atratores), foi atribuída uma ponderação de 20%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 3.1.1. Competitividade e Eficiência > Competitividade > Captação Tráfego > Mercador.

	Potencial Elevado *(100%)*	Potencial Moderado *(50%)*	Sem aumento incremental *(0%)*
Projetos	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL)	▪ *Integrators* – Fedex ▪ Base aérea Monte Real	▪ Não aplicável
#	**1 projeto**	**2 projetos**	**Ø projetos**
Racional	▪ Projetos com potencial de captação de tráfego elevado	▪ Projetos com potencial de captação de tráfego moderado	▪ Projetos sem potencial de captação de tráfego incremental

Análise Multi-Critério: 3.1.2. Competitividade e Eficiência > Competitividade > Captação Tráfego > Passag.

	Potencial Elevado *(100%)*	Potencial Moderado *(50%)*	Sem aumento incremental *(0%)*
Projetos	▪ Não aplicável	▪ Base aérea Monte Real	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ *Integrators* – Fedex
#	**Ø projetos**	**1 projeto**	**2 projetos**
Racional	▪ Projetos com potencial de captação de tráfego elevado	▪ Projetos com potencial de captação de tráfego moderado	▪ Projetos sem potencial de captação de tráfego incremental

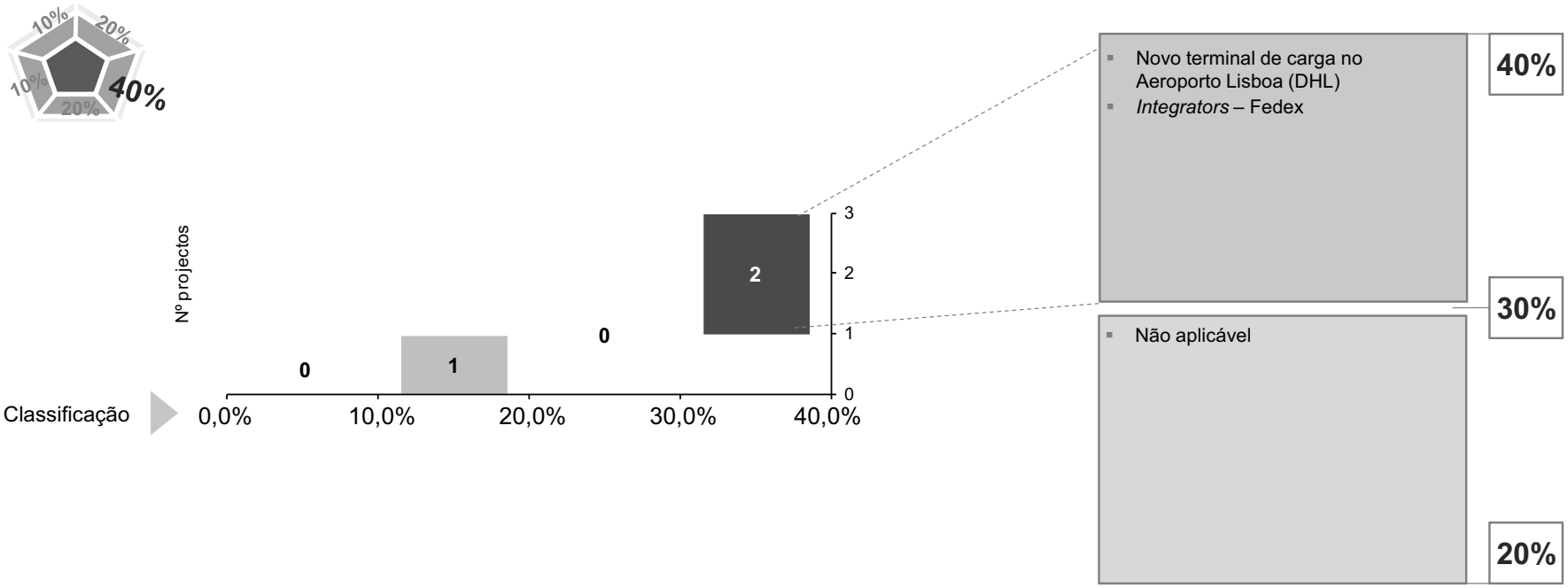
Análise Multi-Critério: 3.2.1. Competitividade e Eficiência > Eficiência > Eliminação de estrangulamentos

	Prioritários *(100%)*	Não prioritários *(50%)*	Não *(0%)*
Projetos	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ *Integrators* – Fedex	▪ Não aplicável	▪ Base aérea Monte Real
#	**2 projetos**	**Ø projetos**	**1 projeto**
Racional	▪ Projetos que endereçam constrangimentos de prioridade elevada: – Nº de movimentos hora para passageiros/carga – Espaço para instalação de infraestruturas de empresas integradoras/operações	▪ Projetos que endereçam constrangimento de prioridade moderada: – Espaço para estacionamento aeronaves – Falta de dinamização comercial para infra-estruturas já existentes	▪ Projetos que não endereçam constrangimentos de prioridade elevada ou moderada

Análise Multi-Critério: 3.2.2. Competitividade e Eficiência > Eficiência > Sustentabilidade Operacional

	Aumento Grau cobertura e Redução O&M *(100%)*	Redução O&M *(50%)*	Não *(0%)*
Projetos	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ *Integrators* – Fedex	▪ Base aérea Monte Real	▪ Não aplicável
#	2 projetos	1 projeto	Ø projetos
Racional	▪ Projetos com potencial de acréscimo do grau de cobertura dos custos de operação e de manutenção	▪ Projetos com potencial de redução de custos de operação e manutenção	▪ Projetos sem potencial de redução dos custos de operação e de manutenção; e/ou ▪ Projetos sem potencial de acréscimo do grau de cobertura dos custos de operação e de manutenção

Análise Multi-Critério: Competitividade e eficiência > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com a competitividade e eficiência dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 40%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

Análise Multi-Critério: 4.1. Financiamento e Sustentabilidade > Elegibilidade para fundos comunitários

	Igual ou superior a 80% *(100%)*	Inferior a 80% *(1% a 99%)*	Não elegíveis *(0%)*
Projetos	▪ Não aplicável	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ *Integrators* – Fedex ▪ Base aérea Monte Real	▪ Não aplicável
#	Ø projetos	3 projetos	Ø projetos
Racional	▪ Projetos elegíveis para incentivos comunitários, apresentando potencial para obtenção de uma taxa de comparticipação maior ou igual a 80%	▪ Projetos elegíveis para incentivos comunitários, apresentando potencial para obtenção de uma taxa de comparticipação inferior a 80%	▪ Projetos não elegíveis para incentivos comunitários

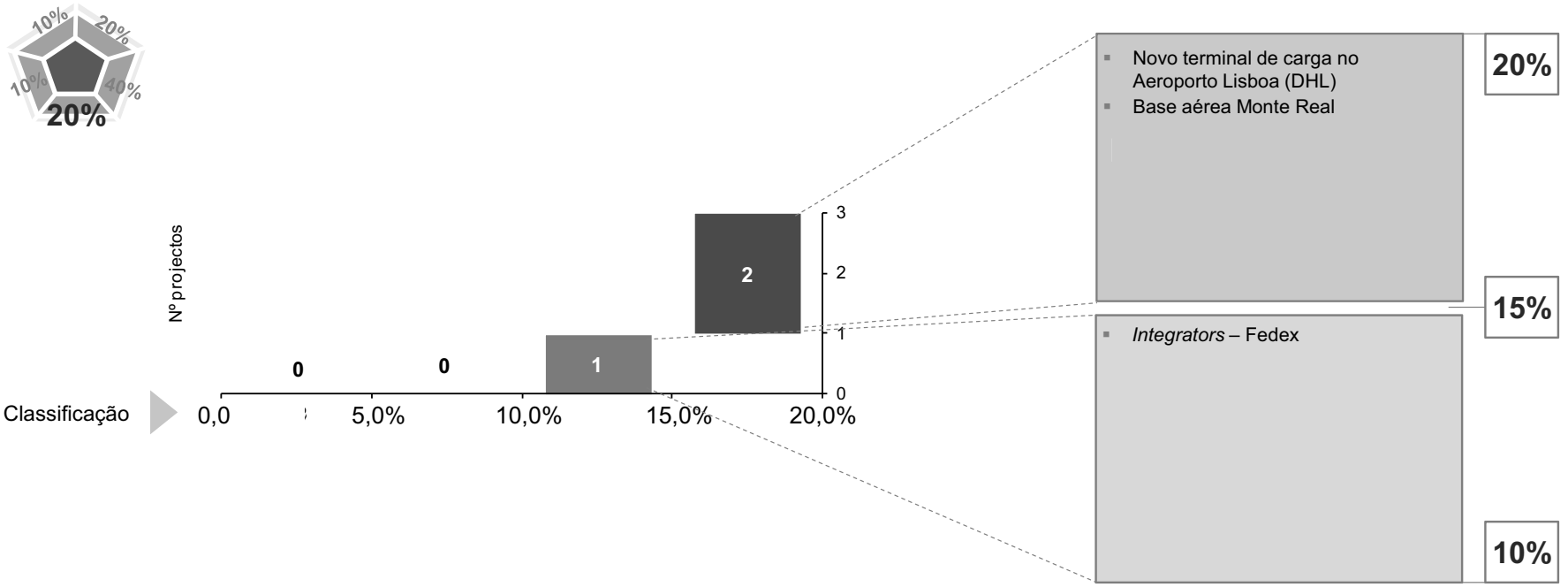
Análise Multi-Critério: 4.2. Financiamento e Sustentabilidade > Potencial captação fontes externas de *funding*

	Potencial Elevado *(100%)*	Potencial Limitado *(50%)*	Sem potencial *(0%)*
Projetos	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ Base aérea Monte Real	▪ *Integrators* – Fedex	▪ Não aplicável
#	2 projetos	1 projeto	Ø projetos
Racional	▪ Projetos com elevado potencial de captação de fontes externas de *funding*	▪ Projetos com potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*	▪ Projetos sem potencial de captação de fontes externas de *funding*

Análise Multi-Critério: 4.3. Financiamento e Sustentabilidade > Comportabilidade

	Sem Impacto *(100%)*	Impacto Moderado *(50%)*	Impacto Elevado *(0%)*
Projetos	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ *Integrators* – Fedex ▪ Base aérea Monte Real	▪ Não aplicável	▪ Não aplicável
#	**3 projetos**	**Ø projetos**	**Ø projetos**
Racional	▪ Projetos sem impacto em termos de comportabilidade para o Estado / SEE	▪ Projetos com impacto moderado em termos de comportabilidade para o Estado / SEE	▪ Projetos com impacto elevado em termos de comportabilidade para o Estado / SEE

Análise Multi-Critério: Financiamento e Sustentabilidade > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o financiamento e sustentabilidade financeira dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 20%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

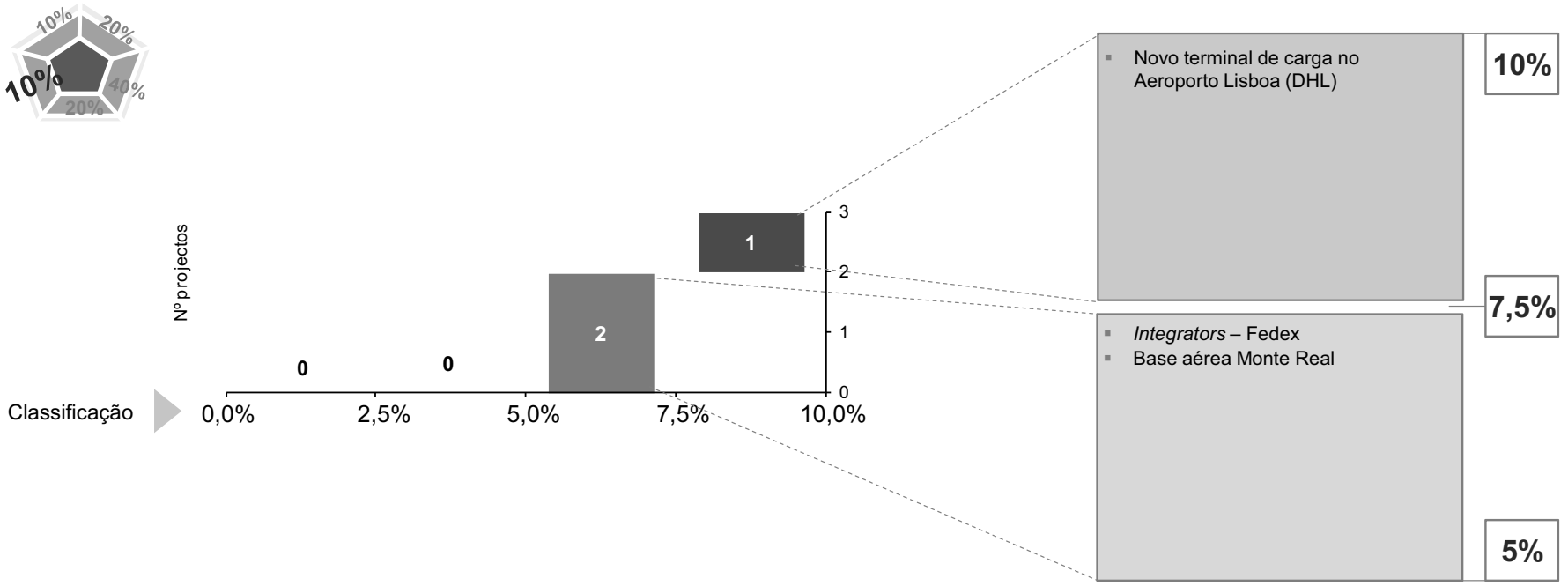
Análise Multi-Critério: 5.1. Nível de maturidade > Projetos em curso ou com existência de estudos/ projetos

	Projetos em curso *(100%)*	Existência de PIP / Estudos Técnicos / de Execução *(50%)*	Não *(0%)*
Projetos	▪ Não aplicável	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ Base aérea Monte Real	▪ *Integrators* – Fedex
#	Ø projetos	2 projetos	1 projeto
Racional	▪ Projetos cuja execução já se encontra em curso	▪ Projetos para os quais já exista Pedido de Informação Prévia solicitado junto dos Municípios localizados na respetiva área de influência, quando aplicável, ou com estudos técnicos / de execução que revelem a maturidade dos respetivos projetos	▪ Projetos cuja execução ainda não foi iniciada, sem PIP ou sem quaisquer estudos técnicos / de execução que revelem a sua maturidade

Análise Multi-Critério: 5.2. Nível de maturidade > Timing de execução

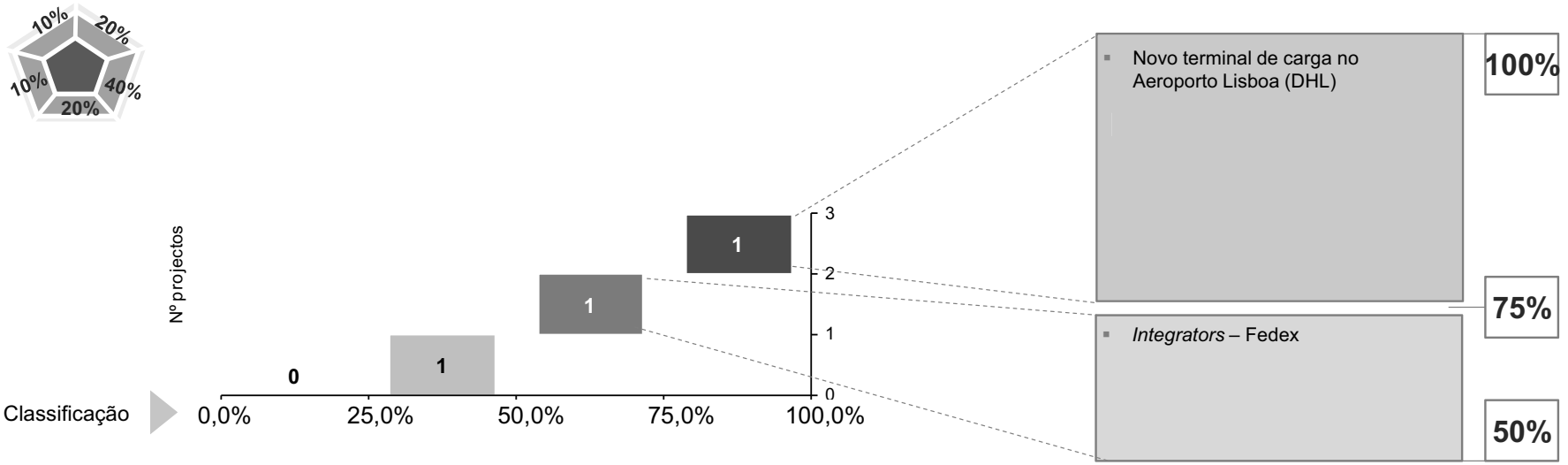
	Conclusão até 2016 *(100%)*	Após 2016, antes QCA *(50%)*	Conclusão após QCA *(0%)*
Projetos	▪ Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) ▪ *Integrators* – Fedex	▪ Base aérea Monte Real	▪ Não aplicável
#	2 projetos	1 projetos	Ø projetos
Racional	▪ Projetos cujo *timing* de execução (conclusão da fase de investimento) se estima que ocorra até 2016	▪ Projetos em que se estima que a respetiva conclusão ocorra após 2016, mas antes do fim do QCA, isto é, até 2020	▪ Projetos em que se estima que a respetiva conclusão ocorra após o QCA (2020)

Análise Multi-Critério: Nível de Maturidade > Resumo



- De acordo com a metodologia de prioritização apresentada no capítulo anterior, a esta dimensão de análise, a esta dimensão de análise, relacionada com o nível de maturidade dos projetos, foi atribuída uma ponderação de 10%.
- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação da dimensão em análise.

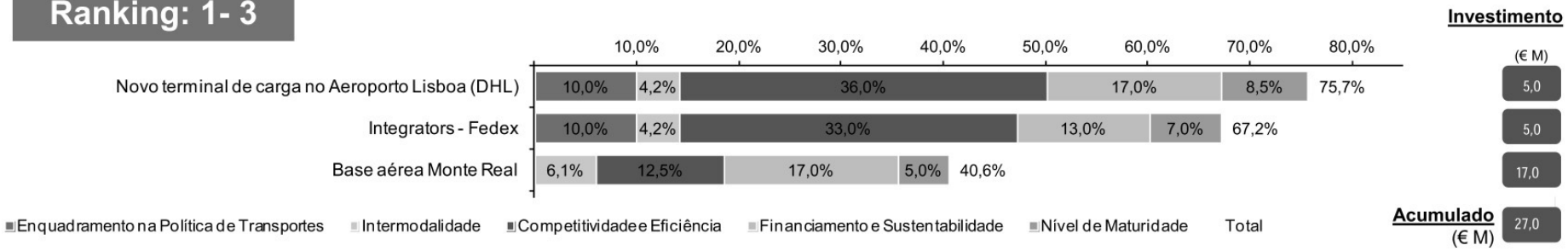
Análise Multi-critério: Total > Resumo



- No gráfico apresentado, destacam-se os projetos que se encontram nos dois quartis superiores no que concerne à classificação final do setor aeroportuário.

Selecção e prioritização: *resultados preliminares da análise multi-critério*

Ranking: 1- 3



C.1. Análise Setorial

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

C.2. Análise Consolidada

Projetos mutuamente exclusivos

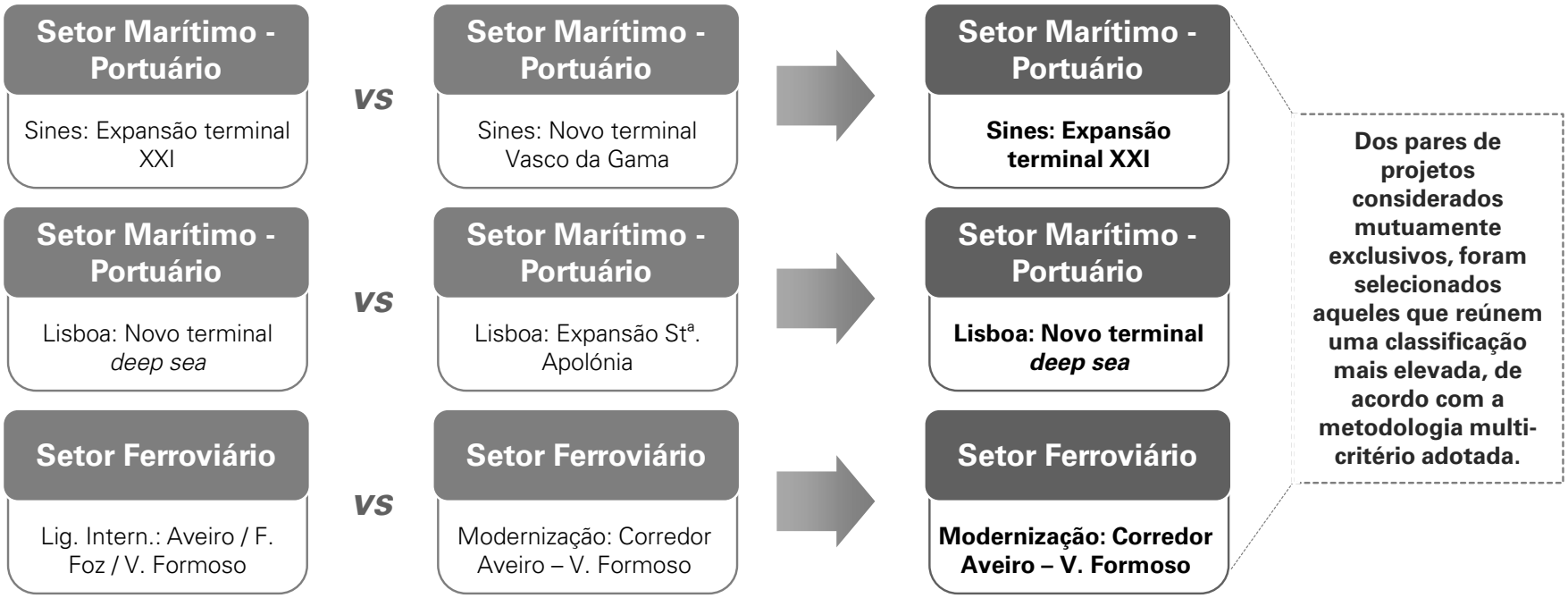
Prioritização consolidada

Corredores prioritários / estratégicos

Análise de *funding*

Projetos mutuamente exclusivos

- A identificação de projetos mutuamente exclusivos é um aspeto fulcral a endereçar e que deve preceder a análise da prioritização de projetos numa lógica consolidada.
- Desta forma, nas páginas e subcapítulo seguinte é apresentada a análise de prioritização consolidada, que exclui os referidos projetos considerados mutuamente exclusivos.
- A identificação dos projetos considerados mutuamente exclusivos é como segue:



C.1. Análise Setorial

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

C.2. Análise Consolidada

Projetos mutuamente exclusivos

Prioritização consolidada

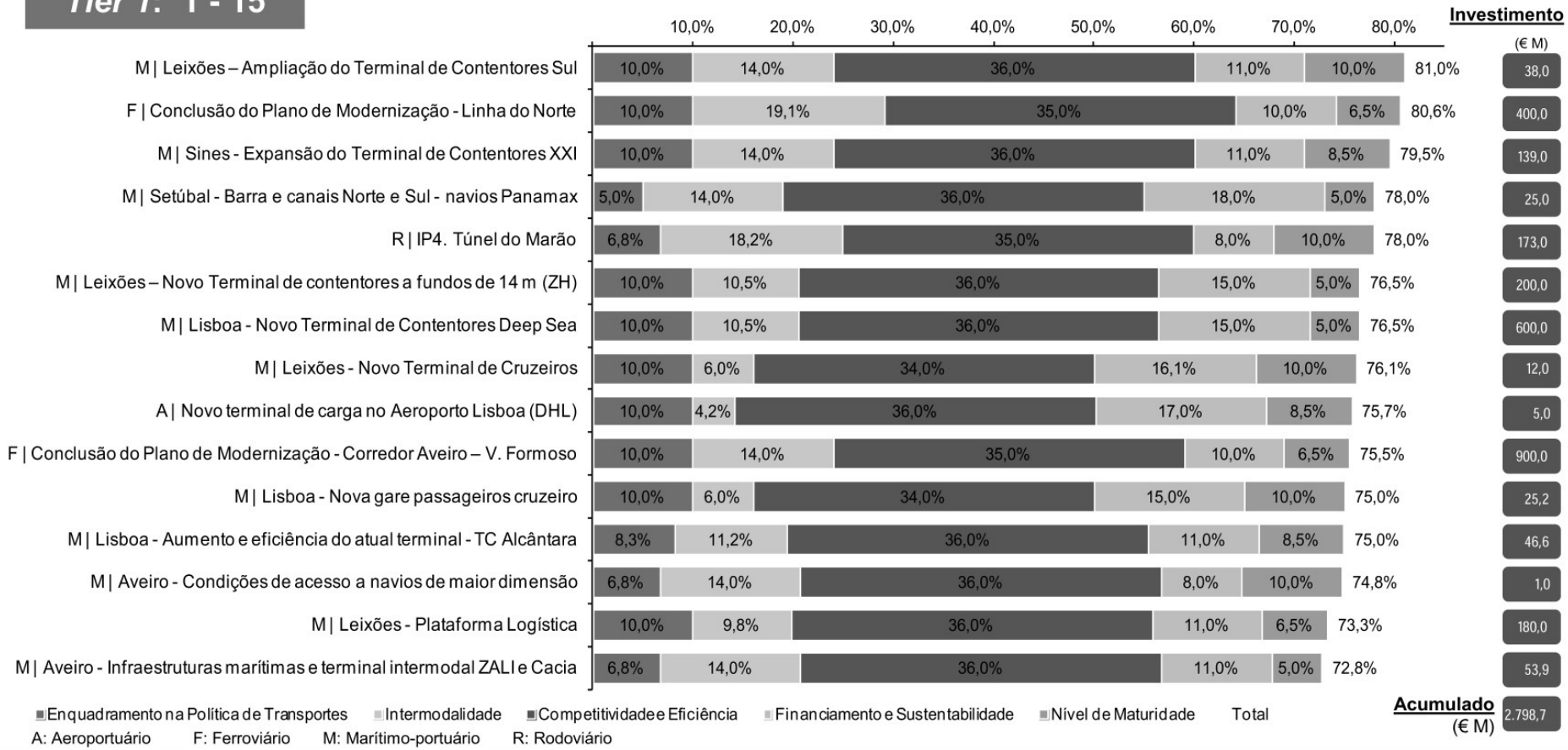
Corredores prioritários / estratégicos

Análise de *funding*

Prioritização consolidada

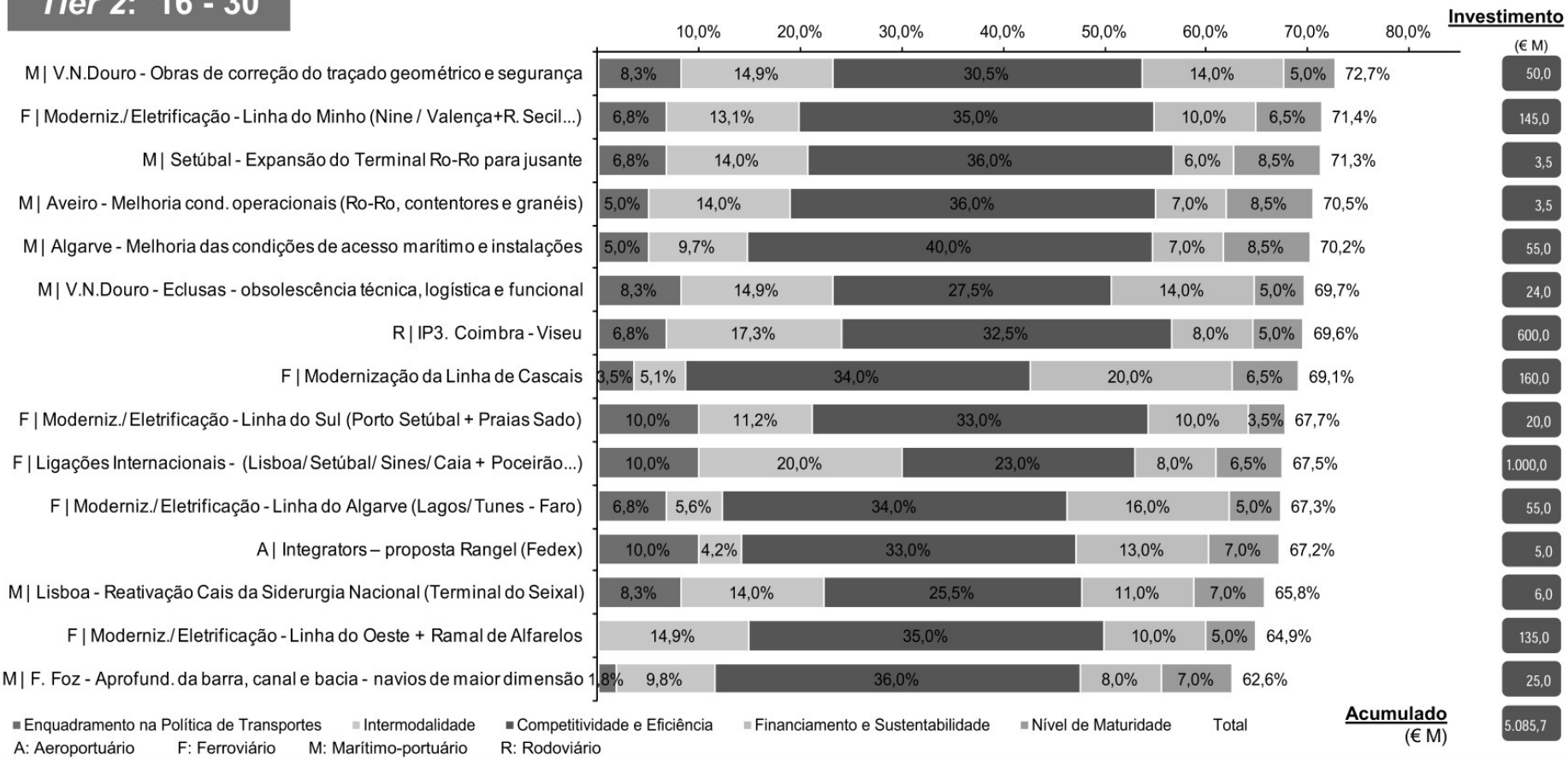
- Nesta secção são apresentados os 15 projetos (*tier* 1) e os 30 projetos (*tier* 2) melhor classificados numa óptica consolidada inter-setorial, excluindo os projetos considerados mutuamente exclusivos, explicitados no subcapítulo anterior:

Tier 1: 1 - 15



Prioritização consolidada

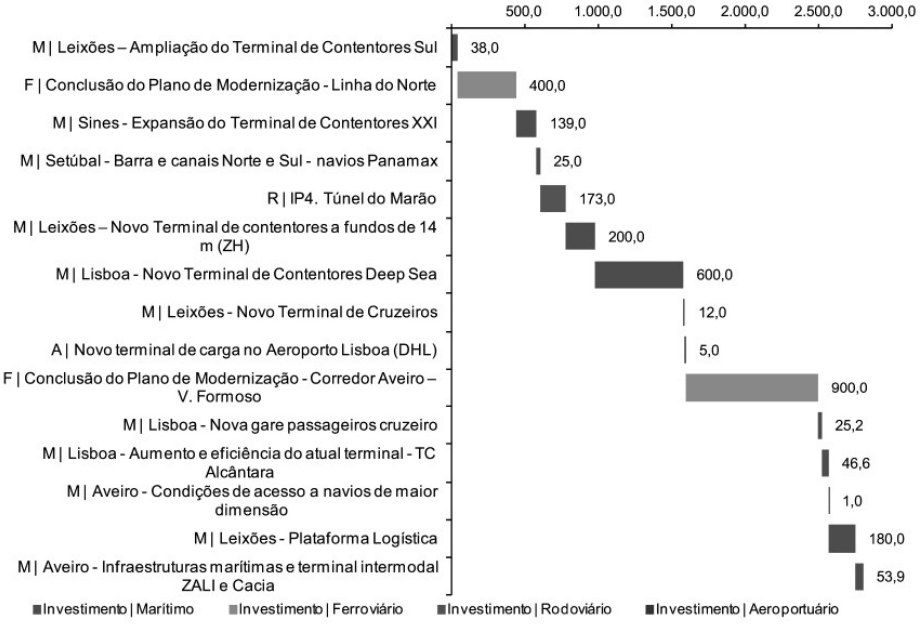
Tier 2: 16 - 30

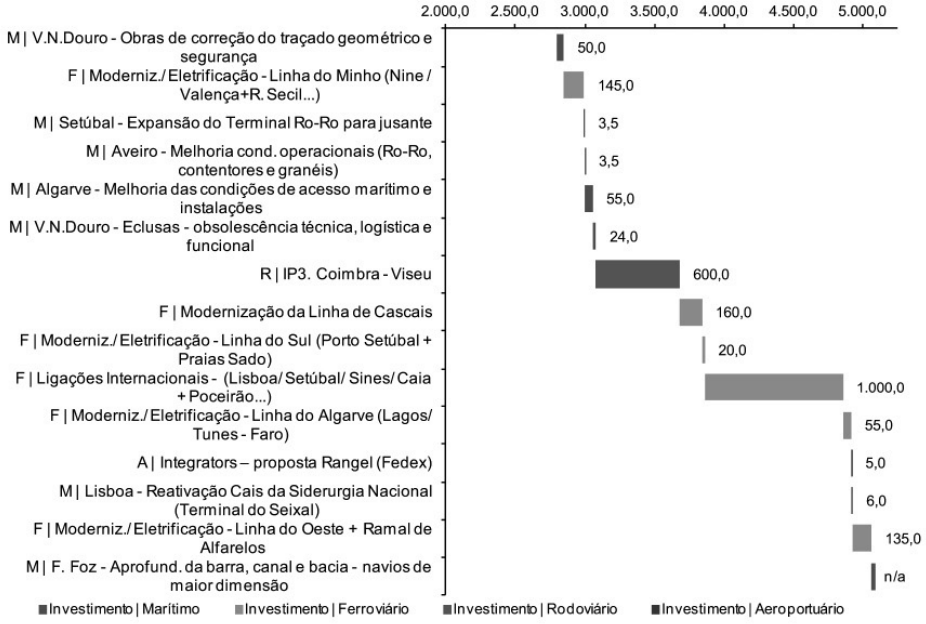


Prioritização consolidada - Resumo

"Tier 1": 1 - 15			*valores em M*	
Setor	**Distribuição**		**Investimento**	
Marítimo	11	*73,3%*	1.320,7	*47,2%*
Ferroviário	2	*13,3%*	1.300,0	*46,4%*
Rodoviário	1	*6,7%*	173,0	*6,2%*
Aeroportuário	1	*6,7%*	5,0	*0,2%*
Total	**15**	***100,0%***	**2.798,7**	***100,0%***

"Tier 1+2": 1 - 30			*valores em M*	
Setor	**Distribuição**		**Investimento**	
Marítimo	18	*60,0%*	1.487,7	*29,3%*
Ferroviário	8	*26,7%*	2.815,0	*55,4%*
Rodoviário	2	*6,7%*	773,0	*15,2%*
Aeroportuário	2	*6,7%*	10,0	*0,2%*
Total	**30**	***100,0%***	**5.085,7**	***100,0%***





C.1. Análise Setorial

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

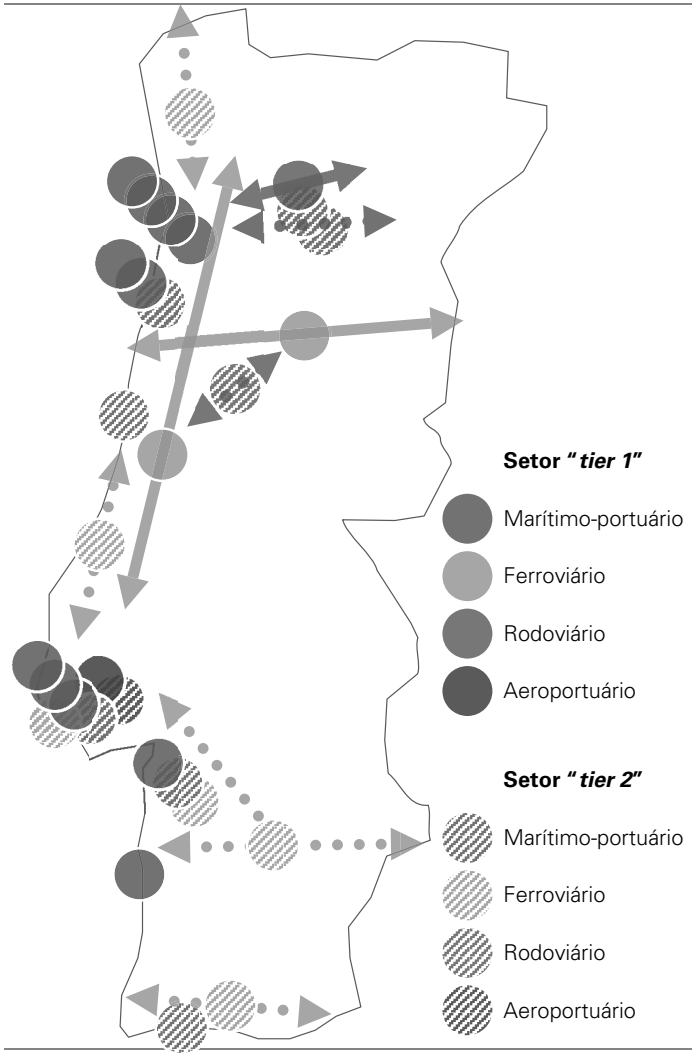
C.2. Análise Consolidada

Projetos mutuamente exclusivos

Prioritização consolidada

Corredores prioritários / estratégicos

Análise de *funding*



Enquadramento

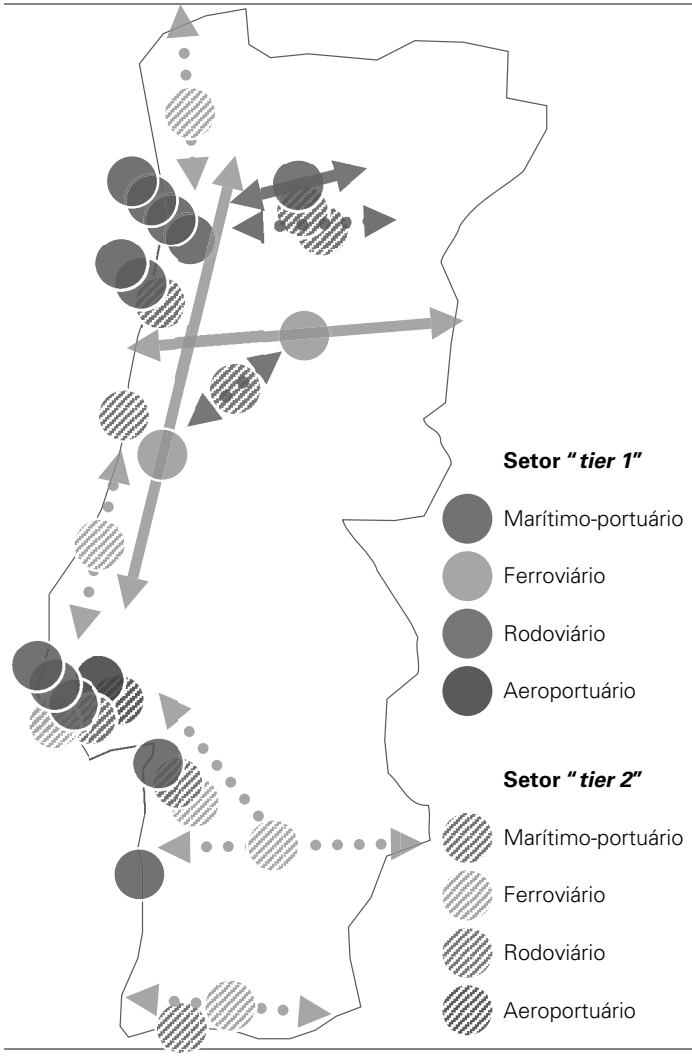
Face à análise de prioritização consolidada efetuada na secção anterior, pretende-se neste subcapítulo proceder à identificação e descrição de corredores estratégicos aglutinadores de projetos.

Os denominados corredores estratégicos foram definidos em função dos projetos considerados prioritários.

Corredores estratégicos

Da prioritização de projetos elencada anteriormente, é possível apontar as seguintes principais conclusões:

- Consolidação de um corredor atlântico integrado multimodal, incluindo:
  - a continuação do investimento no desenvolvimento dos portos de Leixões e Lisboa;
  - O investimento nos portos de Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal e Sines, bem como as intervenções na Via Navegável do Douro;
  - o fecho da "malha" rodoviária proporcionado pelo Túnel do Marão e pelo IP3 (ligação Coimbra – Viseu);
  - a conclusão da modernização das linhas ferroviárias do Norte e da Beira Alta (Corredor Aveiro – V. Formoso);
  - permitindo a circulação de passageiros, mas sobretudo de mercadorias, com respetiva ligação internacional a Espanha, e ainda a modernização das linhas ferroviárias do Minho e do Oeste.
- Emergência de um corredor sul, que engloba o eixo portuário Lisboa / Setúbal / Sines e uma nova ligação ferroviária internacional, permitindo a circulação, essencialmente de mercadorias, entre estes portos e até Espanha, pelo Poceirão / Caia;
- Relevância de um novo corredor horizontal no Algarve, numa ótica intermodal entre infraestruturas marítimo – portuárias, ferroviárias e aeroportuárias.



Resumo de projetos

Do exercício de prioritização anterior resulta a seguinte distribuição de projetos considerados prioritários:

- Concentração de 18 projetos do setor marítimo - portuário, dos quais:
  - 4 projetos localizados em Leixões: Ampliação do Terminal de Contentores Sul; Novo Terminal de contentores; Novo Terminal de Cruzeiros; e Plataforma Logística;
  - 4 projetos localizados em Lisboa: Novo Terminal *Deep Sea*; Nova gare passageiros cruzeiros; Aumento da eficiência dos atuais terminais - TC Alcântara; e Reativação do Terminal do Seixal (Siderurgia Nacional);
  - 3 projetos localizados em Aveiro: Receção de navios de maior dimensão, incluindo o período noturno; Infraestruturas marítimas e Terminal intermodal ZALI e expansão de plataforma de Cacia, e Melhoria das condições operacionais dos terminais *Ro-Ro*, contentores e granéis e respetivos interfaces ferroviários;
  - 2 projetos localizados em Setúbal: Barra e canais Norte e Sul - navios de maior dimensão, e Expansão do Terminal *Ro-Ro* para jusante;
  - 2 projetos localizados na Via Navegável do rio Douro: Obras de correção do traçado geométrico e Eclusas - obsolescência técnica, logística e funcional;
  - 1 projeto localizado em Sines: Expansão do Terminal de Contentores XXI;
  - 1 projeto localizado na Figueira da Foz: receção de navios de maior dimensão; e
  - 1 projeto localizado no Algarve: Melhoria das condições de acesso marítimo + instalações;
- O setor ferroviário inclui 8 projetos:
  - 2 projetos referentes à conclusão do Plano de Modernização da rede: Linha do Norte e Corredor Aveiro – V. Formoso;
  - 4 projetos de Modernização / Eletrificação: Linha do Minho (Nine / Valença+R. Secil...); Linha do Sul (Porto Setúbal e Praias Sado); Linha do Algarve (Lagos/ Tunes - Faro) e Linha do Oeste (inclui ramal de Alfarelos);
  - a linha suburbana de Cascais; e
  - 1 Ligação Internacional nova: Lisboa/ Setúbal/ Sines/ Caia + Poceirão;
- 2 projetos do setor rodoviário: Túnel do Marão e IP3. Coimbra – Viseu;
- 2 projetos do setor aeroportuário: Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) e *Integrators* Fedex.

C.1. Análise Setorial

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

C.2. Análise Consolidada

Projetos mutuamente exclusivos

Prioritização consolidada

Corredores prioritários / estratégicos

Análise de *funding*

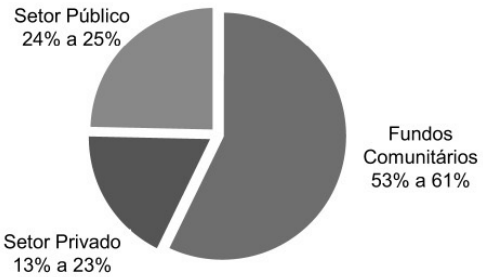
Enquadramento

Pretende-se com esta análise enquadrar as fontes potenciais de *funding* dos projetos e investimentos identificados e prioritizados anteriormente e, em particular, aferir o seu impacto prospetivo no Orçamento do Estado e Setor Empresarial do Estado. É de relevar que existe um elevado grau de incerteza no que concerne à proveniência do *funding* destes projetos pelo que os valores mencionados e a análise apresentada deve ser considerada como meramente indicativa.

Fontes potenciais de *funding*:

As fontes potenciais de *funding* dos custos de investimento associados à implementação dos projetos e investimentos prioritizados anteriormente são descritas como segue:

- **Fundos comunitários:** cofinanciamento comunitário ao investimento, no âmbito dos quadros de apoio em vigor;
- **Setor público:** *funding* proveniente do Orçamento de Estado e/ou do Setor Empresarial do Estado, incluindo a componente de comparticipação nacional do cofinanciamento comunitário ao investimento;
- **Setor privado:** *funding* de projetos pelo setor privado através da banca comercial, mercado de capitais, ou outros. Em princípio, estes recursos estão associados a uma participação mais alargada do setor privado nos projetos, por exemplo, através de contratos de concessão de longa duração.



Resumo de origens de *funding* por sector (*Tier 1 e Tier 2 - 30 projetos prioritários*) — *valores em M*

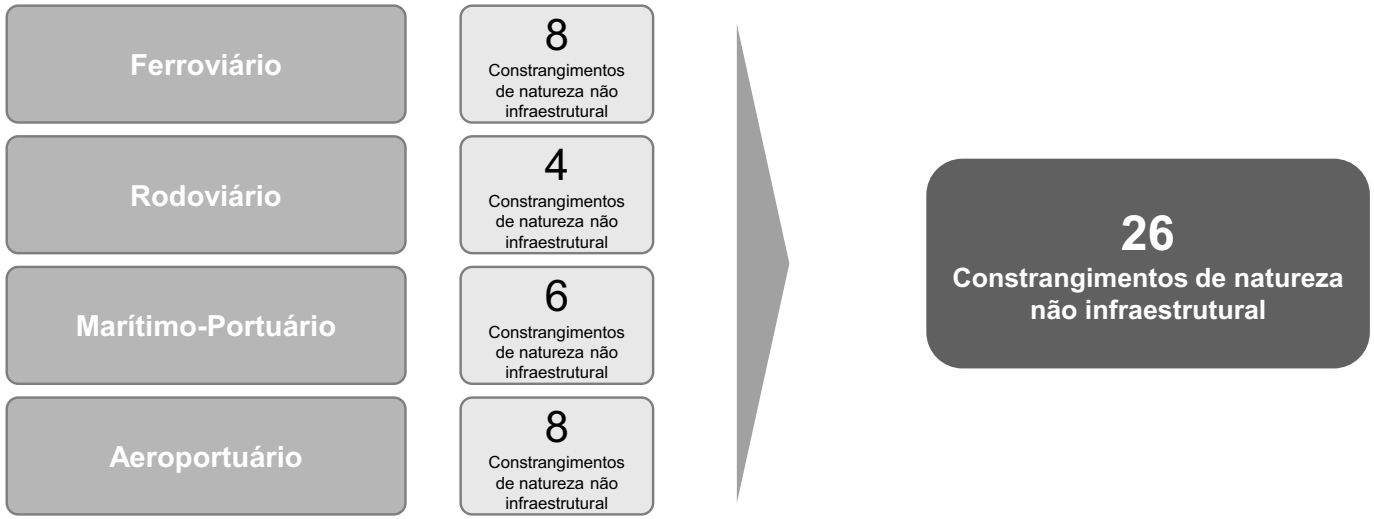
Setor	Fundos comunitários	Setor privado	Setor público			Total
			Contrapartida nacional	Funding remanescente	Sub-total	
Marítimo	669,1	491,0	118,1	209,5	327,6	1.487,7
Ferroviário	1.914,2	32,0	337,8	531,0	868,8	2.815,0
Rodoviário *	[117,6 a 525,6]	[154,6 a 634,6]	[20,8 a 92,8]	-	[20,8 a 92,8]	773,0
Aeroportuário	4,3	5,0	0,8	-	0,8	10,0
Total	**[2.705,2 a 3.113,2]**	**[682,6 a 1.162,6]**	[477,4 a 549,4]	**740,5**	**[1.217,9 a 1.289,9]**	**5.085,7**

* No setor rodoviário existe um elevado grau de incerteza do potencial de cofinanciamento comunitário. Considera-se como fonte potencial alternativa ao cofinanciamento comunitário o financiamento privado, por via da antecipação de receitas de tráfego.

D. Recomendações e eixos de intervenção “não infraestruturais”

Enquadramento

Da sistematização dos contributos recebidos na fase diagnóstico, é possível identificar nos quatro setores em análise no presente documento, constrangimentos que não requerem intervenção ao nível da infraestrutura mas antes necessitam de medidas que permitam mudanças ao nível da legislação, relação entre operadores e gestor da infraestrutura, matriz tarifária, entre outros. No presente capítulo são listados os constrangimentos de natureza não infraestrutural por setor, bem como recomendações tendo em vista a resolução desses mesmo constrangimentos. As recomendações sugeridas são acompanhadas de um horizonte temporal para a concretização das mesmas. O número de constrangimentos identificados para cada setor é o seguinte:



D. Recomendações e eixos de intervenção "não infraestruturais"

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Setor Ferroviário

1

Limitação carga máxima (inferior ao valor de referência europeu)

Recomendação

Analisar e rever os limites atualmente existentes, por forma a melhorar a competitividade das empresas, os resultados e a redução de tarifas. Para o efeito, criar um grupo de trabalho especializado composto pelo gestor de infraestruturas, operadores e carregadores com o objetivo de identificar pontos críticos da infraestrutura e potenciais ganhos de competitividade, bem como o estabelecimento de um procedimento relativo à determinação da capacidade de tração de material motor.

>> **Concretização**: até Setembro de 2014

Setor Ferroviário

2

Falta de implementação eficaz do Regime de Melhoria de Desempenho entre o Gestor da Infra-estrutura e os Operadores

Recomendação

Finalização do processo de revisão do Regulamento 473/2010 relativo ao RMD, que introduz diversos aperfeiçoamentos.

Uma maior atuação por parte do Regulador (URF), intervindo e decidindo sobre:

- As contestações dos Operadores às atribuições de responsabilidade pelos atrasos realizadas pela REFER - vertente operacional de cariz diário
- Promoção do aperfeiçoamento dos procedimentos operacionais, ouvindo a REFER e Operadores
- Revisão dos parâmetros financeiros do RMD, de modo a assegurar um adequado balanço do risco (incentivos e penalidades)
- Os objetivos de desempenho e medidas concretas para a sua concretização, obtendo o comprometimento das partes

Simplificação do modelo de cálculo e implementação de metodologia de identificação das oportunidades de melhoria e seguimento de plano de ação.

>> Concretização: até Julho de 2014

Setor Ferroviário

3

Inexistência de Contrato Programa entre o Estado e o Gestor da Infra-estrutura

Recomendação

Concluir o processo em curso relativo ao Contrato Programa entre o Estado e o Gestor de Infraestrutura (GI), definindo designadamente as obrigações de serviço público e os deveres do GI em matéria de investimento e os compromissos do Estado na sua comparticipação.

>> **Concretização:** até Dezembro de 2014

Setor Ferroviário

4

Matriz tarifária:

i) **Falta de incentivos à eficiência de mercado por parte dos diversos agentes**

ii) **Diferenciação tarifária (mercadorias *vs* passageiros)**

Recomendação

Simplificação do modelo tarifário (existem mais de 80 troços de exploração com tarifários específicos) diferenciando positivamente a utilização da capacidade fora das horas de ponta, horários noturnos ou domingo e feriados. Rever os critérios de taxação da capacidade pedida e não efetuada.

>> **Concretização:** até Julho de 2014

Realização de um estudo por uma entidade independente, com o objetivo de avaliar:

- O nível global de repercussão dos custos de gestão da infraestrutura no mercado (operadores), ou seja, qual a capacidade do mercado para suportar os custos de gestão da infraestrutura e qual a parte desses custos que o Estado deve assumir
- O escalonamento das tarifas pelos vários segmentos de mercado, nomeadamente qual a diferenciação tarifária entre os serviços de mercadorias (nacional e internacional) e de passageiros (suburbanos, médio curso, longo curso, internacionais)
- Os parâmetros do sistema tarifário que facilitem o desenvolvimento da atividade ferroviária e incentivem comportamentos eficientes no mercado

>> **Concretização:** até Dezembro de 2014

Setor Ferroviário

5

Falta de complementaridade entre os diferentes modos de transporte ao nível dos horários e tarifário

Recomendação

Assegurar a concertação entre os operadores dos diferentes modos de transporte à escala das Comunidades Intermunicipais e Áreas Metropolitanas .

Reavaliar o papel desempenhado pela OTLIS (Operadores de transportes da Região de Lisboa) e pelo TIP (Transportes Intermodais do Porto) face às atribuições cometidas às Autoridades Metropolitanas de Lisboa e do Porto.

>> Concretização: até Outubro de 2014

Setor Ferroviário

6

Falta de integração entre a RF nacional e RF espanhola

Recomendação

A competitividade e a sustentabilidade do setor de transporte de mercadorias por via férrea está dependente de uma efetiva integração da RF Nacional com a RF Espanhola, pelo que é necessário o comprometimento entre os governos de Portugal e Espanha para que os investimentos nos corredores internacionais sejam articulados de modo a garantir coerência ao nível de planeamento e de soluções técnicas.

Desenvolver um plano conjunto com Espanha para a integração da RF´s preparando já os principais eixos de exportação/importação para a Bitola Europeia (a Sul via Caia/Badajoz e na região centro via Pampilhosa) e garantir com os congéneres de Espanha e França, a articulação de comboios sem qualquer tipo de entrave técnico, administrativo ou corporativo (maquinista), incluindo a dupla bitola.

>> Concretização De acordo com o calendário de implementação do corredor transeuropeu

Setor Ferroviário

7

Inoperacionalidade da rede de abastecimento de combustíveis líquidos e de básculas de pesagem de comboios

Recomendação

Definição de uma rede de abastecimento de combustíveis líquidos de apoio a todos os operadores incorporada no portfolio de serviços adicionais da REFER (atuais pontos de abastecimento da CP transferidos para a REFER).

Transferência para a REFER das atuais básculas de pesagem de comboios. Identificação de outros potenciais pontos de pesagem. Serviço a acrescentar ao atual portfolio de serviços adicionais da REFER.

>> Concretização: até Outubro de 2014

Setor Ferroviário

8

Terminais de mercadorias sob gestão da CP Carga (incluindo serviços de manobras)

Recomendação

Promover a transferência de todos os terminais com utilização efetiva ou potencial para a gestão da REFER, com a necessária avaliação e definição do seu modelo de gestão.

Garantir nesses mesmos terminais, sempre que se justifique, serviço de manobras, com e sem veículo trator, e movimentação de UTI.

>> Concretização: até Dezembro de 2014

D. Recomendações e eixos de intervenção "não infraestruturais"

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Setor Rodoviário

1

Atual carga máxima legal no transporte de mercadorias

Recomendação

Alteração do Decreto-Lei n.º 133/2010 de 22 de Dezembro, de modo a alargar o limite de cargas no transporte rodoviário entre estabelecimentos industriais e portos, aí previsto, a todas as indústrias e fileiras;

O aumento generalizado das cargas permitidas deverá ser acompanhado do seguinte:

- Definição de um programa com Espanha e França que assegure a uniformização do tratamento legislativo e técnico;
- Prioridade aos corredores associados à exportação, às ligações a portos e a plataformas logísticas com acesso a autoestradas;
- Avaliação das exigências da infraestrutura e definição do modelo de financiamento, caso se verifique a necessidade de proceder a reforços prévios dos pavimentos e para suportar o aumento dos custos de O&M;

Seria importante garantir que a nova Diretiva permita a circulação dos *megatrucks* nos corredores internacionais, não ficando limitados a transportes transfronteiriços, ou na sua impossibilidade a negociação imediata de acordos bilaterais.

>> Concretização: a iniciar de imediato e em paralelo com a discussão europeia que decorre sobre a medida

Setor Rodoviário

2

Modelo tarifário:
i) Rigidez do atual modelo não permite otimização da procura
ii) atual modelos nas (ex)SCUTs do interior e vias de exportação afeta a competitividade

Recomendação

Alteração geral ao regime de tarifas e taxas de portagem, tendo em vista a prestação do melhor serviço e a garantia de uma maior equidade e justiça social, assegurando uma adequada distribuição dos custos da rede rodoviária nacional pelos seus principais beneficiários, através de:

- Variação das taxas de portagem de modo a assegurar o adequado ajustamento da utilização da rede em função das necessidades da procura – períodos horários/semanais/anuais, condições de fluidez do tráfego, critérios geográficos e utilização frequente.
- Taxas de portagem definidas com base em tarifa de referência (classe 1) com valor distinto na região do Litoral e na região do Interior do país – a aprovar por portaria do ME e MF.
- As concessionárias passariam a poder definir as taxas de portagem, desde que respeitando uma variação negativa ou positiva limitada relativamente à tarifa de referência – com limite superior anual em caso de ser positiva, aplicável num período transitório - aplicação das taxas de portagem sujeita a aprovação do Governo.

>> Concretização: até Maio de 2014

Setor Rodoviário

3

***Gap* de financiamento e tratamento da rede desclassificada**

Recomendação

Rever o modelo de financiamento da rede rodoviária (nacional e municipal);

Proceder a um levantamento do estado de conservação geral da rede desclassificada nacional para uma melhor alocação estratégica dos recursos; Esta rede sofre de uma falta de investimentos o que põe em causa o seu bom estado de conservação devido à dificuldade dos municípios em obterem meios de financiamento para este fim.

O gap de financiamento poderá ser mitigado com a implementação de um conceito de financiamento "*follow the asset*". Assim, deverão ser estabelecidos novos critérios gerais para as situações de alteração da jurisdição das estradas, que tenham em conta instrumentos específicos de sustentabilidade financeira.

>> Concretização: até Julho de 2014

Setor Rodoviário

4

Falta de legislação laboral específica e adequada ao setor dos transportes rodoviários

Recomendação

Revisão da legislação laboral do setor dos transportes, com proposta já entregue ao governo pelos operadores - Criação de um regime laboral específico para os setores do transporte rodoviário de passageiros e de cargas, tendo em vista a atualização e flexibilização dos conceitos, processo, direitos e deveres das partes envolvidas.

>> **Concretização:** até Outubro de 2014

D. Recomendações e eixos de intervenção "não infraestruturais"

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Setor Marítimo-Portuário

1

Necessidade de integração de todos os portos nacionais na rede transeuropeia

Recomendação

Desenvolver uma estratégia nacional no quadro da União Europeia em matéria de redes de infraestruturas de forma a reforçar a integração nacional do conjunto dos portos na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), contemplando também os portos de Viana do Castelo, Figueira da Foz e Faro, realçando o papel de complementaridade entre os diversos portos na implementação efetiva do Corredor Multimodal Principal do Atlântico que liga Lisboa e Estrasburgo, nomeadamente preparando os elementos necessários e promovendo uma avaliação conjunta de alto nível com os serviços da Comissão Europeia de forma a contemplar essa realidade no contexto da próxima revisão da RTE-T.

>> Concretização: até Dezembro de 2015

Setor Marítimo-Portuário

2

Limitações de horários de operação nos portos

Recomendação

Avaliar com os diversos clientes e intervenientes nos portos e nos elos complementares da cadeia logística a viabilidade, e consequente criação das condições necessárias para o efeito, com vista à extensão do período de movimentação de mercadorias, até às 24 horas por dia e 7 dias por semana (a exemplo do Porto de Sines), nas instalações do sistema portuário comercial do continente em que a respetiva procura o justifique.

>> **Concretização:** até Dezembro de 2014

Setor Marítimo-Portuário

3

Necessidade de harmonização da Janela Única Portuária ao abrigo das diretivas europeias

Recomendação

Aprofundar a implementação harmonizada da Janela Única Portuária (JUP) nos portos nacionais, nomeadamente em alinhamento com a Diretiva 2010/65/UE. Assegurar a sua integração no conceito de Janela Única Marítima em desenvolvimento ao nível da Comissão e dos diversos Estados-Membros da União Europeia, bem como a extensão e/ou articulação da JUP com o resto da cadeia logística no sentido da implementação do conceito de Janela Única Logística.

>> **Concretização:** até Junho de 2015

Promover a simplificação de procedimentos administrativos portuários e a revisão a Lei das Capitanias.

>> **Concretização:** até Dezembro de 2014

Setor Marítimo-Portuário

4

Necessidade de revisão da política e matriz tarifária

Recomendação

Rever o sistema tarifário dos portos comerciais, assegurando uma efetiva aplicação harmonizada das taxas cobradas pelas Administrações Portuárias e a sustentabilidade económica e financeira dos portos e respetivos objetivos de desenvolvimento a médio e longo prazo, envolvendo todos os intervenientes na formação dos custos portuários, melhorando igualmente os mecanismos de prevenção de distorções das regras da concorrência, tendo designadamente em vista passar os ganhos para a economia.

Aplicação de tarifários claros e transparentes, e com flexibilidade para o acolhimento de formas diversas de incentivação (por ex.; isenção de taxas para a cabotagem costeira e fluvial).

>> Concretização: até Dezembro de 2014

Setor Marítimo-Portuário

5

Falta de concorrência intra / inter portos: necessidade de implementação de um organismo regulador e independente

Recomendação

Concretizar a implementação do organismo regulador, independente e com capacidade de atuação/decisão para o setor, visando assegurar uma verdadeira concorrência intra / inter portos em todos os serviços portuários e uma otimização e coordenação dos investimentos a realizar no setor e em articulação com a cadeia logística e envolvente territorial, cuja importância e urgência é reiterada por todos os atores da comunidade portuária.

>> Concretização: até Julho de 2014

Governança dos Portos: criação de Plano de Reestruturação de AP com objetivo de redução de custos, obtenção de sinergias em compras e serviços partilhados, que possam ser repercutidos sobre os utilizadores dos Portos.

>> Concretização: até Julho de 2014

Rever a situação da Pilotagem (liberalização, concessões/licenças público/privada) e de reboques (atribuição de novas licenças) por forma a promover a concorrência em cada porto.

>> Concretização: até Dezembro de 2014

Setor Marítimo-Portuário

6

Revisão do atual regime de concessões

Recomendação

Rever o modelo de concessões tendo como linha orientadora a maximização do desempenho do serviço prestado, da movimentação da carga e do valor para os clientes do porto, numa ótica de aumento da eficiência da operação portuária, redução dos custos de movimentação nos portos de forma clara e transparente e de crescimento das exportações e da economia em geral.

Garantir adequação dos cadernos de encargos das concessões portuárias à situação especifica de cada porto e adequar os prazos das concessões aos investimentos a realizar pelos concessionários.

>> Concretização: até Dezembro de 2014

Estudar, no contexto da transposição da nova Diretiva Europeia sobre Concessões, modelos alternativos de gestão / exploração das infraestruturas portuárias, no sentido da manutenção ou melhoria da competitividade dos portos.

>> Concretização: até Dezembro de 2015

D. Recomendações e eixos de intervenção "não infraestruturais"

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Setor Aeroportuário

1

Constrangimentos de espaço aéreo ao nível das restrições regulatórias e de coordenação entre aviação civil e militar

Recomendação

Rever os acordos ou protocolos existentes, garantindo a sua adaptação ao incremento do tráfego aéreo civil, nomeadamente em Lisboa.

>> **Concretização:** até Julho de 2014

2

Falta de dinamização comercial para infra-estruturas já existentes (ex. Beja)

Recomendação

Promoção conjunta a nível internacional por parte do detentor da infraestrutura (ANA) e AICEP do ativo aeroportuário de Beja em distintas valências, nomeadamente como centro de manutenção de aeronaves (ex. TAP), centro de ensino e treino, base de operação de ações humanitárias, ONG'S, organismos mundiais (ex. UNICEF, FAO) e na exportação de produtos agrícolas.

>> **Concretização:** até Dezembro de 2014

Setor Aeroportuário

3

Elevado número e diversidade de infra-estruturas (aeródromos e heliportos) pouco ou nada operacionais

Recomendação

Com a coordenação do regulador (INAC), estudar e definir a rede nacional fundamental de aeródromos e heliportos e propor um modelo de sustentabilidade capex/opex.

Celebrar protocolos com as entidades detentoras de infraestruturas, garantindo a sua operacionalidade.

>> **Concretização:** a iniciar de imediato

Setor Aeroportuário

4

Maior competitividade nas operações de *handling* (incluindo horário mais alargado)

Recomendação

Incentivar a entrada de mais um operador de *handling* no mercado.

Alargar, sem agravamento de custos, o período de funcionamento nas operações de *handling*, evoluindo para 16h x 6 x 365 e posteriormente para 24 x 7 x 365.

>> Concretização: até Outubro de 2014

Setor Aeroportuário

5

Maior eficiência nos aspetos relacionados com o envio e recepção de bens alimentares ou perecíveis

Recomendação

Estudar e implementar mecanismos que permitam a imediata ou rápida expedição e receção dos produtos perecíveis e/ou de temperatura controlada;

Garantir nos principais centros de carga do país a existência de condições de armazenagem de produtos de temperatura controlada, com o respeito das normas da cadeia de frio.

>> **Concretização:** até Dezembro de 2014

Setor Aeroportuário *(componente logística)*

1	Recomendação
Implementação da Janela Única	Implementar a Janela Única da Logística, integrando os diferentes modos de transportes, simplificando e homogeneizando os procedimentos relativos à realização dos tramites administrativos e aduaneiros, garantindo a sua visibilidade e a tramitação online aos diferentes intervenientes. **>> Concretização:** até Dezembro de 2014

Setor Aeroportuário *(componente logística)*

2

Necessidade de implementação do Observatório do Transporte e da Logística

Recomendação

Desenvolver o Observatório do Transporte e da Logística. Terá que congregar os principais operadores, o regulador e reunir informação relevante do setor relativa aos diferentes modos. Deverá estar apetrechado das ferramentas necessárias para a produção de informação de suporte às decisões relativas aos projetos públicos e privados e à gestão do setor.

Elaborar o código de Boas Práticas do Setor.

>> Concretização: até Dezembro de 2014

Setor Aeroportuário *(componente logística)*

3

Falta de estratégia integrada para as principais infra-estruturas logísticas

Recomendação

Atualizar a estratégia logística, identificando ou confirmando as infraestruturas estratégicas e prioritárias, na ótica da deteção de necessidades da procura e da dimensão de polos de criação de riqueza. Integrar estas revisões e as recomendações do GT IEVA na estratégica logística do país.

>> **Concretização:** até Julho de 2014

E. Anexos

I Setor Rodoviário

II Setor Marítimo-Portuário

III Setor Aeroportuário

IV Fichas Técnicas

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

Plano de Proximidade EP

II. Setor Marítimo-Portuário

III. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

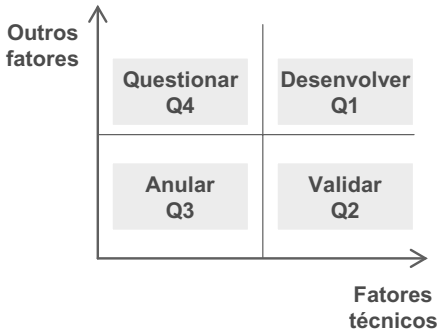
PLANO DE PROXIMIDADE EP

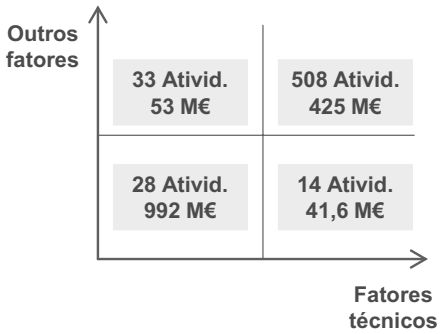
A EP desenvolve anualmente o Plano de Proximidade, que consiste na lista ordenada das intervenções, para o horizonte dos 3 anos seguintes e que, em função de uma série pré-definida de critérios, permite sustentar, objetivamente, a atuação da empresa relativamente às atividades que devem prosseguir, ou seja:

- A "**Desenvolver**" as inequívocas;
- A "**Validar**" face ao investimento ou à existência de alternativas portajadas;
- A "**Anular/Reavaliar**" face à relação custo/benefício;
- A "**Questionar**" face ao investimento e à urgência.

Os critérios considerados são os seguintes:

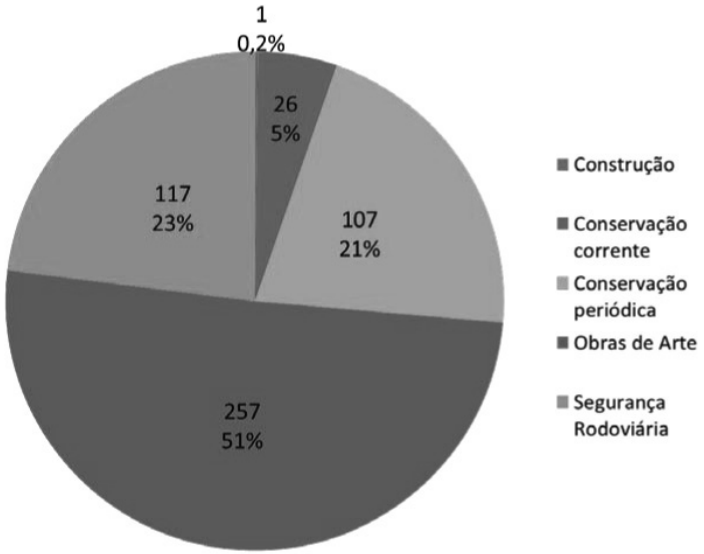
- **Legais** (instrução do concedente; nível serviço; segurança rodoviária; ambiente);
- **Operacionais** (tráfego; estado conservação; integração com troços contíguos; existência alternativa);
- **Financeiros** (volume investimento; alternativa a via portajada; financiamento Comunitário; financiamento BEI);
- **Políticos** (impacto territorial; compromissos assumidos; envolvência municipal).

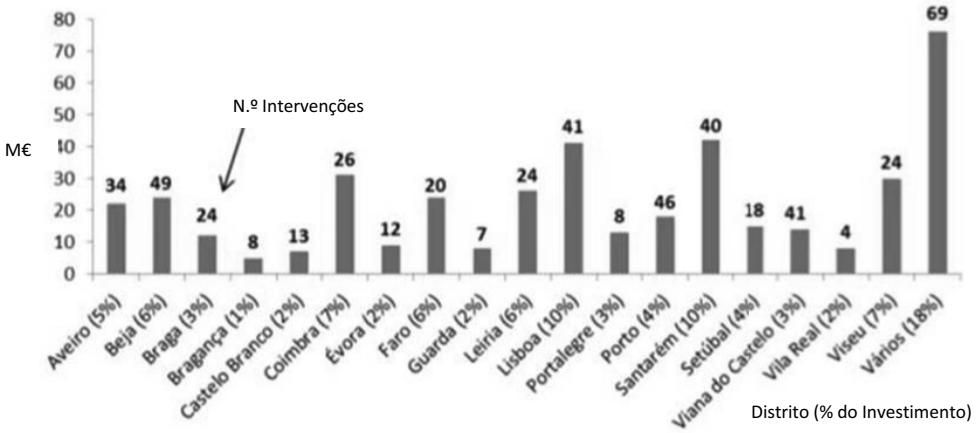




PLANO DE PROXIMIDADE EP

Relativamente aos 508 projetos classificados como **"a Desenvolver"** observa-se, pelo gráfico circular abaixo, que apenas 1 corresponde a construção nova, enquanto mais de metade corresponde a reabilitação de obras de arte





E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

Fundos disponíveis nas instalações portuárias do continente

Comprimento e boca de navios disponíveis nas instalações portuárias

Investimento *vs* movimentos de carga

III. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

Anexo II - Fundos disponíveis nas instalações portuárias do continente

Fundos Disponíveis nas instalações do sistema portuário comercial do continente				
Portos	**Locais**	**Fundos Disponíveis**	**Fundos a**	**Ano Previsto de**
		Atualmente m (ZH)	Disponibilizar m (ZH)	Disponibilização
Viana do Castelo	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	8		
	Cais Comercial - Magem Sul	9		
	Cais da Margem Norte	5,5		
Leixões	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	12	14	2018
	Terminal de Contentores Norte	10		
	Terminal de Contentores Sul	12		
	Terminal de Graneis Agroalimentares (D4N)	12		
	Cais de Carga Geral e Granéis	11		
	Trerminal Oceânico	30		
	Terminal Petroleiro	14,00; 10,00; 6,00		
	Terminal RO-RO	10		
	Terminal Multiusos (Molhe Sul)	10		
	Estação de Passageiros (D1N)	10		
	Novo Terminal de Passageiros (Molhe Sul)	10		
	Novo Terminal de Contentores		14	2018
Aveiro	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	12,5	13,2	2014
	Terminal Norte (Multiusos)	12		
	Terminal para Contentores e RO-RO	12		
	Terminal de Granéis Sólidos	12		
	Terminal de Granéis Líquidos	12		
	Terminal Sul (Multiusos)	7		

Fonte: AP's / IPTM

Anexo II - Fundos disponíveis nas instalações portuárias do continente

Fundos Disponíveis nas instalações do sistema portuário comercial do continente				
Portos	**Locais**	**Fundos Disponíveis**	**Fundos a**	**Ano Previsto de**
		Atualmente m (ZH)	Disponibilizar m (ZH)	Disponibilização
Figueira da Foz	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	7	*	
	Terminal de Carga Geral	6		
	Terminal de Granéis Sólidos	7		
Lisboa	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	16.5	18.5	2014/2016
	Terminal de Contentores de Alcântara	14	16	2014/2020
	Terminal de Contentores de Santa Apolónia	11	13	2014
	Terminal Multiusos do Beato	7		
	Terminal Multiusos do Poço do Bispo	6		
	Terminal Multipurpose de Lisboa	6		
	Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria	17.5		
	Terminal de Granéis Alimentares do Beato	7.3		
	Terminal de Granéis Alimentares de Palença	15		
	Terminal de Líquidos do Barreiro	9.5		
	Terminal do Barreiro (Granéis Sólidos)	10.5		
	Terminais de Serviço Privado (Licenças)			
	Terminal de Líquidos ´Banática	11.5		
	Terminal de Líquidos de Porto Brandão	14		
	Terminal de Líquidos de Porto dos Buchos	12		
	Terminal de Líquidos do Rosairinho	11.5		
	Terminal de Alhandra - IBEROL	5		
	Terminal de Alhandra - CIMPOR	5		

* Função dos resultados dos estudos de viabilidade a desenvolver relativamente à acessibilidade flúvio-marítima

Fonte: AP's / IPTM

Anexo II - Fundos disponíveis nas instalações portuárias do continente

Fundos Disponíveis nas instalações do sistema portuário comercial do continente				
Portos	**Locais**	**Fundos Disponíveis**	**Fundos a**	**Ano Previsto de**
		Atualmente m (ZH)	Disponibilizar m (ZH)	Disponibilização
Setúbal	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	12,7	15/16	
	(Fundos à maré)			
	Terminal Multiusos Zona 1	9,50 12,50		
	Terminal Multiusos Zona 2	12	14/15	2016/2017
	Terminal RO-RO/VW	12		
	Terminal de Granéis Líquidos Sapec	10,5		
	Terminal de Granéis Sólidos Sapec	10,5	12,5	2016/2017
	Terminal da Secil	9		
	Terminal Tanquisado/Eco-Oil	9,5		
	Terminal Praias do Sado	10		
	Terminal Uralada	6		
	Terminal da Alstom	6		
	Terminal da Lisnave	9		
	Terminal Teporset	11		
	Terminal Termitrena	10,5	12,5	2016/2017
Sines	Terminal de Granéis Líquidos	28		
	Terminal Petroquímico	12		
	Terminal Multipurpose de Sines	18		
	Terminal de Gás Natural	15		
	Terminal de Contentores de Sines (Terminal XXI)	17,5		
Portimão	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	8	10	2016
	Cais Comercial	8	10	2016
Faro	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	7	8	2014
	Cais Comercial	7	8	2014

Fonte: AP's / IPTM

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

Fundos disponíveis nas instalações portuárias do continente

Comprimento e boca de navios disponíveis nas instalações portuárias

Investimento *vs* movimentos de carga

III. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

Anexo II - Comprimento e boca de navios disponíveis nas instalações portuárias

Comprimento e Boca de n/avios Disponíveis n/as instalações do sistema portuário comercial do continente							
Portos	**Locais**	**Comprimento de**	**Comprimento de**	**Ano Previsto de**	**Boca de n/avio**	**Boca de n/avio**	**Ano Previsto de**
		n/avio Disponível (m)	n/avio a Disponibilizar (m)	Disponibilização	Disponível (m)	a Disponibilizar (m)	Disponibilização
Vian/a do Castelo	Barra / Can/al Principal de Acesso Marítimo	180			n/a (s/limite)		
	Cais Comercial - Magem Sul						
	Cais da Margem Norte						
Leixões	Barra / Can/al Principal de Acesso Marítimo	300 [1]	300 [2]	2018	32,3	42	
	Termin/al de Contentores Norte	220			32,3	32,3	
	Termin/al de Contentores Sul	220			32,3	32,3	
	Termin/al de Graneis Agroalimentares (D4N)	220			32,3	32,3	
	Cais de Carga Geral e Granéis	220			32,3	32,3	
	Trermin/al Oceânico	n/a (s/limite)			n/a (s/limite)	n/a (s/limite)	
	Termin/al Petroleiro	250; 200; 110			n/a (s/limite)	n/a (s/limite)	
	Termin/al RO-RO	220			32,3	32,3	
	Termin/al Multiusos (Molhe Sul)	200			n/a (s/limite)	n/a (s/limite)	
	Estação de Passageiros (D1N)	220			n/a (s/limite)	n/a (s/limite)	
	Novo Termin/al de Passageiros (Molhe Sul)	300			n/a (s/limite)	n/a (s/limite)	
	Novo Termin/al de Contentores		300	2018		42	2018
Aveiro	Barra / Can/al Principal de Acesso Marítimo	150	200	2014-2017	26	27	2014
	Termin/al Norte (Multiusos)	150			26		
	Termin/al para Contentores e RO-RO	150			26		
	Termin/al de Granéis Sólidos	150			26		
	Termin/al de Granéis Líquidos	150			26		
	Termin/al Sul (Multiusos)	100			18		

[1]Só para Navios Cruzeiros
[2]Para todos os Tipos de Navios

Fonte: AP's / IPTM

Anexo II - Comprimento e boca de navios disponíveis nas instalações portuárias

Comprimento e Boca de n/avios Disponíveis n/as instalações do sistema portuário comercial do continente							
Portos	**Locais**	**Comprimento de**	**Comprimento de**	**Ano Previsto de**	**Boca de n/avio**	**Boca de n/avio**	**Ano Previsto de**
		n/avio Disponível (m)	n/avio a Disponibilizar (m)	Disponibilização	Disponível (m)	a Disponibilizar (m)	Disponibilização
Figueira da Foz	Barra / Can/al Principal de Acesso Marítimo	120			18,5		
	Termin/al de Carga Geral	120			18,5		
	Termin/al de Granéis Sólidos	120			18,5		
Lisboa	Barra / Can/al Principal de Acesso Marítimo	s/ limite			s/ limite		
	Termin/al de Contentores de Alcântara	s/ limite			s/ limite		
	Termin/al de Contentores de Santa Apolónia	-240			s/ limite		
	Termin/al Multiusos do Beato	s/ limite			s/ limite		
	Termin/al Multiusos do Poço do Bispo	s/ limite			s/ limite		
	Termin/al Multipurpose de Lisboa	s/ limite			s/ limite		
	Termin/al de Granéis Alimentares da Trafaria	280			s/ limite		
	Termin/al de Granéis Alimentares do Beato	s/ limite			s/ limite		
	Termin/al de Granéis Alimentares de Palença	290			s/ limite		
	Termin/al de Líquidos do Barreiro	215			27,5		
	Termin/al do Barreiro (Granéis Sólidos)	145			27,5		
	Termin/ais de Serviço Privado (Licenças)						
	Termin/al de Líquidos ´Banática	205			s/ limite		
	Termin/al de Líquidos de Porto Brandão	180			s/ limite		
	Termin/al de Líquidos de Porto dos Buchos	225			s/ limite		
	Termin/al de Líquidos do Rosairinho	Já não existe					
	Termin/al de Alhandra - IBEROL	100			22,5		
	Termin/al de Alhandra - CIMPOR	100			22,5		

Fonte: AP's / IPTM

Anexo II - Comprimento e boca de navios disponíveis nas instalações portuárias

Comprimento e Boca de Navios Disponíveis nas instalações do sistema portuário comercial do continente							
Portos	**Locais**	**Comprimento de**	**Comprimento de**	**Ano Previsto de**	**Boca de Navio**	**Boca de Navio**	**Ano Previsto de**
		Navio Disponível (m)	Navio a Disponibilizar (m)	Disponibilização	Disponível (m)	a Disponibilizar (m)	Disponibilização
Setúbal	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	sem limite			sem limite		
	(Apenas Terminais de Serviço Público, fundos à maré)						
	Terminal Multiusos Zona 1	175; 80 e 215 [1]			40		
	Terminal Multiusos Zona 2	723 [2]	723 [2]	2016/2017	40	em estudo	2016/2017
	Terminal RO-RO/VW	363 [2] +145 (rampa)			40		
	Terminal de Granéis Líquidos Sapec	200 [1]			40		
	Terminal de Granéis Sólidos Sapec	200 [1]	em estudo	2016/2017	40	em estudo	2016/2017
	Terminal da Secil	170 e 125 [1]			40		
	Terminal Tanquisado/Eco-Oil	463 [3]			40		
	Terminal Praias do Sado	200 [1]			40		
	Terminal Uralada	100 [1]			40		
	Terminal da Alstom	110 [1]			40		
	Terminal da Lisnave	[4]			sem limite		
	Terminal Teporset	nd			sem limite		
	Terminal Termitrena	200 [1]	em estudo	2016/2017	sem limite	em estudo	2016/2017
Sines	Terminal de Granéis Líquidos	350					
	Terminal Petroquímico	172					
	Terminal Multipurpose de Sines	305					
	Terminal de Gás Natural	320					
	Terminal de Contentores de Sines (Terminal XXI)	400					
Portimão	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	215	> 300		Não condicionante		
	Cais Comercial	215	> 300		Não condicionante		
Faro	Barra / Canal Principal de Acesso Marítimo	110			Não condicionante		
	Cais Comercial	110			Não condicionante		

[1]Comprimento máximo aconselhável
[2]Comprimento do cais
[3]Comprimento cais+duques d'alba
[4]Navios até 280 m de comprimento em qualquer reponto de maré (noite e dia). Acima de 280 m manobram de dia

Fonte: AP's / IPTM

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

Fundos disponíveis nas instalações portuárias do continente

Comprimento e boca de navios disponíveis nas instalações portuárias

Investimento *vs* movimentos de carga

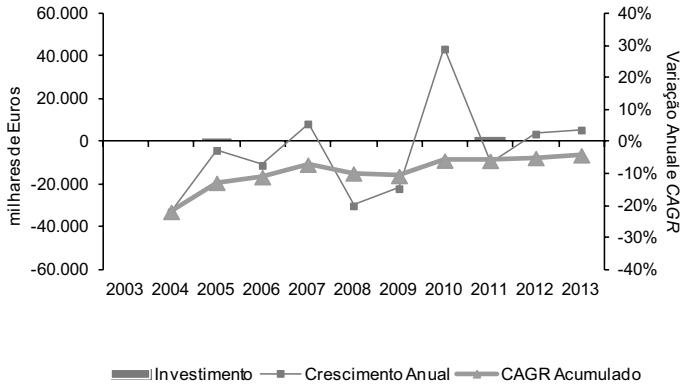
III. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

Anexo II - Investimento *vs* movimentos de carga

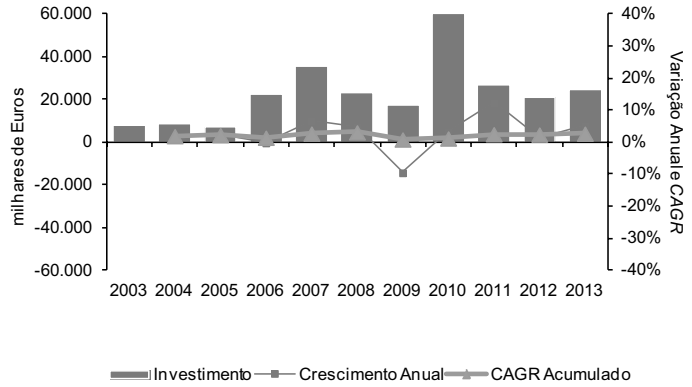
Porto de Viana do Castelo

Inv. Médio	€0,9M
CAGR 03-13	*-4,1%*



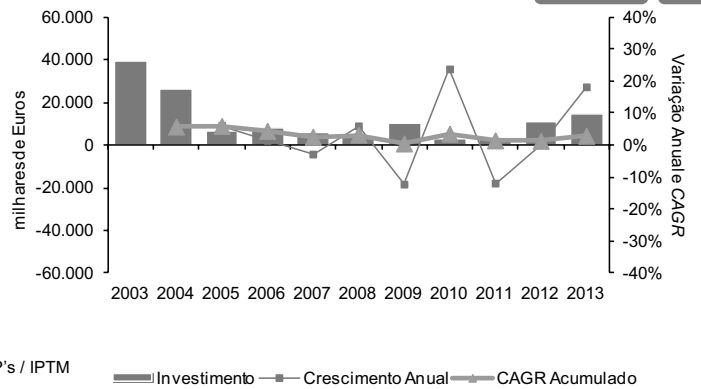
Porto de Leixões

Inv. Médio	€23,2M
CAGR 03-13	*2,6%*



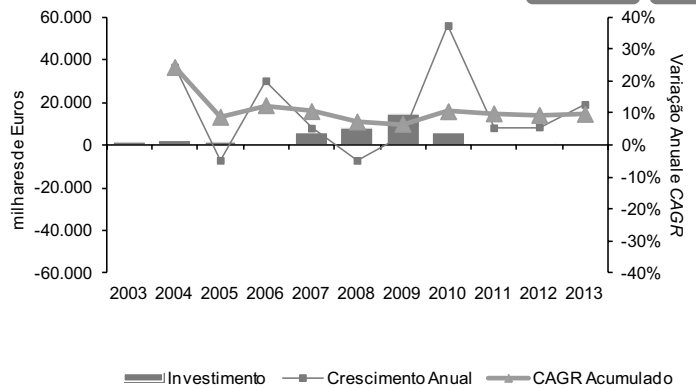
Porto de Aveiro

Inv. Médio	€12,0M
CAGR 03-13	*2,8%*



Porto de Figueira da Foz

Inv. Médio	€3,9M
CAGR 03-13	*9,7%*



Fonte: AP's / IPTM

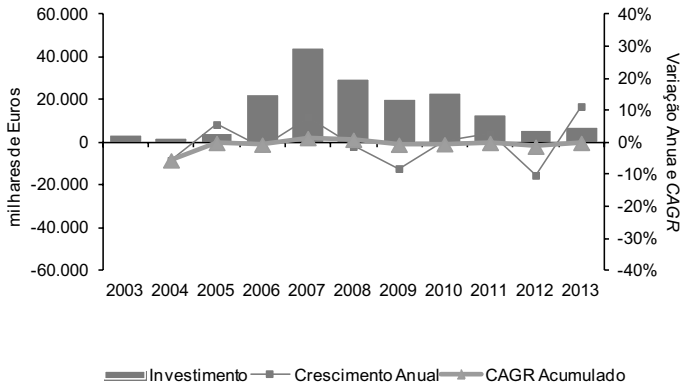
RELATÓRIO FINAL

Anexo II - Investimento *vs* movimentos de carga

GRUPO DE TRABALHO PARA AS INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO

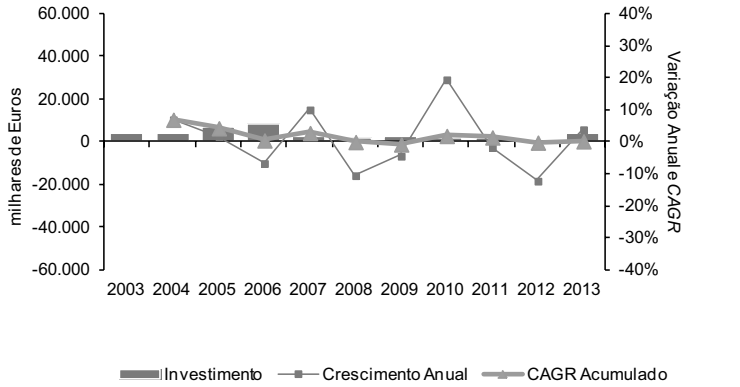
Porto de Lisboa

Inv. Médio	€16,0M
CAGR 03-13	*-0,2%*



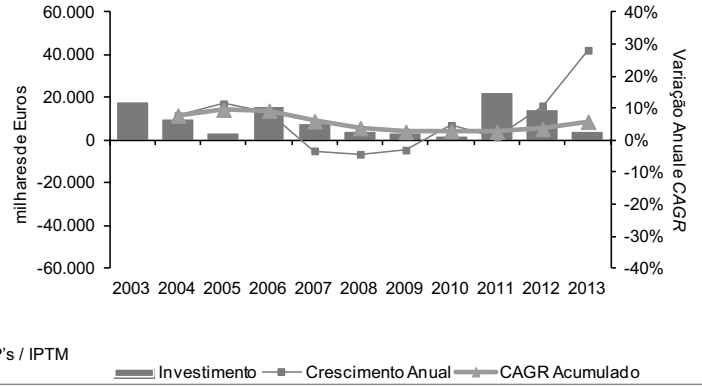
Porto de Setúbal

Inv. Médio	€3,4M
CAGR 03-13	*0,3%*



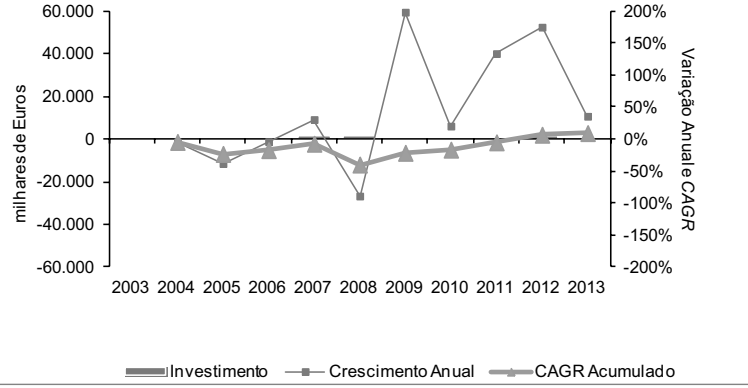
Porto de Sines

Inv. Médio	€9,5M
CAGR 03-13	*5,8%*



Portos do Algarve

Inv. Médio	€0,7M
CAGR 03-13	*8,9%*



Fonte: AP's / IPTM

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

III. Setor Aeroportuário

Aeródromos Nacionais

Heliportos Nacionais

E-Freight

IV. Fichas Técnicas

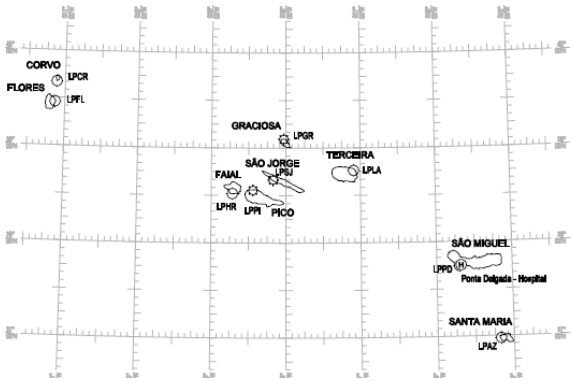
- **Lista**

Identificação Indicador de lugar * Sem indicador de lugar ICAO	Internacional (INTL) Nacional (NTL) Militar (MIL) Outros (OTR)	Tipo de tráfego autorizado	
		IFR - VFR	Regular (S) Não Regular (NS) Privado (P) Emergência Médica (HEMS) Combate a incêndios (FFS)
ALVERCA LPAR	MIL		
AVEIRO LPAV	MIL		
BEJA LPBJ	MIL/NTL/INTL	IFR/VFR	S, NS,P
BRAGA LPBR	NTL	VFR	NS, P
BRAGANÇA LPBG	NTL	VFR	S, NS, P
CASCAIS LPCS	NTL	IFR/VFR	NS, P
CHAVES LPCH	NTL	VFR	S, NS, P
COIMBRA LPCO	NTL	VFR	NS, P, HEMS, FFS
CORVO LPCR	NTL	VFR	S,NS, P
ESPINHO LPIN	OTR	VFR	NS, P
ÉVORA LPEV	NTL	IFR/VFR	NS, P
FARO LPFR	INTL	IFR/VFR	S,NS, P
FERREIRA DO ALENTEJO – LPFA	NTL	VFR	NS,P
FIGUEIRA DE CAVALEIROS	NTL	VFR	NS, P
FLORES LPFL	NTL	IFR/VFR	S,NS, P
GRACIOSA LPGR	NTL	IFR/VFR	S,NS, P
HORTA LPHR	NTL	IFR/VFR	S, NS, P
LAJES LPLA	MIL- INTL	IFR/VFR	S,NS
LEIRIA LPJF	OTR	VFR	NS, P
LISBOA LPPT	INTL	IFR/VFR	S,NS, P
LOUSÃ LPLZ	OTR	VFR	FFS
MADEIRA LPMA	INTL	IFR/VFR	S,NS, P
MIRANDELA LPMI	NTL	VFR	NS, P, HEMS, FFS
MOGADOURO LPMU	NTL	VFR	NS, P

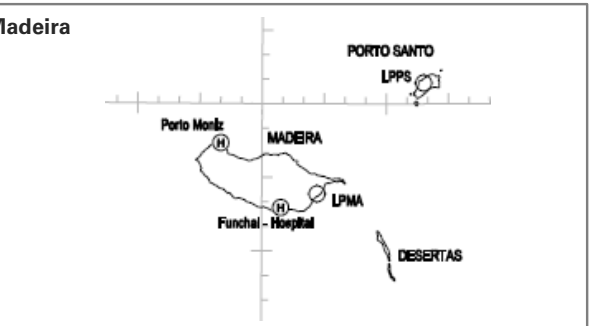
Identificação Indicador de lugar * Sem indicador de lugar ICAO	Internacional (INTL) Nacional (NTL) Militar (MIL) Outros (OTR)	Tipo de tráfego autorizado	
		IFR - VFR	Regular (S) Não Regular (NS) Privado (P) Emergência Médica (HEMS) Combate a incêndios (FFS)
MONTARGIL LPMO	OTR	VFR	P
MONTE REAL LPMR	MIL		
MONTIJO LPMT	MIL		
OTA LPOT	MIL		
OVAR LPOV	MIL		
PICO LPPI	NTL	IFR/VFR	S,NS,P
PONTA DELGADA LPPD	INTL	IFR/VFR	S, NS,P
PONTE DE SÔR LPSO	NTL	VFR	NS,P
PORTIMÃO LPPM	NTL	VFR	NS,P
PORTO LPPR	INTL	IFR/VFR	S, NS,P
PORTO SANTO LPPS	INTL	IFR/VFR	S, NS,P
PROENÇA A NOVA LPPN	NTL	VFR	P
S JORGE LPSJ	NTL	VFR	S, NS,P
SANTA CRUZ LPSC	NTL	VFR	NS,P
SANTA MARIA LPAZ	INTL	IFR/VFR	S, NS,P
SANTARÉM LPSR	OTR	VFR	P
SEIA LPSE	NTL	VFR	NS,P, FFS, HEMS
SINTRA LPST	MIL		
TANCOS LPTN	MIL		
VILA REAL LPVR	NTL	IFR/VFR	S, NS,P, FFS, HEMS
VILAR DE LUZ / MAIA LPVL	NTL	VFR	NS,P, FFS, HEMS
VISEU LPVZ	NTL	VFR	NS, P

- **Mapas**

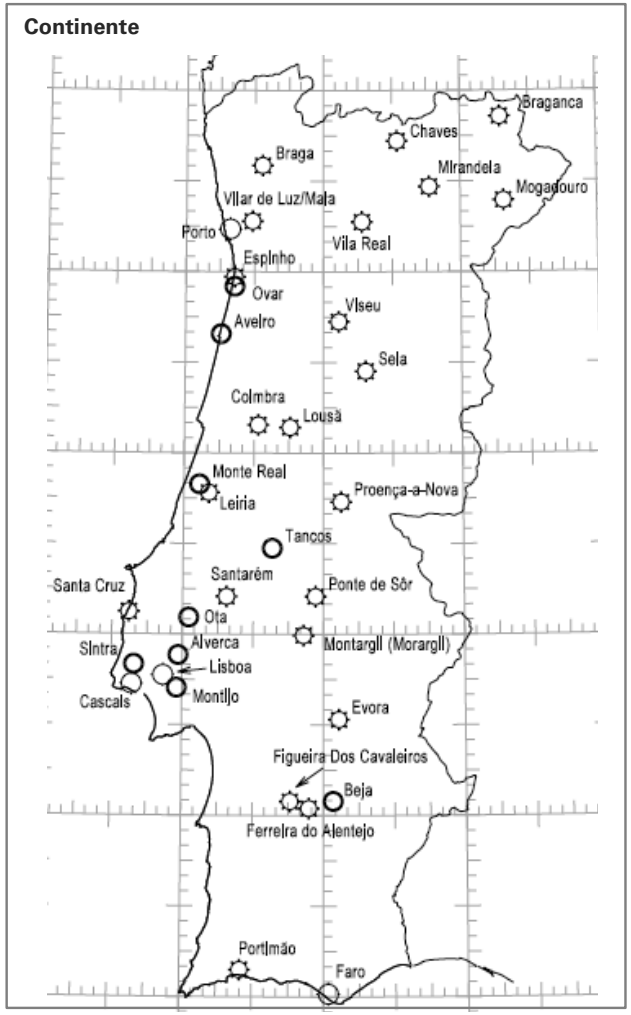
Açores



Madeira



Continente



Nota:
Açores e Madeira incluem Heliportos

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

III. Setor Aeroportuário

Aeródromos Nacionais

Heliportos Nacionais

E-Freight

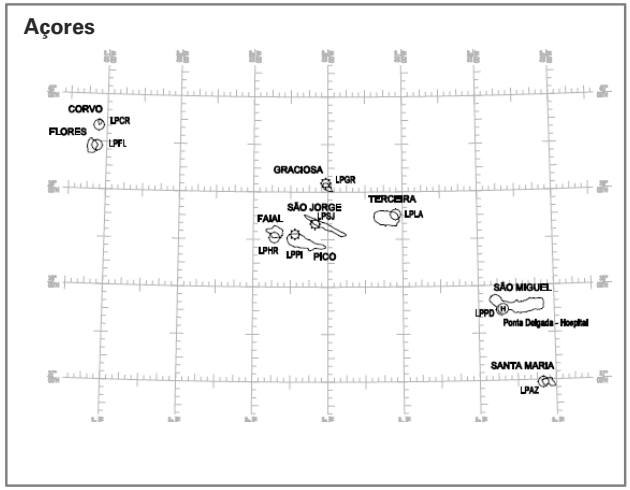
IV. Fichas Técnicas

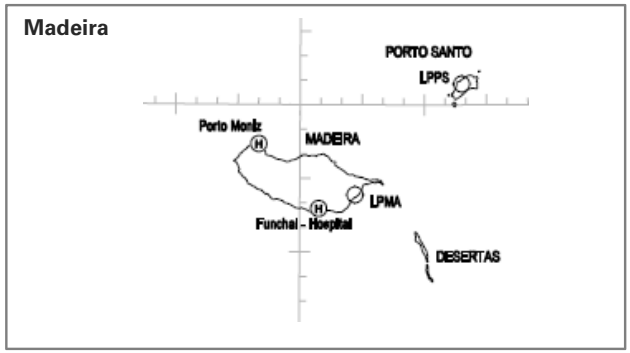
- **Lista**

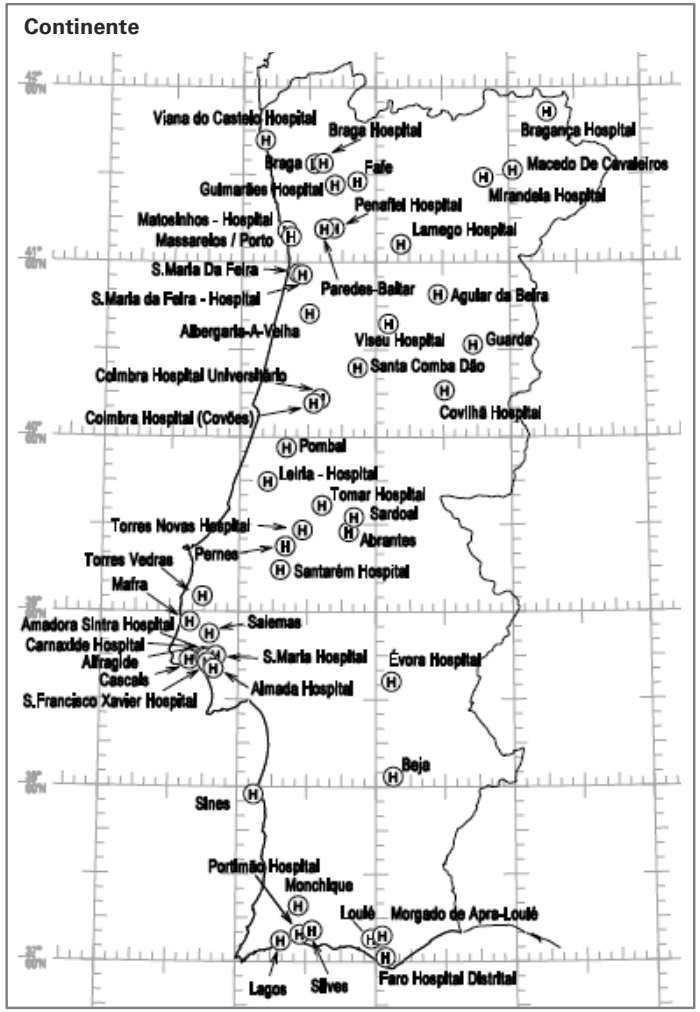
Identificação Indicador de lugar * Sem indicador de lugar ICAO	Outros (OTR)	Tipo de tráfego autorizado	
		IFR - VFR	Privado (P) Emergência Médica (HEMS) Combate a incêndios (FFS)
ABRANTES HOSPITAL LPAB	OTR	VFR	HEMS
AGUIAR DA BEIRA	OTR	VFR	HEMS
ALBERGARIA-A-VELHA (Areeiros) LPAG	OTR	VFR	P
ALFRAGIDE *	OTR	VFR	NS, P
ALMADA HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
AMADORA HOSPITAL LPAS	OTR	VFR	HEMS
BARLAVENTO ALGARVIO HOSPITAL - LPBA	OTR	VFR	HEMS
BEJA LPPJ	OTR	VFR	FFS
BRAGA*	OTR	VFR	FFS
BRAGA HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
BRAGANÇA HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
CARNAXIDE HOSPITAL DE SANTA CRUZ - LPFX	OTR	VFR	HEMS
COIMBRA HOSPITAL UNIVERSITARIO LPCI	OTR	VFR	HEMS
COIMBRA HOSPITAL COVÕES*	OTR	VFR	HEMS
COVILHÃ HOSPITAL LPCL*	OTR	VFR	HEMS
ÉVORA HOSPITAL LPER	OTR	VFR	HEMS
FAFE LPFE	OTR	VFR	FFS
FARO HOSPITAL DISTRITAL LPFO	OTR	VFR	HEMS
FUNCHAL HOSPITAL DA CRUZ DE CARVALHO - LPCC	OTR	VFR	HEMS
GUARDA HOSPITAL LPGA	OTR	VFR	HEMS, FFS
GUIMARÃES HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
LAGOS*	OTR	VFR	FFS, P
LAMEGO HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
LEIRIA HOSPITAL LPLE	OTR	VFR	HEMS, FFS
LISBOA HOSPITAL SANTA MARIA*	OTR	VFR	HEMS

Identificação Indicador de lugar * Sem indicador de lugar ICAO	Outros (OTR)	Tipo de tráfego autorizado	
		IFR - VFR	Privado (P) Emergência Médica (HEMS) Combate a incêndios (FFS)
LISBOA HOSPITAL S.FRANCISCO .XAVIER*	OTR	VFR	HEMS
LOULÉ LPLO	OTR	VFR	FFS; HEMS
MACEDO DE CAVALEIROS LPMC	OTR	VFR	NS, FFS,HEMS
MAFRA LPMP	OTR	VFR	FFS, HEMS
MASSARELOS/Porto/Douro Azul *	OTR	VFR	HEMS, P
MATOSINHOS HOSPITAL PEDRO HISPANO - LPPH	OTR	VFR	HEMS
MIRANDELA HOSPITAL LPMD	OTR	VFR	HEMS
MONCHIQUE	OTR	VFR	FFS, P
MORGADO DE APRA - LOULÉ	OTR	VFR	NS, P
PAREDES*	OTR	VFR	FFS, HEMS
PENAFIEL HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
PERNES*	OTR	VFR	FFS, HEMS
POMBAL*	OTR	VFR	FFS, HEMS
PONTA DELGADA HOSPITAL LPES	OTR	VFR	HEMS
PORTO MONIZ LPMZ	OTR	VFR	NS, P, FFS, HEMS
SALEMAS LPSA	OTR	VFR	P, HEMS
SANTA COMBA DÃO LPCD	OTR	VFR	FFS, HEMS
SANTA MARIA DA FEIRA	OTR	VFR	P
SANTA MARIA DA FEIRA HOSPITAL LPSS	OTR	VFR	HEMS
SANTARÉM HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
SARDOAL *	OTR	VFR	FFS, HEMS
SILVES*	OTR	VFR	P
SINES*	OTR	VFR	P, FFS, HEMS
TOMAR HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
TORRES NOVAS HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
TORRES VEDRAS*	OTR	VFR	HEMS
VIANA DO CASTELO HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS
VISEU HOSPITAL*	OTR	VFR	HEMS

- **Mapas**







Nota:
Açores e Madeira incluem Aeródromos

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

III. Setor Aeroportuário

Aeródromos Nacionais

Heliportos Nacionais

E-Freight

IV. Fichas Técnicas

About e-Freight

The e-Freight Integrated Project (European e-Freight capabilities for Co-modal transport) started 1st January 2010 bringing together 30 partners from 14 Member States and Norway for a program of work that will cover 4.0 years, addressing the development, validation and demonstration of innovative e-Freight capabilities.

e-Freight capabilities will be developed to support the following four main categories of e-Freight stakeholders:

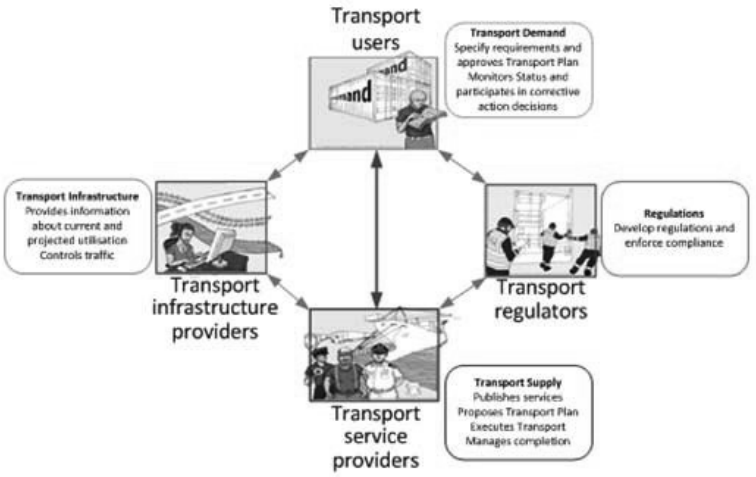
1. Transport users (shippers, freight forwarders, etc) to identify and use direct or combined transport services most suited for their purpose.

2. Transport service providers in all modes to:
   i. provide information about their services and exchange information electronically with relevant actors through planning, executing and completing transport operations;
   ii. setting up of (liner) service networks adhering to co-modality principles for improved efficiency and end-to-end quality of surface freight transportation.

3. Transport infrastructure providers to facilitate the best possible use of the complete transport infrastructure and support transport users by providing information about the available transport infrastructure and how to use it.

4. Transport regulators to obtain in the simplest possible way the required information for monitoring compliance with applicable regulations, and to exchange information with other authorities for collaboration in security and environmental risk management.

in: http://www.efreightproject.eu/default.aspx?articleID=1120



E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

III. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

Prioritização consolidada – *Tier 1* e *Tier 2*

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

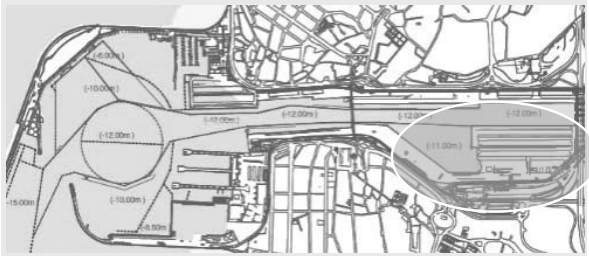
Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Setor Ferroviário | Setor Rodoviário | **Setor Marítimo-Portuário** | Setor Aeroportuário

Porto de Leixões - Ampliação do Terminal de Contentores Sul

1 Localização



Descrição

O presente investimento de ampliação do Terminal de Contentores Sul, actualmente sob concessão da TCL – Terminal de Contentores de Leixões, S.A., consubstancia-se, essencialmente, no reforço e repavimentação do terrapleno para aumento da área de parqueamento de contentores cheios, em cerca de 2,4 ha, na construção de um Terminal Ferro-Marítimo de apoio e na reconversão do antigo parque de espera de camiões para zona de parqueamento de contentores vazios.

Neste momento torna-se necessário criar condições para aumentar a capacidade instalada no terminal, mormente do seu lado terra, ou seja na ampliação dos seus terraplenos para parqueamento de contentores cheios, atendendo às seguintes principais circunstâncias:

- O movimento em TEU tem evoluído acima do previsto no modelo económico e financeiro da concessão e perspetiva-se que assim continue no futuro;
- A resposta às necessidades das cadeias logísticas exigiu a afetação de espaço para a gestão de contentores vazios;
- A premência da necessidade de área para parqueamento de contentores cheios em face da evolução das taxas de crescimento do tráfego de contentores;
- A capacidade instalada do Terminal de 6.600.000 toneladas e 650 mil TEU está próxima de ser atingida nas actuais condições de exploração de dois turnos de trabalho efetivo;
- Crescimento sustentado da carga contentorizada em Leixões, tendo sido movimentadas em 2012 mais de 6,4 milhões de toneladas e mais de 630 mil TEU.

Investimento necessário: 38 M€
Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de movimentação de mercadorias no terminal, por via do aumento da capacidade em carga contentorizada de 650.000 TEU para 850.000 TEU, viabilizando, assim, o trabalho no terceiro turno.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Permite aumentar a conectividade de Leixões com outros portos;
- Potencia a intermodalidade do terminal com a plataforma logística de Leixões em curso, com a plataforma logística de Salamanca e com outras plataformas existentes no *hinterland* do Porto de Leixões;
- Permite aumentar a conectividade do terminal com parques industriais existentes nas Regiões Norte e Centro.

No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento, proporcionando ainda o aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M da infraestrutura.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*: parte significativa do investimento será realizado pelo concessionário (equipamentos / super-estrutura), suportando a APDL os investimentos em infraestruturas do terminal.

Setor Ferroviário | Setor Rodoviário | Setor Marítimo-Portuário | Setor Aeroportuário

Linha do Norte (Gaia / Ovar - Alfarelos / Pampilhosa - Vale de Santarém/ Entroncamento, Alverca / Castanh. Ribatejo, Terminal Bobadela)

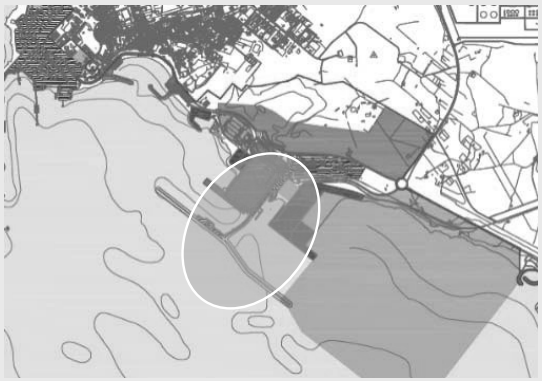
2 Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto de reabilitação da linha do Norte, espinha dorsal da Rede Ferroviária Nacional, integrado numa estratégia de desenvolvimento assente em princípios de aumento da eficiência, competitividade e sustentabilidade do sistema de transportes, dinamização do crescimento económico e aumento da coesão social e territorial, traduz-se numa intervenção fundamental para o desenvolvimento do sistema ferroviário. A conclusão da reabilitação visa dotar esta linha de condições homogéneas de exploração, eliminando constrangimentos, aumentando os níveis de segurança e fiabilidade da infraestrutura. A reabilitação impedirá a degradação da infraestrutura e permitirá repor o patamar de velocidades na média dos 140 km/h, não permitindo, no entanto, o aumento da TVM (tabela de velocidade máxima) uma vez que não irá haver alterações de traçado. As intervenções vão permitir eliminar as margens suplementares atualmente previstas no Diretório da Rede. Deverão ainda permitir o cruzamento e circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 m. O projeto compreende a intervenção nos troços ainda não modernizados, a triplicação do troço a norte de Alverca / Castanheira do Ribatejo e a eliminação de constrangimentos no Terminal Vale Tejo e no Terminal da Bobadela e respetivas ligações à Rede Ferroviária Nacional. **Troços:** Gaia / Ovar - Alfarelos / Pampilhosa - Vale de Santarém/ Entroncamento, Alverca / Castanh. Ribatejo, Terminal Bobadela **Investimento estimado:** 400 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos: ▪ Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, plataformas logísticas e parques industriais localizados ao longo deste eixo ferroviário; ▪ Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%; ▪ Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Setor Ferroviário | Setor Rodoviário | **Setor Marítimo-Portuário** | Setor Aeroportuário

Porto de Sines - Expansão do Terminal de Contentores (Terminal XXI) e ampliação das infraestruturas de proteção marítima

3

Localização



Descrição

Este projeto compreende a expansão do Terminal de Contentores de Sines (Terminal XXI), para além do que se encontra actualmente contratado, dotando-o de uma infraestrutura de cais de 1.230 metros, 12 pórticos de cais e uma área de armazenamento de 45 hectares, o que elevará a capacidade de movimentação para 2,3 milhões de TEU/ ano.

Inclui igualmente a ampliação do molhe Leste em mais 300 metros, de forma a assegurar as condições de proteção marítima às operações dos navios, aquando das suas operações de carga/descarga de mercadorias e/ou contentores, incluindo a regularização dos fundos rochosos da bacia de rotação e do canal de acesso ao terminal.

Investimento necessário: 139 M€, sendo que 94 M€ correspondem a investimento privado e os restantes 45 M€ a investimento público (APS), especificamente em termos da componente da obra marítima de proteção, cujo financiamento está assegurado.

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de movimentação de mercadorias no terminal, por via do aumento da capacidade do terminal de 1.320.000 TEU/ano para 2.300.000 TEU/ano.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Permite aumentar a conectividade do terminal de Sines com outros portos;
- Potencia a intermodalidade do terminal com plataformas logísticas nacionais e de Espanha;
- Permite aumentar a conectividade do terminal com parques industriais existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projeto proporcionará um aumento da eficiência do terminal, nomeadamente no que diz respeito ao aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

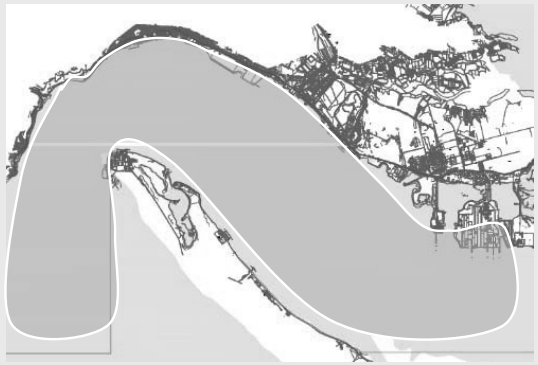
As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*: parte significativa do investimento será realizado pelo setor privado (concessionário), suportando a APS os investimentos relativos à componente da obra marítima de proteção.

Porto de Setúbal - Melhoria das acessibilidades marítimas - barra e canais Norte e Sul - e otimização de fundos/calado junto aos cais

4

Localização



Descrição

O projeto compreende a melhoria das acessibilidades marítimas (barra e canais Norte e Sul) e otimização de fundos junto aos cais, para receção no porto de Setúbal de navios de maior dimensão (tipo *Panamax*).

Desta forma, engloba a dragagem faseada e com acompanhamento ambiental do canal da Barra e navegação do porto de Setúbal permitindo a passagem dos navios porta-contentores de 2ª geração, navios de 3ª e 4ª geração *Panamax* e *Panamax* 2000, com até 13 metros de calado, visando manter a posição do porto de Setúbal no mercado de *shortsea*, face à evolução dos navios neste segmento de mercado.

Investimento necessário: 25 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, permitindo potenciar o movimento de tráfego de contentores dos atuais 70 mil TEU para 250 mil TEU nos próximos 5 a 10 anos.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria das acessibilidades marítimas já existentes ao porto de Setúbal;
- Potencia a intermodalidade do terminal às plataformas logísticas na zona envolvente portuária de Setúbal, bem como à plataforma logística do Poceirão;
- Potencia a melhoria da ligação aos parques industriais da zona envolvente portuária de Setúbal e Península da Mitrena.

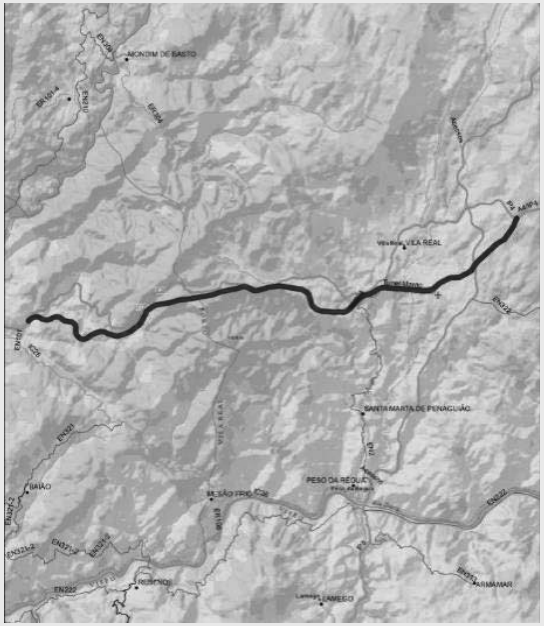
No que concerne à sustentabilidade operacional, considera-se que este projeto potenciará o aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M associados à exploração do Porto de Setúbal.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 85%;
- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding*: considera-se que a participação do setor privado possa vir a suportar a totalidade do investimento, quer por via de comparticipação financeira direta , quer por via da aplicação de taxas portuárias pela Administração Portuária de Setúbal.

Setor Ferroviário | **Setor Rodoviário** | Setor Marítimo-Portuário | Setor Aeroportuário

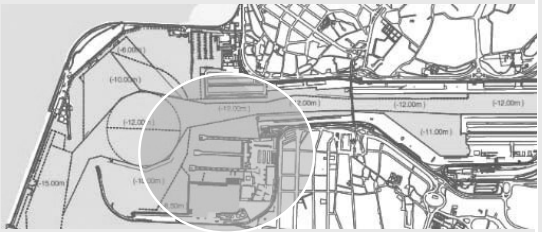
IP4. Túnel do Marão

5 Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	Desenvolve-se numa extensão de cerca de 30 km e possui um perfil transversal tipo caracterizado por 2x2 vias. Por forma a contornar a difícil orografia da região este projeto contempla uma quantidade apreciável de obras de arte especiais que corresponde a 22% da sua extensão e um túnel, com aproximadamente 6 km. A acessibilidade à rede viária existente é garantida através de 4 nós de ligação. A construção foi desenvolvida no âmbito de uma concessão, estando numa fase avançada de concretização tendo tido, todavia, os trabalhos suspensos desde março de 2012. Em junho de 2013 o Estado rescindiu o contrato de concessão, tendo os ativos sido integrados na responsabilidade da EP. A EP encontra-se a preparar o lançamento de 3 concursos públicos, na modalidade de conceção construção, para terminar os trabalhos em falta. **Extensão:** 30 km, dos quais 6 km em túnel **Tráfego estimado:** 8.000 veíc / dia (10% de pesados) **Investimento necessário:** 173 M€ **Conclusão:** até 2016	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos: ▪ Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto de Leixões, a plataformas logísticas localizadas na área metropolitana do Grande Porto (Maia/Trofa, Leixões, CCA) e a zonas industriais localizadas ao longo deste corredor; ▪ Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto de Leixões e Aeroporto Sá Carneiro, a núcleos urbanos densos ao longo deste eixo (Porto, Paredes, Vila Real) e a diversos pólos industriais. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ O recurso a cofinanciamento comunitário, cuja candidatura foi instruída e apresentada em outubro de 2013, perspetivando-se uma taxa de comparticipação de 80%; ▪ A cobrança de portagens alargada pode atingir 9,5 M€ por ano.

Porto de Leixões – Criação de um novo terminal de contentores a fundos - 14 m (ZH)

6

Localização



Descrição

Este projeto consiste na construção de um novo terminal de contentores *post-panamax* no Porto de Leixões, com fundos a -14metros, com o objetivo de reforçar a posição de Leixões nos mercados actuais em face ao aumento da dimensão dos navios porta-contentores (máximo e médio) que se tem vindo a assistir como resultado da procura por parte dos armadores/operadores de transporte marítimo da redução do custo unitário por contentor transportado.

Em simultâneo, este terminal permite responder ao constrangimento actual de Leixões em carga contentorizada, que se encontra no limite da capacidade instalada, bem como potenciar a entrada em novos mercados, essencialmente através das potencialidades geradas pela criação da Plataforma Logística de Leixões em curso e das sinergias geradas pelos protocolos já estabelecidos ou em preparação com outras plataformas logísticas e parques industriais.

Este terminal situar-se-á no molhe Sul do Porto de Leixões, no prolongamento do actual Terminal Multiusos, obrigará à reformulação do actual Porto de Pesca, ao aprofundamento da bacia de rotação e canal de acesso ao porto de Leixões e ao prolongamento do Quebra-mar, em 300 metros, com alteração da sua inclinação.

Investimento necessário: 200 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, esperando-se que o porto venha a duplicar o movimento em carga contentorizada num prazo relativamente curto.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Criação de novas ligações que permitirão aumentar a conectividade de Leixões com outros portos;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com a plataforma logística de Leixões, com a plataforma logística de Salamanca e com outras plataformas existentes no *hinterland* do Porto de Leixões;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal com parques industriais existentes nas Regiões Norte e Centro.

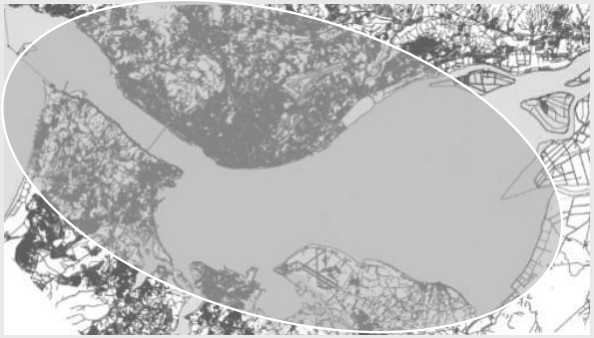
No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento, proporcionando ainda o aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M da infraestrutura.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding*, por via da participação do setor privado, sob a forma de concessão.

Porto de Lisboa - Novo Terminal de Contentores *deep-sea*

7 Localização



Descrição

Este projeto consiste na construção de um novo terminal de contentores *deep-sea*, com capacidade estimada de 2,7 milhões de TEU/ano, com comprimento de cais de 1.500 metros e uma área de 99 hectares.

Investimento necessário: 600 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, dado que, considerando o crescimento natural, o potencial de alargamento do *hinterland* e o potencial de *transhipment*, a movimentação de carga contentorizada, em Lisboa, atingirá cerca de 2,7 milhões de TEU/ano.

Adicionalmente, prevê-se o esgotamento da capacidade dos atuais terminais de carga contentorizada em Lisboa entre 2021 e 2023.

Ao nível da dimensão de intermodalidade são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Criação de novas ligações que permitirão aumentar a conectividade de Lisboa aos portos de Setúbal, Figueira da Foz, Aveiro e Leixões;
- Melhoria das ligações consideradas insuficientes de Lisboa com as plataformas logísticas de Bobadela, Castanheira do Ribatejo, Alhandra, Alenquer, Guarda, Elvas e Poceirão;
- Melhoria das ligações consideradas insuficientes do Porto de Lisboa com parques industriais existentes nas regiões de Lisboa, Centro e Sul.

No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento,

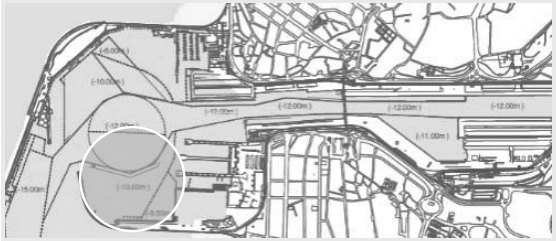
As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding,* estimando-se que 85% corresponderá a investimento privado e os restantes 15% a investimento público (acessibilidades).

Porto de Leixões - Novo Terminal de Cruzeiros

8

Localização



Descrição

O novo terminal de cruzeiros no molhe Sul do Porto de Leixões apresenta-se como um investimento fundamental para a criação das condições para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros na região Norte de Portugal, permitindo a promoção das particulares potencialidades turísticas desta região e a melhoria da integração do Porto de Leixões na envolvente urbana.

O novo terminal contempla um novo cais de acostagem para navios cruzeiros até 300 metros de comprimento (já concluído), uma estação de passageiros, um porto de recreio para 170 lugares, um cais dedicado à navegação flúvio-marítima e o Centro de Ciência e Tecnologias do Mar, da Universidade do Porto.

O presente investimento envolveu a realização de obras marítimas (concluídas em Março de 2011), que compreenderam a frente-cais, a bacia de rotação e de manobra, o terrapleno para o edifício, o porto de recreio (pontões flutuantes) e o reperfilamento do talude interior do molhe sul.

Adicionalmente, o projeto envolve ainda a construção do edifício do terminal, tratando-se de um investimento de elevado valor arquitetónico e inovadora multifuncionalidade que, para além da estação de passageiros, também acolherá o Centro de Ciência e Tecnologias do Mar, da Universidade do Porto, no âmbito da criação do Parque de Ciência e Tecnologias do Mar.

Investimento necessário: 12 M€ (Investimento total de 50 M€, dos quais 38 M€ já foram realizados)

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, perspetivando-se que, em 2015, o novo terminal receba cerca de 100 mil passageiros e aproximadamente 100 escalas, prevendo-se ainda crescimentos para os anos seguintes.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos:

- Melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro, estando em desenvolvimento uma articulação conjunta para promover este Aeroporto no apoio ao turismo de cruzeiros;
- Melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal a núcleos urbanos densos, nomeadamente à região do Grande Porto;
- Melhoria de ligações consideradas insuficientes que potenciem o interface com o rio Douro;
- Melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal com equipamentos públicos, serviços e indústrias existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 61%;
- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding.*

Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa

9 Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	Este projeto consiste na construção de um novo Terminal de Carga, em espaço cedido pelo Aeroporto de Lisboa (após acordo com a ANA). O projeto a desenvolver, em conjunto com a ANA, deverá garantir a adequação à realidade e a maximização dos benefícios para ambas as partes. O novo espaço, provido de equipamento e utilizando *self handling*, permitirá uma maior concentração de atividades, redução de movimentos de mercadoria, evitando a deslocalização para o exterior do perímetro do aeroporto, aumentando a capacidade de resposta. **Investimento necessário:** 5 M€ **Conclusão:** até 2016	A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, perspetivando-se um aumento de mais de 50% do tráfego no que diz respeito à carga movimentada pela DHL Express no seu terminal. Ao nível da dimensão de intermodalidade, o presente investimento proporcionará uma melhoria das ligações consideradas insuficientes do terminal a plataformas logísticas existentes na região. No que concerne à sustentabilidade operacional, este projeto caracteriza-se como gerador de receitas. A existência de um novo terminal potenciará ainda uma diminuição nos custos operacionais da DHL, uma vez que o aumento da movimentação de carga, dentro do Aeroporto de Lisboa, irá permitir um aumento de eficiência e de volume, quando comparados com a infraestrutura atual. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%; ▪ Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding*, dado que a realização deste projeto pressupõe que o mesmo seja totalmente assegurado pela DHL.

Setor Ferroviário | Setor Rodoviário | Setor Marítimo-Portuário | Setor Aeroportuário

Corredor Aveiro – Vilar Formoso / Linha Beira Alta

(Ramal Porto Aveiro + Ramal Portucel Cacia + Plataforma de Cacia + Pampilhosa/Vilar Formoso + Ramal Viseu)

10

Localização

Descrição

O projeto visa reforçar a ligação ferroviária do norte e centro de Portugal com a Europa, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional. Tem ainda por objetivo repor a TVM de forma a ultrapassar os atrasos sucessivos que se têm registado, com forte impacto na qualidade percebida pelos passageiros.

Serão desenvolvidas intervenções para assegurar : (i) a interoperabilidade ferroviária do Corredor ao nível nacional, ibérico e europeu - dotando-o de bi-bitola (1668 mm + 1435 mm); (ii) eliminar constrangimentos ao nível da infraestrutura da linha da Beira Alta; (iii) permitir a circulação de comboios de mercadorias com 750 m de comprimento.

Será construída uma concordância entre as linhas da Beira Alta e do Norte de modo a garantir a circulação direta do tráfego com origem/destino a norte da estação da Pampilhosa e avaliada a correção de rampas no itinerário.

O projeto compreende ainda a eletrificação do Ramal do Porto Aveiro, incluindo as linhas de triagem e o aumento do comprimento da linha de expedição / receção do Ramal Privado da Portucel Cacia.

Troços: Ramal Porto Aveiro, Ramal Portucel Cacia, Plataforma de Cacia, Pampilhosa / Vilar Formoso, Ramal Viseu

Investimento estimado: 900 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

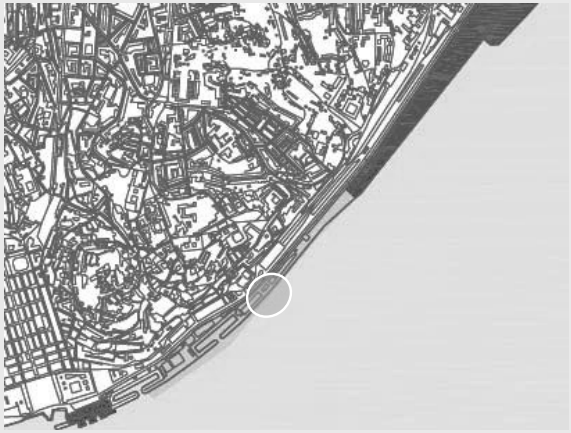
A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, plataformas logísticas e parques industriais, no que diz respeito ao transporte de mercadorias localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Porto de Lisboa – Nova Gare de Passageiros de Cruzeiro

11 Localização



Descrição

O projeto contempla a construção do edifício da nova gare de passageiros, além dos equipamentos, áreas para processamento das bagagens e de formalidades para a viagem dos passageiros, incluindo também alguns espaços comerciais bem como arranjos exteriores e instalação de um parque de estacionamento.

Investimento estimado: 25,2 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, perspetivando-se a movimentação de 1,0 milhões de passageiros de cruzeiro, em 2022, e 1,6 milhões, em 2048.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos:

- Potencia o interface rodoviário, ferroviário e aeroportuário;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com o Aeroporto de Lisboa;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com a região urbana de Lisboa;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com equipamentos turísticos e culturais.

No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

No que concerne à sustentabilidade financeira do projeto, as principais premissas são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding* através de investimento privado, ficando a APL responsável apenas pela reabilitação do cais.

Porto de Lisboa - Aumento da eficiência do atual terminal - TC de Alcântara

12

Localização

Descrição

Este projeto consiste no aumento da eficiência do atual terminal de contentores de Alcântara, aumentando a capacidade actual de 350.000 TEU para 840.000TEU, através de reforço de equipamento, dragagem e pavimentação de área de terrapleno.

Investimento necessário: 46,6 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de movimentação de mercadoria contentorizada. É de referir que este terminal encontra-se já com uma taxa de utilização de cerca de 80%, perspetivando-se um crescimento significativo da quantidade de mercadorias movimentadas, através da realização do presente investimento.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal a outros portos, designadamente aos portos de Leixões, Setúbal, Aveiro e Figueira da Foz;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal às plataformas logísticas de Bobadela, Castanheira do Ribatejo; Alhandra, Alenquer, Guarda e Elvas.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projeto proporcionará um aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding,* sendo que 85% corresponderá a investimento privado e os restantes 15% a investimento público realizado pela própria APL.

Porto de Aveiro - Condições de acesso a navios de maior dimensão

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
13 	Este projeto consiste na execução do prolongamento em 200 metros do molhe Norte e no aprofundamento do seu canal de acesso externo à cota de -13,2 ZH. Com a realização deste investimento pretende-se dotar o Porto de Aveiro das necessárias condições de abrigo contra a agitação e as correntes marítimas desfavoráveis, proporcionando um reforço das condições de segurança nas operações de entrada e saída dos navios em porto, oferecendo igualmente uma maior fiabilidade na prestação de serviços portuários e um aumento do porte dos navios que o poderão escalar. Este projeto permitirá, desta forma, elevar o patamar de competitividade do Porto de Aveiro para novos segmentos de mercado e, assim, dar melhor capacidade de resposta ao aumento da dimensão média dos navios que operam no mercado. Com este projeto pretende-se ainda melhorar as condições de sinalização marítima do porto, de modo a permitir a entrada /saída de navios durante o período noturno, contribuindo também para um aumento da eficiência dos serviços portuários prestados pelo porto, mormente para uma redução do tempo de estadia , sobretudo dos navios tanque, **Investimento necessário:** 1 M€ (Investimento total de 26,06 M€, dos quais 25,06 M€ já foram realizados) **Conclusão:** até 2016	Este projeto apresenta um potencial elevado de movimentação de mercadorias, prevendo-se um acréscimo de 800 mil toneladas, em 2018. Ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos: ▪ Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com outros portos; ▪ Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com plataformas logísticas existentes na região, contribuindo para um reforço da integração do porto nas cadeias logísticas que o utilizam, sobretudo o *cluster* de produtos químicos, mormente no âmbito do corredor Atlântico; ▪ Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com os parques industriais existentes na região, melhorando o nível dos serviços prestados pelo porto às empresas aí localizadas, nomeadamente as que se localizam nos parques de Estarreja, Aveiro, Ílhavo e Vale Cambra. No que concerne à sustentabilidade operacional, prevê-se que o projeto gere receitas para cobrir parcialmente o acréscimo de gastos de exploração do serviço de navegação noturna, aumentando assim o grau de cobertura dos actuais custos de O&M. A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 85%.

Porto de Leixões - Plataforma Logística

14 Localização

Descrição

A Plataforma Logística de Leixões é um investimento que contribuirá de uma forma decisiva para desenvolver o Porto de Leixões e transformar a Área Metropolitana do Porto numa plataforma de valor acrescentado de nível ibérico, com condições únicas para a atracção e fixação de agentes da logística e de distribuição que permitam ancorar novo tráfego para o porto de Leixões e para as comunidades e cadeias logísticas envolventes.

Trata-se de um serviço de valor acrescentado às cargas que passam por Leixões, o qual representa um requisito actual de qualidade e eficiência portuária.

Esta plataforma localiza-se junto ao Porto de Leixões, com o mesmo acesso privativo, a Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões, e compreende dois Pólos: i) **Pólo 1**, com uma área total de 31 hectares e ii) **Pólo 2**, com uma área total de 35 hectares.

Investimento estimado: 180 M€ (62 M€ já foram realizados pela APDL)

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego / movimentação de mercadorias devido à complementaridade com o Porto de Leixões.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos:

- Permite aumentar a conectividade e o *hinterland* de Leixões e fomentar ligações com outros portos;
- Permite aumentar a conectividade com o *hinterland* do porto, incluindo os parques industriais existentes essencialmente nas regiões Norte e Centro.

No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

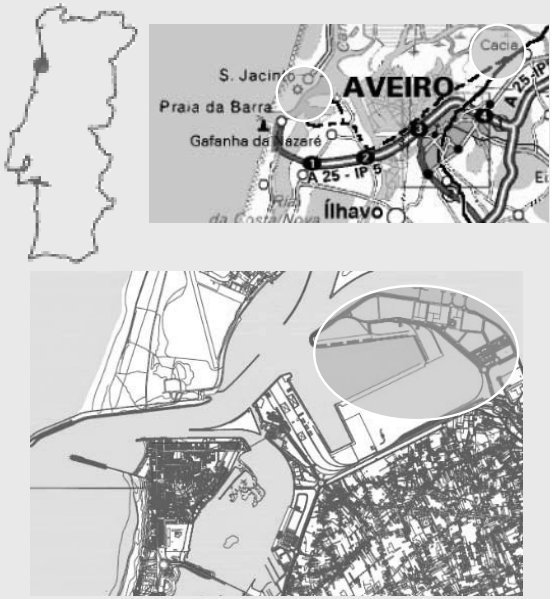
- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding,* sendo que, atualmente, o investimento está a ser promovido essencialmente pela APDL, devido à atual conjuntura económica. No entanto, espera-se que parte significativa do investimento em super-estrutura venha a ser concretizado pelo setor privado.

Setor Ferroviário | Setor Rodoviário | **Setor Marítimo-Portuário** | Setor Aeroportuário

Porto de Aveiro – Logística: Infraestruturação, melhoria das infraestruturas marítimas, construção terminal intermodal da ZALI e expansão da plataforma logística de Cacia

Localização

15



Descrição

Este projeto engloba a construção da ZALI, que inclui a sua infraestruturação e a construção de um terminal intermodal, bem como a expansão do pólo de Cacia. Estes investimentos são cruciais para afirmar o porto de Aveiro enquanto nó logístico competitivo nas cadeias logísticas de transporte no Corredor Atlântico. As suas principais vantagens competitivas consistem na oferta flexível de lotes de terreno para a instalação de unidades logísticas e industriais, no total de 72,9 ha (em exploração 7,1 ha no pólo de Cacia), a possibilidade de utilizar cais acostável privativo, bem como de serviços de transporte multimodais (congregando os modos marítimo, ferroviário e rodoviário). A sua execução assenta em 3 ações:

- Infraestruturação da ZALI: construção das redes de serviços e vias de circulação interna rodo-ferroviárias e aprofundamento da bacia de manobras da sua frente marítima (com 1km);
- Construção de terminal intermodal na ZALI (6,4ha): construção das infraestruturas básicas, um edifício de apoio e gestão das suas atividades e de uma instalação coberta para efeitos da inspeção de contentores pelas autoridades competentes. Destina-se à oferta de serviços de carga/descarga de comboios, consolidação/desconsolidação de contentores, manutenção e limpeza de contentores, armazenagem e despacho alfandegário;
- Expansão da Plataforma Logística de Cacia (2,5ha): encontra-se em exploração 7,1 ha.

Investimento necessário: 53,93 M€
Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de movimentação de mercadorias, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com o Porto de Aveiro;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com outras plataformas logísticas, nomeadamente as plataformas de Bobadela, Salamanca e de Madrid (Coslada);
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com parques industriais existentes na região, reforçando os serviços prestados pelo porto às empresas aí localizadas (parques industriais de Ílhavo, Aveiro, Estarreja, Vale de Cambra e de Vagos).

No que concerne à sustentabilidade operacional, perspetiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

V.N.Douro - Obras de correção do traçado geométrico (aprofundamento e alargamento do canal navegável entre Pinhão e Pocinho) e segurança da navegação

16 Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	Este projeto consiste na execução das obras de alargamento e aprofundamento do canal de navegação na foz dos rios Tua e Sabor, permitindo eliminar o estrangulamento da via navegável em termos de calado e comprimento das embarcações. Através da realização deste investimento, garante-se um canal de navegação com 40 metros de largura e profundidade mínima de 4,2 metros, possibilitando o trânsito de embarcações de maior dimensão, compatíveis com as eclusas entre o mar e Vega Terron (Espanha). Contempla igualmente outras intervenções que visam responder às exigências de segurança da navegação turística, recreativa e comercial da VND, nomeadamente em termos de implementação/manutenção de um plano de emergência/contingência e de sistemas de segurança, informação e comunicação, tais como por exemplo balizagem, sistemas AIS, VHF e SIG. Compreende ainda intervenções de desassoreamento do canal de navegação, bem como a manutenção e operação corrente das eclusas de navegação. **Investimento necessário:** 50 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, no que concerne à movimentação de mercadorias, e um potencial moderado de captação de tráfego ao nível dos passageiros. No que diz respeito à dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos: ▪ Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com infraestruturas marítimo – portuárias (seja entre os portos da via navegável e o porto de Leixões, seja com outros portos europeus através da navegação flúvio-marítima), com plataformas logísticas localizadas em Leixões e Veja Terron e com parques industriais existentes na envolvente do rio Douro, nomeadamente no contexto da exploração do minério de Moncorvo; ▪ Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo - portuárias, nomeadamente no contexto de interface com cruzeiros oceânicos, turismo fluvial, e com a componente ferroviária. No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projeto proporcionará uma redução dos actuais custos de O&M. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 85%; ▪ Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

Setor Ferroviário | Setor Rodoviário | Setor Marítimo-Portuário | Setor Aeroportuário

Linha do Minho (Nine/ Valença, Ermesinde/ Contumil, Ramal Secil na Trofa, Ramal Particular SN Longos da Maia)

17 Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto de modernização da linha do Minho visa reforçar a s condições de mobilidade de pessoas e bens nas regiões do Grande Porto e do Alto Minho de Portugal e destas com a região espanhola da Galiza. As intervenções serão desenvolvidas em articulação com Espanha garantindo a interoperabilidade ferroviária ao longo do corredor. A infraestrutura deverá permitir o cruzamento e a circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 metros. A conclusão da eletrificação, permitirá aos Operadores tirar partido do investimento já efetuado nesta linha e potenciar a afetação de material de tração eléctrica, condições necessárias ao cadenciamento de horários e consequentemente à optimização dos modelos de exploração, gerando condições de competitividade para a exploração ferroviária. O projeto compreende designadamente a eletrificação entre Nine - Valença / Fronteira, a duplicação de via entre Contumil e Ermesinde, o aumento do comprimento útil para recepção/expedição de comboios no Terminal Darque e as eletrificações dos Ramais Particulares SN Longos Maia e Secil na Trofa. **Troços:** Nine/ Valença, Ermesinde/ Contumil, Ramal Secil na Trofa, Ramal Particular SN Longos da Maia **Investimento estimado:** 145 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	O objetivo da realização deste projeto consiste no aumento da quota do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias ao longo do eixo Porto-Vigo, fundamentalmente através do aumento da competitividade do transporte ferroviário e da diminuição do tempo de ligação entre as cidades do Porto e Vigo para cerca das 2 horas, assegurando simultaneamente a melhoria dos níveis de qualidade do serviço, designadamente em termos da pontualidade e fiabilidade do horário e da redução da sinistralidade nos atravessamentos de nível. Face ao exposto, este projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos: ▪ Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos e parques industriais localizados ao longo deste eixo ferroviário; ▪ Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%; ▪ Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Porto de Setúbal - Expansão do Terminal Roll-On Roll-Off para jusante

18

Localização

Descrição

Este projeto envolve a infraestruturação de 3,5 ha de terrapleno para rentabilização de um terminal de segunda linha da logística automóvel junto ao porto, procurando atrair serviços de valor acrescentado às viaturas.

Sendo o porto de Setúbal líder da movimentação de veículos em relação aos restantes portos nacionais, a APSS pretende desenvolver o projeto de expansão do terminal *roll-on roll-off* para jusante, tendo por objetivos:

- Potenciar o porto de Setúbal enquanto *hub Ro-Ro* na ligação entre as rotas do Atlântico, África, América, Ásia e as linhas do Mediterrâneo;
- Atrair tráfego *Ro-Ro* adicional para o porto servindo o *hinterland* espanhol até Madrid, criando uma âncora com serviços de valor acrescentado às viaturas seja na importação, seja na exportação;
- Rentabilizar uma área disponível, constituindo um terminal de segunda linha da logística automóvel junto ao porto, com condições para estadias médias, com benefícios para a competitividade das importações, à semelhança do que existe nos grandes portos europeus *Ro-Ro*.

Investimento estimado: 3,5 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Potencia o interface portuário na rede de transportes multimodal;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à plataforma de serviços logísticos e industriais junto ao porto;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal aos parques industriais existentes na região.

As principais premissas em termos de sustentabilidade operacional do projeto são como segue:

- Prevê-se que as receitas adicionais com a concessão da área para movimento de veículos e atividades logísticas sejam suficientes para cobrir custos de operacionais e de manutenção e de investimento, gerando mais valias para a APSS.
- Aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

Setor Ferroviário | Setor Rodoviário | **Setor Marítimo-Portuário** | Setor Aeroportuário

Porto de Aveiro - Melhoria das condições operacionais dos terminais ro-ro / contentores, de granéis líquidos e sólidos e reforço dos interfaces ferroviários

19

Localização

Descrição

Este projeto envolve duas ações de investimento:

- Melhoria das condições operacionais do terminal de contentores/ro-ro: Consiste na adaptação das infraestruturas existentes para a operação de navios porta contentores com um maior nível de produtividade relativamente ao permitido pelas infraestruturas existentes. Trata-se de um investimento essencial para a implementação do segmento de carga contentorizada no porto de Aveiro, dado os requisitos operacionais mais exigentes na prestação daquele tipo de serviços, como seja a celeridade das operações de carga/descarga do navio e a fiabilidade do serviço. Face ao exposto, corresponde a um investimento necessário para efetivar a capacidade do porto para a movimentação de carga contentorizada;
- Melhoria das condições operacionais dos terminais de granéis líquidos e sólidos e reforço dos interfaces ferroviários: consiste na operacionalização das novas pontes cais do terminal de granéis líquidos (n.º 24, 25 e 26), com a construção da ligação da esteira de tubagem existente às mesmas e a implantação das redes de águas pluviais e contaminadas e de sistema de redes de combate de incêndio e reforço dos interfaces ferroviários daquele terminal e do terminal de granéis sólidos.

Investimento necessário: 3,5 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, perspetivando-se um acréscimo de 15.000 TEU movimentados, em 2020, o que corresponde a uma variação de 100% relativamente ao tráfego atual. Perspetiva-se ainda um incremento, em 2020, do movimento de granéis líquidos do Porto de Aveiro em 77,8% (mais 766 mil toneladas) face ao movimento registado em 2012.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes destes terminais com outros portos;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes dos terminais com plataformas logísticas localizadas no corredor Atlântico e nos troços Aveiro / Guarda / Salamanca / Valadollid-Írun e ainda às plataformas existentes na região de Castela e Leão (porto seco de Salamanca e plataforma de Madrid- Coslada);
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes destes terminais com todos os parques industriais existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, perspetiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 50%.

Portos do Algarve - Melhoria das condições de acesso marítimo e das instalações de passageiros e carga (Portimão e Faro)

20

Localização

Descrição

Este projeto compreende duas vertentes:

- Dragagem da foz do rio Arade de forma a aumentar os fundos do canal de navegação e da bacia de rotação para -10 metros ZH, permitindo ao porto de Portimão receber mais navios e de maior porte, designadamente no segmento dos navios de cruzeiro;
- Melhoria das condições operacionais de cais e infraestruturas/equipamentos de apoio, para a movimentação de passageiros e de cargas em condições de segurança e de boa fluidez nos portos de Portimão e Faro.

Investimento estimado: 10 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, perspetivando-se o aumento da capacidade instalada de movimentação de mercadorias de 400.000 ton/ano para 600.000 ton/ano e de passageiros para 250.000 passageiros/ano.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias, equipamentos públicos, serviços e indústria existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, perspetiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

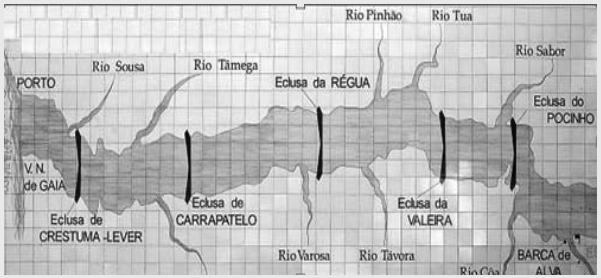
A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 50%.

Setor Ferroviário | Setor Rodoviário | **Setor Marítimo-Portuário** | Setor Aeroportuário

V.N.Douro - Intervenções nas eclusas, procurando ultrapassar a obsolescência técnica, logística e funcional

21

Localização



Descrição

Este projeto consiste na realização de um conjunto de intervenções nas eclusas que procuram ultrapassar obsolescências de natureza técnica, logística e funcional.

Como tal, este projeto compreende a renovação ou substituição de equipamentos mecânicos e dos dispositivos de comando e controlo das eclusas de navegação, com vista ao aumento da eficiência da operação de eclusagem, reduzindo os tempos de operação e diminuindo o tempo de paragem das eclusas para manutenção e respetivos custos associados.

O presente investimento é complementar das obras de correção do traçado geométrico, aprofundamento e alargamento do canal navegável, sendo que a melhoria das condições operacionais e de segurança das eclusas também potenciará a intermodalidade no transporte de mercadorias com a componente marítimo portuária.

Adicionalmente, as intervenções nas eclusas contribuirão significativamente para a operacionalidade e segurança da navegação em toda a extensão da via navegável do Douro, permitindo um incremento expressivo da navegação de cruzeiros turísticos.

Investimento necessário: 23,985 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, às plataformas logísticas de Leixões e de Veja Terron em Espanha e a parques industriais localizados ao longo da região;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo - portuárias.

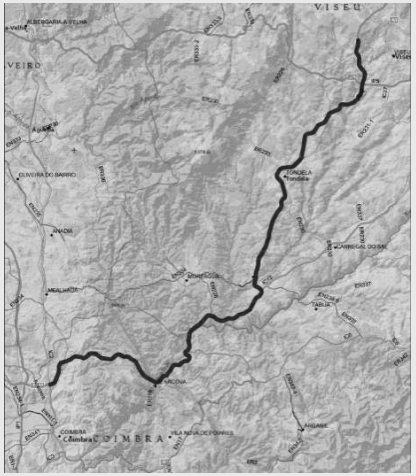
No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projeto proporcionará uma redução dos actuais custos de O&M.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 85%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

IP3. Coimbra – Viseu

22 Localização



Descrição

Com a construção deste projeto pretende-se criar uma alternativa segura e com características adequadas ao atual IP3.

Este itinerário corresponde a uma via estruturante, assegurando a ligação entre grandes centros urbanos de influência supra distrital como são Coimbra e Viseu e destes, através da rede com a qual articula, ao porto da Figueira da Foz e à fronteira em Vilar Formoso (através do IP5/A25). Alinhamento com o PROTC – correspondência com o corredor estruturante designado como "Corredor Figueira da Foz – Castro Daire".

Relação com projetos/equipamentos estruturantes de forte impacto territorial, social e económico: Porto da Figueira da Foz; Plataforma Logística da Guarda e Plataforma Logística do Porto da Figueira da Foz.

Em suma, este projeto potencia o desenvolvimento dos concelhos do interior, atenuando as assimetrias entre a zona litoral e o interior centro, melhorando consideravelmente o traçado rodoviário, já que as características geométricas em planta e em perfil deste itinerário, são definidas para a velocidade base de 120 km/h. Como consequência imediata espera-se uma melhoria na mobilidade das pessoas e bens entre as várias regiões, inclusive com Espanha.

Extensão: 90 km

Tráfego estimado: 17.000 veíc / dia (zona de Coimbra); 13.000 veíc / dia (zona da Aguieira) e 15.000 veíc./dia (zona de Viseu)

Investimento necessário: 600 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

Este projeto envolve um investimento muito significativo, estimado na ordem dos 600 M€. Como tal, foram ponderadas alternativas ao estudo prévio já realizado, que pressupunha um traçado novo na totalidade da extensão:

i) Traçado novo entre Coimbra e a zona de Santa Comba Dão, prevendo-se, a partir daí, a duplicação do atual IP3 até Viseu;
ii) Traçado novo entre Coimbra e a zona de Santa Comba Dão, ligação ao IC12 existente e continuação do IC12 entre Nelas, Mangualde e a A25.

Deve ser também ponderado um faseamento da construção, que corresponda à disponibilização, faseada, de diferentes troços, cuja receita de portagem contribuirá para o financiamento dos seguintes. Assim, considera-se que deve ser dada prioridade à zonas de tráfego mais elevado, mais próximas de Coimbra e de Viseu (à semelhança do que ocorreu com a construção da A1 entre Lisboa e Porto).

Tendo em consideração o referido, perspetiva-se um potencial elevado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto da Figueira da Foz e respetivas Plataformas logísticas, bem como a zonas industriais das cidades servidas;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, bem como a toda a envolvente industrial.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80% (não obstante, a incerteza sobre o financiamento comunitário não impede a obtenção de financiamento privado em receita de tráfego);
- Redução dos actuais custos de O&M.

Linha de Cascais

23 Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	A modernização da Linha de Cascais compreende intervenções ao nível da infraestrutura e frota de material circulante, bem como a reformulação dos sistemas de catenária, sinalização, controlo de velocidade e telecomunicações. Compreende ainda a reformulação de estações e plataformas. Este projeto será acompanhado pela reformulação da frota de material circulante afeta a esta linha. A modernização da Linha de Cascais permitirá eliminar os constrangimentos que se verificam num dos principais eixos ferroviários suburbanos da Área Metropolitana de Lisboa, criando as condições para o aumento da quota modal do modo ferroviário ao longo do corredor Lisboa-Oeiras-Cascais. O presente investimento permitirá aumentar a fiabilidade e os níveis de qualidade de serviço do transporte ferroviário, aumentando ainda a sua competitividade face aos modos rodoviários alternativos, principalmente porque será incrementado o conforto para os passageiros, reforçadas as condições de segurança da circulação ferroviária e criadas condições para o reforço da intermodalidade. **Investimento estimado:** 160 M€ (apenas infraestrutura) **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego no que concerne ao transporte de passageiros, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces, equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%; ▪ Pontecial elevado de captação de fontes externas de *funding*, designadamente por via da participação do setor privado; ▪ Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Setor Ferroviário | Setor Rodoviário | Setor Marítimo-Portuário | Setor Aeroportuário

Linha do Sul (Porto de Setúbal + Praias do Sado)

24

Localização

Descrição

Este projeto visa reforçar a ligação ferroviária ao Porto de Setúbal e aos ramais existentes, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional.

O projeto compreende a eliminação dos constrangimentos na zona da estação de Praias do Sado e nas ligações aos ramais e ao Porto de Setúbal, a eletrificação do feixe de recepção / expedição das linhas do Porto, a construção de linhas em falta e a eletrificação do Ramal Privado da Somincor em Praias do Sado.

Investimento estimado: 20 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego no que concerne ao transporte de mercadorias, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto de Setúbal e a plataformas logísticas localizados ao longo deste eixo ferroviário;

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Setor Ferroviário | Setor Rodoviário | Setor Marítimo-Portuário | Setor Aeroportuário

Corredor Sines/Setúbal/Lisboa – Caia (Lx/ Setúbal/ Sines/ Caia + Poceirão/ V. Novas + Bombel/Casa Branca + Ramal Petrogal Sines)

25

Localização

Descrição

Este projeto visa reforçar a ligação ferroviária ao porto de Sines, tendo em vista o aumento da sua atratividade como porta de entrada na Europa, em especial na Península Ibérica, alargando o seu *hinterland* e articulando com outras ligações aos portos de Lisboa e Setúbal.

O objetivo da realização desta ligação internacional ferroviária passa por disponibilizar uma solução de transporte ferroviário de mercadorias mais eficiente, seja entre uma origem e um destino final ou integrado numa cadeia logística intermodal, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional. Será ainda potenciada a mobilidade de pessoas entre as regiões do Alentejo e Lisboa e Vale do Tejo e o reforço da conectividade externa do território.

O projeto compreende a construção de novos troços, nomeadamente a ligação de Sines a Grândola Norte e a ligação Évora/ Caia, bem como a modernização de troços já existentes, num corredor que deverá assegurar condições de interoperabilidade ferroviária a nível nacional ibérico e europeu. Esta linha ferroviária será eletrificada, dotada de sinalização eletrónica, e assegurará a circulação de comboios com 750 metros. O projeto compreende ainda a correção de rampas e a eletrificação do Ramal Privado Petrogal em Sines.

Troços: Lisboa/ Setúbal/ Sines/ Caia, Poceirão/ Vendas Novas, Bombel/Casa Branca, Ramal Petrogal Sines

Investimento estimado: 1.000 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado no que concerne ao transporte de mercadorias e um potencial moderado no que diz respeito ao transporte de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, plataformas logísticas e parques industriais localizados ao longo deste eixo ferroviário;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a aeroportos e portos, núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Setor Ferroviário | Setor Rodoviário | Setor Marítimo-Portuário | Setor Aeroportuário

Linha do Algarve (Lagos / Tunes, Faro / Vila Real de Santo António)

26

Localização

Descrição

A Linha do Algarve assume-se como um eixo estruturante para a mobilidade da principal região turística de Portugal e desta com o restante território nacional, ibérico e europeu. A sua modernização visa por isso dinamizar a economia regional e nacional, dando resposta às crescentes necessidades de mobilidade de pessoas e bens geradas em toda esta região, designadamente num setor de atividade estratégico e gerador receitas muito significativas para a economia portuguesa.

Esta intervenção permitirá a exploração comercial exclusivamente com material eléctrico e o cadenciamento do horário em função do aumento de capacidade da infraestrutura e da melhor performance do material, condições que contribuem para o aumento de produtividade dos meios e consequentemente da eficiência do modelo produtivo. Os investimentos a realizar deverão permitir reduções no tempo de percurso.

Este projeto permitirá adicionalmente proceder à restruturação da frota de material diesel de serviço regional da CP e assim eliminar a necessidade de custos de aluguer de material à RENFE.

O projeto compreende a eletrificação dos troços da Linha do Algarve ainda não eletrificados, a intervenção nos sistemas de regulação de tráfego e a ligação ao aeroporto de Faro.

Troços: Lagos / Tunes, Faro / Vila Real de Santo António

Investimento estimado: 55 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego no que concerne ao transporte de passageiros, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, os seguintes principais aspetos:

- Criação de novas ligações a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias;
- Melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces, equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário;

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Integrators – proposta Rangel (FedEx)

27 Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	Este projeto envolve um conjunto de iniciativas de curto/médio prazo, que poderão contribuir para uma melhor articulação entre todos os organismos envolvidos nas operações de carga expresso e infraestruturas aeroportuários, nomeadamente no aeroporto de Lisboa. Os *integrators* propõem ao gestor da infraestrutura (ANA) a reformulação e ampliação dos terminais de carga existentes, dotando-os de mais espaço, concentrando as operações num só local, operacionalmente apetrechados (cais de carga, equipamentos de segurança e infraestruturas de frio). O objetivo último deverá prever a possibilidade de aluguer de espaço para separação e autonomia das operações. **Investimento necessário:** 5 M€ **Conclusão:** até 2016	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, uma vez que o conjunto de iniciativas a aplicar proporcionará a otimização da capacidade instalada, potenciando, assim, tráfego adicional no que diz respeito à movimentação de mercadorias. Ao nível da dimensão de intermodalidade, o presente investimento proporcionará uma melhoria das ligações consideradas insuficientes do terminal a plataformas logísticas existentes na região. No que concerne à sustentabilidade operacional, este projeto caracteriza-se como gerador de receitas. Adicionalmente, o aumento da movimentação de carga permitirá diluir os custos de O&M relacionados com as infraestruturas, aumentando, assim, a respetiva sustentabilidade operacional. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%; ▪ Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, podendo o projeto vir a ser financiado pela ANA.

Porto de Lisboa - Reativação do Cais da Siderurgia Nacional (Terminal do Seixal)

28 Localização

Descrição

Este projeto consiste na reativação do cais da Siderurgia Nacional, instalando uma capacidade de 500.000 tons/ano, através de dragagem e reabilitação do cais.

Investimento necessário: 6 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de movimentação de mercadorias, perspetivando-se a sua dinamização através da Siderurgia Nacional, com um volume anual estimado de 500.000 tons.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com outros portos;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com plataformas logísticas da região, nomeadamente do Poceirão, Bobadela, Castanheira do Ribatejo; Alhandra, Alenquer, Guarda e Elvas;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com parques industriais incluídos no *hinterland* do porto de Lisboa.

No que concerne à sustentabilidade operacional, perspetiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, perspetivando-se a possibilidade de participação do setor privado no cofinanciamento deste projeto.

Setor Ferroviário | Setor Rodoviário | Setor Marítimo-Portuário | Setor Aeroportuário

Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos (Meleças / Louriçal, Ramal de Alfarelos, Ramal Secil, Ramal do Ramalhal - Valouro)

29 Localização

Descrição

O projeto de modernização da linha do Oeste potenciará o reforço da competitividade do setor ferroviário ao nível metropolitano e regional, através da melhoria das condições de mobilidade de mercadorias e pessoas ao longo da região do Oeste e do aumento da sua integração na rede ferroviária nacional por via de melhores ligações ao restante território nacional e a Espanha, aos portos de Lisboa e Figueira da Foz, às principais industrias e à região da Grande Lisboa.

Este projeto consistirá numa alternativa à linha do Norte, contribuindo para a melhoria do atual modelo de exploração, através do aumento das velocidades comerciais (substituição da tração térmica por tração eléctrica) e do aumento de capacidade da infraestrutura. Permitirá estruturar a frota de material diesel da CP, incrementar a produtividade dos meios operacionais e potenciar economias de escala (sinergias criadas entre os parques de material e na gestão dos recursos humanos) .

O projeto compreende intervenções (incluindo eletrificação) entre Meleças e o Louriçal, nos sistemas de sinalização e telecomunicações até à Figueira da Foz e a criação de desvios ativos e de pontos de cruzamento na linha do Oeste e no ramal de Alfarelos de forma a assegurar a circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 metros. Compreende ainda a eletrificação dos Ramais Privados da Secil (Pataias e Martingança) e do Ramalhal - Valouro.

Troços: Meleças/ Louriçal, Ramal de Alfarelos, Ramal Secil, Ramal do Ramalhal-Valouro

Investimento estimado: 135 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

Este investimento permitirá reduzir os tempos de percurso e aumentar o conforto para os passageiros, reforçando as condições de segurança da circulação ferroviária. Como tal, apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes aos portos de Lisboa e Figueira da Foz e às principais industrias localizadas ao longo deste eixo ferroviário;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Porto da Figueira da Foz - Aprofundamento da barra e canal de acesso e alargamento da bacia de manobras para receção de navios de maior dimensão

30

Localização

Descrição

O presente investimento envolve o reforço das condições de acesso marítimo do porto para fazer face ao aumento da dimensão média dos navios que operam no mercado e, assim, promover uma maior integração do porto nas cadeias logísticas e aumento da competitividade do tecido industrial da sua área de influência. Quanto aos parques industriais, o projeto envolve a melhoria dos serviços prestados pelo porto às empresas localizadas nos parques industriais da sua proximidade, nomeadamente, o da Figueira da Foz, Mealhada e Coimbra.

Ao nível das condições de acesso marítimo, este projeto compreende o aprofundamento da barra e canal de acesso marítimo e alargamento da bacia de manobras do porto da Figueira da Foz, com vista a responder à tendência de aumento da dimensão dos navios que operam no mercado, incluindo os do segmento *feeder*.

Este projeto tem como objetivo aumentar a eficiência das cadeias logísticas que o utilizam este porto, com destaque para a industria do papel, através do fretamento de navios de maior porte e, por sua vez, de uma redução do custo por tonelada transportada.

Investimento necessário: 25 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com outros portos;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com parques industriais existentes na proximidade nomeadamente, o da Figueira da Foz, Mealhada e Coimbra.

No que concerne à sustentabilidade operacional, perspetiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 85%.

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

III. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

Prioritização consolidada – *Tier 1* e *Tier 2*

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	**Modernização / Eletrificação**	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade

Linha do Douro (Caíde/ Marco de Canavezes)

Localização

Descrição

O projeto de modernização da linha do Douro compreende a eletrificação entre Caíde e Marco e a introdução de sinalização eletrónica, controlo de velocidade e telecomunicações até à Régua.

Esta intervenção permitirá que o serviço urbano seja assegurado sem necessidade de transbordo entre o Porto e Marco de Canavezes, melhorando o serviço oferecido ao cliente e possibilitando o ganho de sinergias com a atual oferta Urbana do Porto.

Troços: Caíde/ Marco

Investimento estimado: 20 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	**Modernização / Eletrificação**	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade

Linha da Beira Baixa (Covilhã/Guarda)

Localização

Descrição

A conclusão do projeto de modernização da linha da Beira Baixa, permitirá o fecho de malha e a redundância de rede, contribuindo não só para descongestionar a linha do Norte e a linha da Beira Alta bem como permitir canais alternativos ao tráfego internacional de mercadorias a partir das regiões da Grande Lisboa e Sul de Portugal, aumentando significativamente a capacidade de ligação à fronteira de Vilar Formoso. Permitirá ainda dar resposta às necessidades de mobilidade de pessoas em toda esta região.

A infraestrutura deverá permitir o cruzamento e a circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 m. Será avaliada a correção de rampas.

O projeto compreende a eletrificação e instalação de sinalização, controlo de velocidade e telecomunicações.

Troços: Covilhã/Guarda

Investimento estimado: 80 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

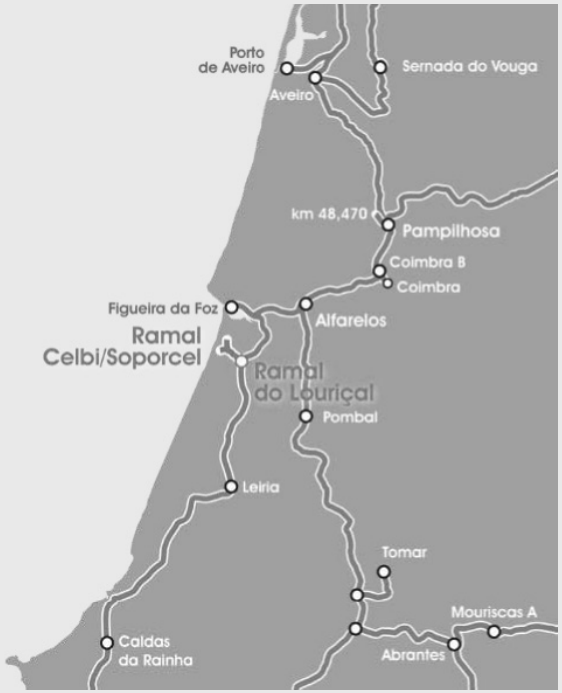
A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

A principal premissa em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto assenta no potencial de cofinanciamento comunitário de 80%.

Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	**Modernização / Eletrificação**	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade

Linha do Oeste (Ramais Celbi, Soporcel e do Louriçal)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	Esta intervenção permitirá potenciar o aumento da competitividade do transporte de mercadorias na rede ferroviária nacional, facilitando designadamente uma gestão mais eficiente e consequentemente mais competitiva. O projeto compreende a instalação de Sinalização eletrónica no Ramal do Louriçal e a eletrificação dos Ramais Privados Celbi e Soporcel. **Troços:** Ramais Celbi, Soporcel e do Louriçal **Investimento estimado:** 1 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego de mercadorias, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade a melhoria de ligações consideradas insuficientes a parques industriais. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%; ▪ Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

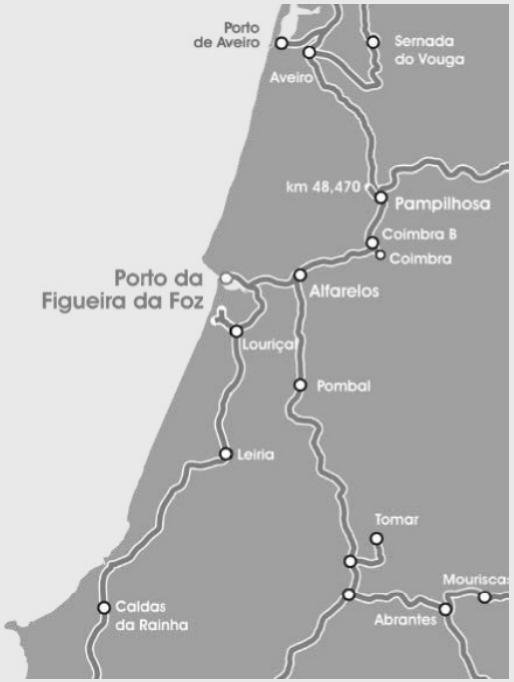
Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	**Modernização / Eletrificação**	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade

Linha do Vouga (Aveiro/Sernada do Vouga e Espinho/Oliveira de Azeméis)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	Este projeto visa melhorar os níveis de segurança da exploração ferroviária, elevando os níveis de fiabilidade e qualidade de serviço. O projeto compreende a requalificação da via e a automatização de Passagens de Nível. **Troços:** Aveiro/Águeda e Espinho/Oliveira de Azemeis **Investimento estimado:** 6 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%; ▪ Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	**Modernização / Eletrificação**	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade

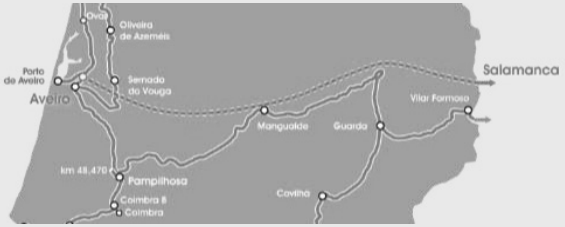
Linha do Oeste (Porto da Figueira da Foz)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto compreende a eletrificação da linha do Porto da Figueira da Foz, aumentando a eficiência e competitividade desta ligação ferroviário. **Troços:** Porto da Figueira da Foz **Investimento estimado:** 0,8 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, ao nível do transporte de mercadorias. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%; ▪ Redução dos atuais custos de O&M.

Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	Modernização / Eletrificação	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade

Aveiro / F. Foz / V. Formoso

Localização



Descrição

O projeto visa reforçar a ligação ferroviária do norte e centro de Portugal com a Europa, designadamente dos Portos de Leixões, Aveiro e Figueira da Foz, de modo a aumentar a quota modal do transporte ferroviário de mercadorias, tirando partido do potencial crescimento dos fluxos internacionais e da intermodalidade marítima-ferroviária. Compreende a construção de uma nova ligação até à fronteira de Vilar Formoso.

Troços: Aveiro / F. da Foz / V. Formoso

Investimento estimado: 2.100 M€

Conclusão: após QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações novas a portos, plataformas logísticas e parques industriais localizados ao longo deste eixo ferroviário;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações novas a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	**Modernização / Eletrificação**	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade

Metro do Mondego

Localização

Descrição

Este projeto visa promover a mobilidade nos concelhos de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã e garantir a intramodalidade através da ligação à linha do Norte e a intermodalidade com os restantes modos de transporte, visando uma repartição modal favorável para o transporte público em particular o ferroviário e a melhoria da qualidade de vida das populações e dos espaços urbanos.

O projeto compreende a criação de um serviço ferroviário entre Serpins e Coimbra B (fase 1 do SMM) através da modernização da infraestrutura do Ramal da Lousã, com criação de novas estações / interfaces e variantes na zona urbana de Coimbra de modo a aproximar o serviço da população e dos polos geradores de tráfego.

O desenvolvimento deste projeto pressupõe a aquisição de material circulante para metro ligeiro de superfície.

Investimento estimado: 160 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

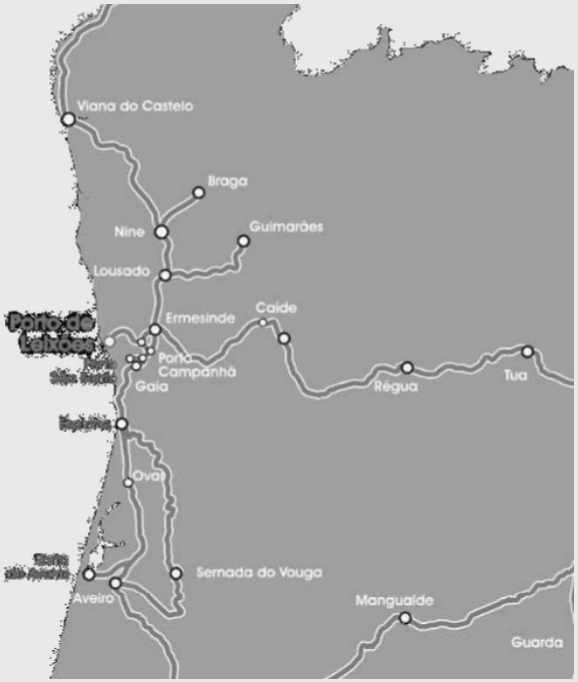
Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	Modernização / Eletrificação	Ligações Internacionais	**Aumento de Capacidade**

Linha de Cintura (Roma-Areeiro / Braço de Prata)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto visa reforçar a capacidade da Linha de Cintura e sua interligação com a Linha do Norte, através da quadruplicação da via entre as estações de Roma Areeiro e Braço de Prata e construção de viaduto para inserção desnivelada na Linha do Norte, bem como a requalificação dos apeadeiros de Chelas e Marvila. **Troços:** Roma-Areeiro / Braço de Prata **Investimento estimado:** 85 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto vem melhorar a intermodalidade deste eixo ferroviário, nos seguintes aspetos: ▪ Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos; ▪ Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria. A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

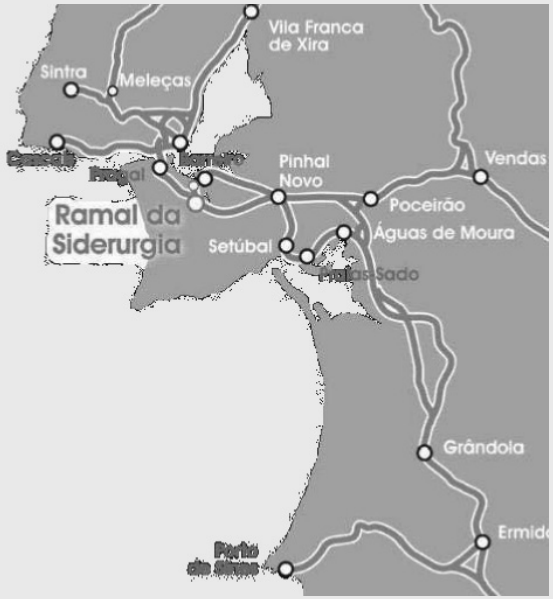
Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	**Modernização / Eletrificação**	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade

Linha de Leixões (Terminal de Leixões / Porto de Leixões)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto compreende a renovação da infraestrutura existente no atual terminal de Leixões (linha do pórtico e linha de manobra), a construção de uma nova ligação ferroviária à prevista Plataforma logística portuária de Gatões/Guifões e ainda as criação de condições para assegurar a formação de comboios com 750 metros de comprimento. **Troços:** Terminal de Leixões / Porto de Leixões **Investimento estimado:** 20 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego no que concerne ao transporte de mercadorias, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, os seguintes principais aspetos: ▪ Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a criação de ligações novas a portos e a plataformas logísticas; A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	**Modernização / Eletrificação**	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade

Linha do Sul (Ramal da Siderurgia Nacional, no Seixal)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto compreende o nivelamento da plataforma e colocação de iluminação nas linhas de receção expedição de comboios do ramal da Siderurgia Nacional. **Troços:** Ramal da Siderurgia Nacional, no Seixal **Investimento estimado:** 0,5 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes parques industriais. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%; ▪ Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*; ▪ Redução dos atuais custos de O&M.

Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	Modernização / Eletrificação	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade

Linha do Sul (Ramal de Neves Corvo)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto compreende a eletrificação do troço Ourique/Minas Neves Corvo numa extensão de aproximadamente 31 km. **Troços:** Ramal de Neves Corvo **Investimento estimado:** 11 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes parques industriais. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%; ▪ Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*; ▪ Redução dos atuais custos de O&M.

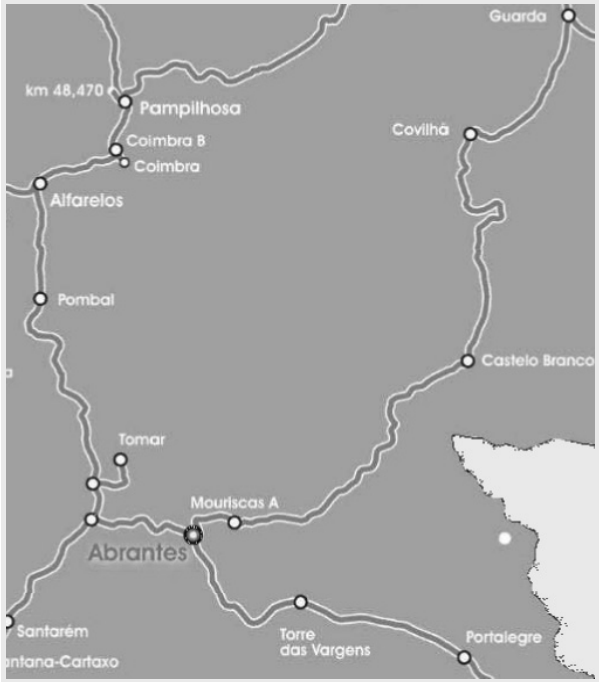
Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	Modernização / Eletrificação	**Ligações Internacionais**	Aumento de Capacidade

Corredor Porto – Valença (Porto / Braga + Braga / Valença)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto visa assegurar a ligação entre Porto e Vigo em cerca de 60 minutos, designadamente através da intervenção na linha do Minho e ramal de Braga e construção de nova ligação entre Braga e a fronteira de Valença. **Troços:** Porto / Braga + Braga / Valença **Investimento estimado:** 2.000 M€ **Conclusão:** após QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos: ▪ Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a criação de ligações novas a portos, plataformas logísticas e parques industriais localizados ao longo deste eixo ferroviário; ▪ Ao nível do transporte de passageiros, potencia a criação de ligações novas a aeroportos e portos, núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário. A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	**Modernização / Eletrificação**	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade

Linha da Beira Baixa (Abrantes)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto visa criar condições para assegurar a mudança de tração elétrica/diesel de forma eficiente em comboios até 750m de comprimento. **Troços:** Abrantes **Investimento estimado:** 1 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, no que concerne ao transporte de mercadorias. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%; ▪ Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	**Modernização / Eletrificação**	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade

Linha do Douro (Marco / Régua)

Localização

Descrição

Este projeto visa a eletrificação da linha do Douro entre o Marco e a Régua numa extensão de cerca de 43 km, para assegurar a oferta de serviços regionais com tração elétrica, melhorando a velocidade comercial e as condições de conforto oferecidas aos passageiros, permitindo otimizar o modelo de exploração comercial.

A eletrificação deste troço da linha do Douro contribuirá igualmente para a estruturação do parque de material diesel da CP.

Troços: Marco / Régua

Investimento estimado: 20 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos e a equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%;
- Redução dos atuais custos de O&M.

Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	Modernização / Eletrificação	Ligações Internacionais	**Aumento de Capacidade**

Linha de Cintura (Ligação Cascais / Cintura)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	Este projeto compreende a construção de uma ligação desnivelada da linha de Cascais à linha de Cintura, permitindo simultaneamente: ▪ A criação de serviços de passageiros entre as duas linhas sem necessidade de transbordo; e ▪ A melhoria das ligações ao Porto de Lisboa (terminal de contentores de Alcântara). **Troços:** Roma-Areeiro / Braço de Prata **Investimento estimado:** 200 M€ **Conclusão:** após QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos: ▪ Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a criação de ligações novas a portos; ▪ Ao nível do transporte de passageiros, potencia a criação de ligações novas a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria. A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

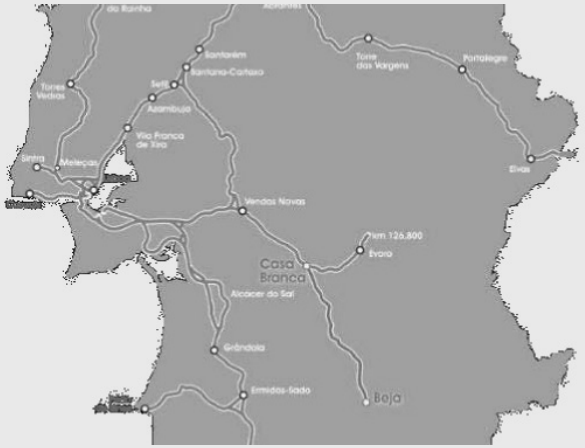
Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	**Modernização / Eletrificação**	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade

Linha do Douro (Terminal do Irivo)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto compreende as intervenções necessárias para aumentar a operacionalidade deste terminal privado, avaliando-se para tal a possibilidade de reformulação do layout, com a construção de uma nova linha de carga/descarga e melhoria da plataforma de parque. **Troços:** Terminal do Irivo **Investimento estimado:** 1 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a plataformas logísticas. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%; ▪ Redução dos atuais custos de O&M.

Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	**Modernização / Eletrificação**	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade

Linha do Alentejo (Casa Branca/Beja)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto prevê a eletrificação e instalação de sistemas de sinalização eletrónica na linha do Alentejo até Beja, numa extensão de cerca de 64 km, permitindo o serviço direto em tração elétrica à cidade de Beja sem necessidade de transbordos na estação de Casa Branca, melhorando a segurança, a eficiência energética, a qualidade do serviço oferecida aos passageiros e potenciando a otimização do modelo de oferta. **Troços:** Casa Branca/Beja **Investimento estimado:** 22 M€ **Conclusão:** após QCA	A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos e a equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%; ▪ Redução dos atuais custos de O&M.

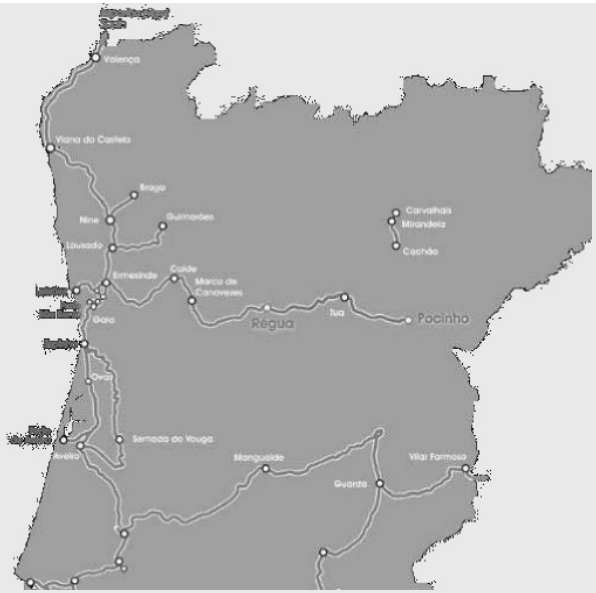
Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	**Modernização / Eletrificação**	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade

Linha do Sul (Terminal de Termitrena)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto visa a construção de uma nova ligação da rede ferroviária nacional ao terminal portuário da Termitrena, servindo a área industrial/logística da SAPEC e o terminal portuário da Teporset, para sustentar o potencial aumento de carga previsto para aquele terminal. **Troços:** Terminal de Termitrena **Investimento estimado:** 14 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto potencia a criação de ligações novas a portos e a parques industriais. A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	**Modernização / Eletrificação**	Ligações Internacionais	Aumento de Capacidade

Linha do Douro (Régua / Pocinho)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto prevê a eletrificação da linha do troço Régua – Pocinho da linha do Douro numa extensão de cerca de 70 km, para permitir a afetação de material de tração elétrica e a consequente integração da exploração deste troço no modelo de oferta da restante linha do Douro, permitindo otimizar a gestão do parque de material e dos recursos humanos. **Troços:** Régua / Pocinho **Investimento estimado:** 16 M€ **Conclusão:** após QCA	A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 80%; ▪ Redução dos atuais custos de O&M.

Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	Modernização / Eletrificação	Ligações Internacionais	**Aumento de Capacidade**

Linha do Norte (Gaia / Ovar)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto visa reforçar a capacidade num dos troços mais congestionados da RFN, permitindo eliminar os estrangulamentos existentes e reduzir o tempo de percurso, designadamente através da construção de uma nova ligação entre Porto-Ovar-Aveiro. **Troços:** Gaia / Ovar **Investimento estimado:** 1.000 M€ **Conclusão:** após QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos localizados ao longo deste eixo ferroviário. A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	Modernização / Eletrificação	Ligações Internacionais	**Aumento de Capacidade**

Linha do Norte (Alfarelos / Pampilhosa)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto visa reforçar a capacidade, através da instalação de uma terceira via entre Alfarelos e Pampilhosa, carecendo esta solução de aprofundamento da viabilidade técnica. **Troços:** Alfarelos / Pampilhosa **Investimento estimado:** 200 M€ **Conclusão:** após QCA	A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos localizados ao longo deste eixo ferroviário. A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Conclusão de Planos de Modernização	Linhas Suburbanas	Modernização / Eletrificação	Ligações Internacionais	**Aumento de Capacidade**

Linha do Minho (Nine / Viana do Castelo)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto visa reforçar a capacidade e a redução dos tempos de percurso, através da duplicação da via entre Nine e Viana do Castelo, carecendo esta solução de aprofundamento da viabilidade técnica. **Troços:** Nine / Viana do Castelo **Investimento estimado:** 250 M€ **Conclusão:** após QCA	A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos localizados ao longo deste eixo ferroviário. A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

III. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

Prioritização consolidada – *Tier 1* e *Tier 2*

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

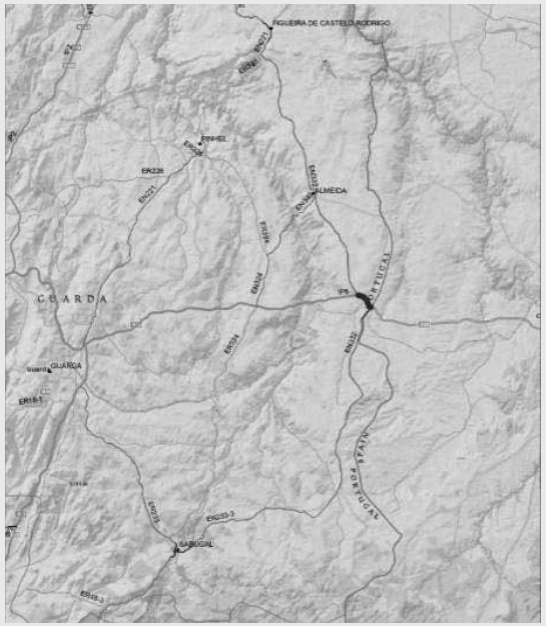
Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Projetos pré financiados	Projetos Prioritários	*Missing Links / Last Mile*	Outros Projetos

IP5. Vilar Formoso – Fronteira

Localização



Descrição

Projeto transfronteiriço, com uma extensão de 3,5 km, integrado no conceito *last mile*.

O projeto foi desenvolvido com um perfil transversal de 2X2 vias e para uma velocidade base de 100 km/h e pretende dar continuidade, em perfil de autoestrada, à A25 existente, evitando a travessia urbana de Vilar Formoso. Carecerá, todavia, de continuidade do lado espanhol, cujo concurso público já foi apresentado.

A implementação deste projeto pressupõe a introdução de portagens nesta extensão adicional da A25.

Extensão: 3,5 km

Tráfego estimado: 10.000 veíc / dia

Investimento necessário: 12 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto e plataformas logísticas de Aveiro, bem como a parques industriais existentes na região;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a zonas industriais existentes na região.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Projetos pré financiados | Projetos Prioritários | *Missing Links* / Last *Mile* | Outros Projetos

IC16. Radial da Pontinha

Localização

Descrição

Este projeto compreende um troço do IC16 (radial da Pontinha), com cerca de 0,8 km, inserido na AML, que permite efetuar a ligação entre Lisboa (CRIL) e Sintra. É de destacar o seu papel estruturante no tecido urbano de Lisboa.

Este projeto já dispõe de financiamento comunitário assegurado, no âmbito na construção do troço Buraca / Pontinha da CRIL, em que está incluído.

Extensão: 0,8 km

Tráfego estimado: 80.000 veíc / dia

Investimento necessário: 5 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, no que concerne à movimentação de mercadorias e de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

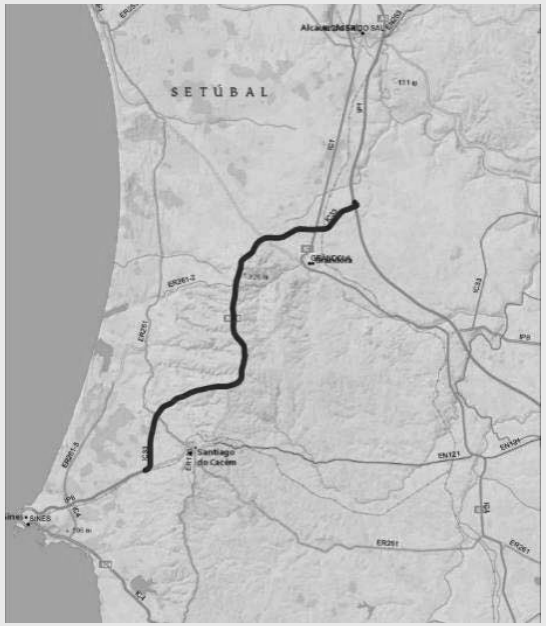
- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a zonas industriais localizadas neste eixo que abrange, essencialmente, as regiões de Sintra e Amadora;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, nomeadamente às zonas de Sintra, Amadora e Lisboa, a equipamentos públicos, serviços e indústrias, permitindo ainda o interface ferroviário e rodoviário.

A principal premissa em termos de sustentabilidade financeira consiste no facto de dispor já de cofinanciamento comunitário assegurado.

Projetos pré financiados | **Projetos Prioritários** | *Missing Links* / Last *Mile* | Outros Projetos

IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1)

Localização



Descrição

Este projeto compreende a reabilitação do troço existente com uma extensão de 40 km. Esta intervenção estará condicionada à construção da plataforma logística do Poceirão e à não construção de uma alternativa ferroviária de alta velocidade.

O projeto poderá ainda ser reestruturado de modo a admitir a introdução de portagens. Desta forma terá que ser revisto o montante de investimento previsto, que aumentará, mas em contrapartida haverá um contributo para a sustentabilidade financeira desse investimento.

Extensão: 40 km

Tráfego estimado: 5.500 veíc / dia

Investimento necessário: 40 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

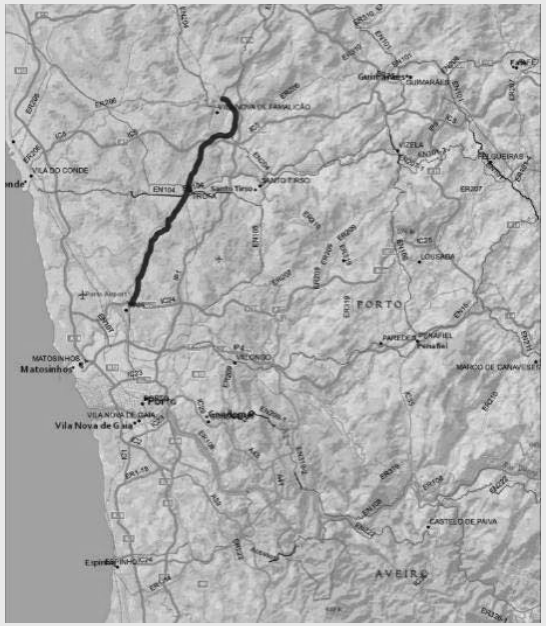
A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, no que concerne ao transporte de mercadorias, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade, os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto de Sines, à plataforma logística do Poceirão e a parques industriais localizados na região, designadamente em Sines.
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a interfaces (modo rodoviário / ferroviário – Sines / Poceirão) e facilita as condições de mobilidade de pessoas a zonas industriais localizadas na região.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia

Localização



Descrição

Esta intervenção visa conferir melhores condições de acessibilidade numa zona densamente povoada e onde a dinâmica do tecido empresarial revela necessidades pontuais de adoção de medidas especificamente dedicadas a essa realidade.

A solução geométrica para a intervenção deverá ser amadurecida, ponderando as necessidades referidas com a relação custo/benefício dela resultante.

Existe um estudo que prevê a criação de uma variante à EN14 entre Famalicão e Maia, com perfil de autoestrada em toda a extensão e um investimento de 190 M€. Considera-se que esta solução é atualmente desadequada, pelo que deverão ser estudadas melhorias localizadas com impacto específico essencialmente nas necessidades evidenciadas pelo tecido empresarial da região.

Projeto integrado no conceito *last mile*.

Extensão: intervenções localizadas

Tráfego estimado: 25.000 veíc / dia na zona da Maia e 17.000 veíc./dia na zona de Famalicão

Investimento necessário: 20 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a plataformas logísticas e a parques industrias existentes ao longo deste eixo (Trofa e Mabor);
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao aeroporto Francisco Sá Carneiro, a núcleos urbanos densos e a zonas industriais e equipamentos públicos existentes na região, potenciando ainda o interface entre o modo rodoviário e aeroportuário.

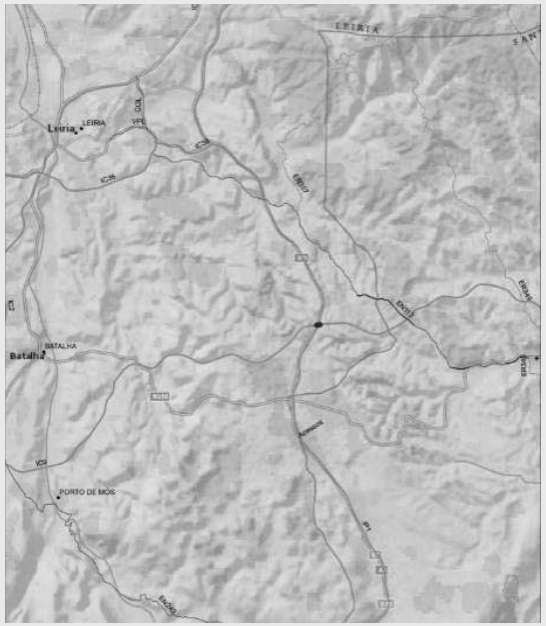
As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 40%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, que decorre da existência de parques industriais e empresariais localizados ao longo deste eixo.

Projetos pré financiados | Projetos Prioritários | ***Missing Links / Last Mile*** | Outros Projetos

Nó do IP1/A1 com o IC9

Localização



Descrição

Este projeto compreende a introdução de um nó de interligação entre o IP1/A1 e o IC9, melhorando a articulação entre estes itinerários.

Trata-se de um nó entre duas concessões rodoviárias que carecerá de articulação nesse âmbito.

É necessário ter em consideração que se trata de um novo nó na A1, integrada na concessão Brisa, pelo que qualquer desenvolvimento do processo terá de contar com a participação daquela concessionária.

Extensão: pontual

Tráfego estimado: 3.500 veíc / dia no IC9 e 19.500 veíc./dia na A1 (Fátima / Leiria)

Investimento necessário: 5 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, no que concerne à movimentação de mercadorias, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao porto de pesca de Peniche / Nazaré e aos parques industriais existentes na zona de Leiria, Batalha e Marinha Grande;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao núcleo urbano denso da região de Leiria, a equipamentos públicos e a portos marítimos.

No que concerne à sustentabilidade operacional do projeto, é de referir que os custos de operação e manutenção, bem como os custos de construção do novo nó, poderão ser minimizados se a respetiva construção ocorrer após o período transitório de cinco anos para adoção de novos sistemas de portagem em curso na Brisa, que prevê uma maior automatização dos processos.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 40%.

Variante de Atalaia Montijo

Localização

Descrição

Este projeto consiste na construção de uma variante à EN4, na Atalaia, assegurando a ligação entre a A12 (IP1) e a A33 (IC32), dando seguimento a um investimento já iniciado.

Trata-se de *missing link / last mile* já que complementa a rede principal em serviço, numa zona de forte atividade económica que será ainda potenciada com a implementação da PL Poceirão

Extensão: 4 km

Tráfego estimado: 3.000 veíc / dia (com 18% pesados)

Investimento necessário: 4,9 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego no que concerne à movimentação de mercadorias, e um potencial moderado ao nível do transporte de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

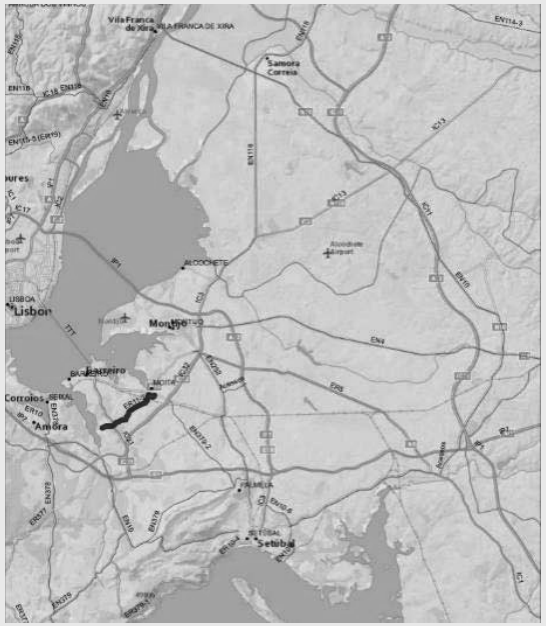
- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à plataforma logística do Poceirão e à zona industrial do Montijo;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao núcleo urbano denso do Montijo e a equipamentos públicos e indústrias existentes na região, permitindo ainda o interface entre o modo rodoviário e ferroviário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 40%.

Projetos pré financiados | Projetos Prioritários | ***Missing Links / Last Mile*** | Outros Projetos

Estrada Regional 11-2 (ER11-2) e ligação Barreiro-Seixal

Localização



Descrição

Este projeto, com uma extensão aproximada de 5 km, consiste essencialmente na construção de uma ponte que fará a ligação entre o Barreiro e o Seixal.

Este projeto serve a zona industrial Barreiro / Seixal, pelo que tem potencial para atrair comparticipação privada.

O elevado volume de investimento deve-se essencialmente à construção da referida ponte entre o Barreiro e o Seixal.

Projeto integrado no conceito *last mile*.

Extensão: 5 km

Tráfego estimado: 7.000 veíc / dia

Investimento necessário: 120 M€

Conclusão: após QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

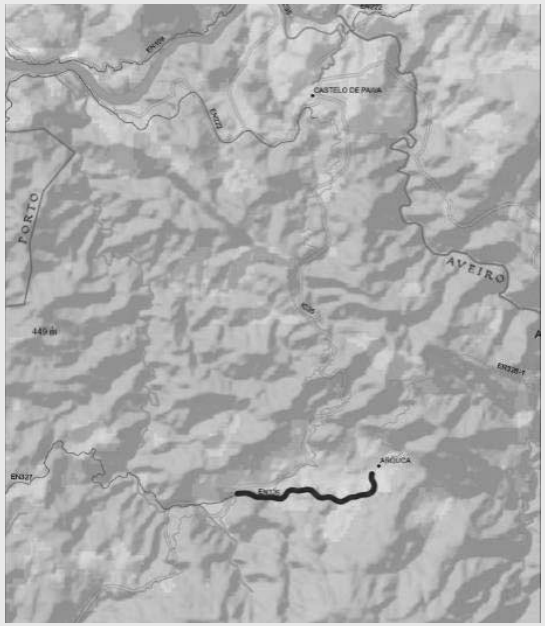
- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a parques industrias localizadas ao longo deste eixo, nomeadamente na zona do Barreiro e de Corroios;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes aos centros urbanos de Corroios, Seixal e Barreiro e a equipamentos públicos e indústrias existentes na região, potenciando ainda o interface ferroviário, nomeadamente no que concerne ao metro de superfície em Corroios.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 40%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, por via da participação do setor privado no cofinanciamento deste investimento.

IC35 Variante Arouca - Santa Maria da Feira

Localização



Descrição

Este projeto, com uma extensão aproximada de 23km, conjugado com o corredor do IC35 entre Castelo de Paiva e Mansores, constituirá uma ligação deste último ao IP1/A1, em Santa Maria da Feira.

Integrado no conceito *last mile*, assume a continuidade da ligação entre Arouca e Mansores e desta até ao IP1.

O desenvolvimento deste projeto deverá ser analisado conjuntamente com as acessibilidade associadas ao corredor do IC35, já que haverá sinergias positivas na resolução conjunta das questões de segurança hoje verificadas na EN106 e as ligações ao litoral, mais concretamente à A32 e A1.

Extensão: 23 km

Tráfego estimado: 5.800 veíc / dia

Investimento necessário: 23 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

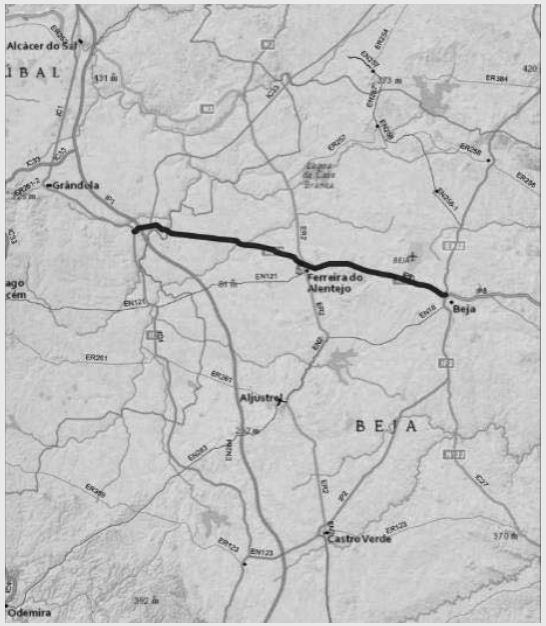
- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à zona industrial localizada no eixo viário;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao centro urbano de Santa Maria da Feira, potenciando ainda a ligação à zona industrial localizada no eixo viário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 40%.

Projetos pré financiados | Projetos Prioritários | *Missing Links / Last Mile* | **Outros Projetos**

IP8. St. Margarida do Sado – Beja

Localização



Descrição

O lanço IP8. Sta. Margarida do Sado está integrado na subconcessão Baixo Alentejo.

A construção da A26 foi suspensa pela concessionária e formalizada em MoU de 2012. A intervenção que atualmente se pretende realizar irá sobretudo incidir na requalificação das estradas nacionais que asseguram este corredor, melhorando as suas características técnicas e operacionais. É expectável que com esta requalificação se verifique um aumento ligeiro da atratividade regional ao investimento e uma diminuição da sinistralidade na região.

Será, ainda, assegurada uma ligação mais eficaz do Porto de Sines à cidade de Beja.

Extensão: várias intervenções pontuais

Tráfego estimado: 4.400 veíc / dia

Investimento necessário: 15 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

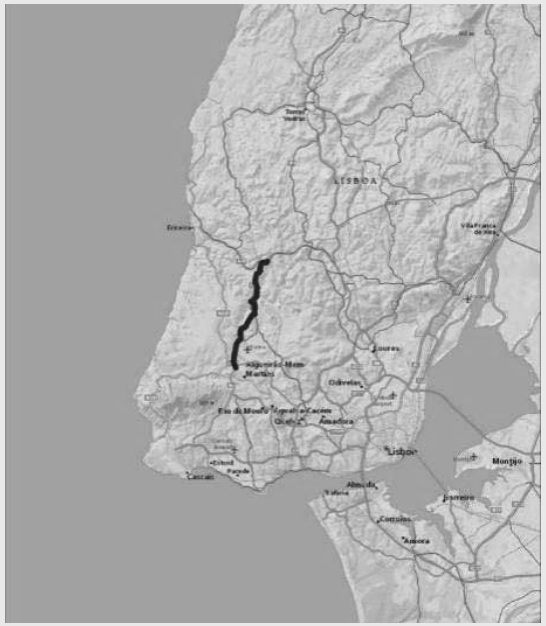
A realização deste projeto não apresenta potencial de captação incremental de tráfego. No entanto, ao nível da dimensão de intermodalidade destacam-se os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes locais e regionais à cidade de Beja, potenciando ainda a ligação ao porto, à plataforma logística e ao parque industrial de Sines;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao aeroporto de Beja, potenciando ainda o interface entre o modo rodoviário e aéreo.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 80%.

Var EN9 - Ligação A16 / A21

Localização



Descrição

Este projeto consiste numa variante à estrada nacional 9, que permite a ligação entre duas Auto Estradas (A16 e A21).

Integrada no conceito *last mile.*

Extensão: 15 km

Tráfego estimado: 4.000 veíc / dia

Investimento necessário: 24 M€

Financiamento: elegível para incentivos comunitários.

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

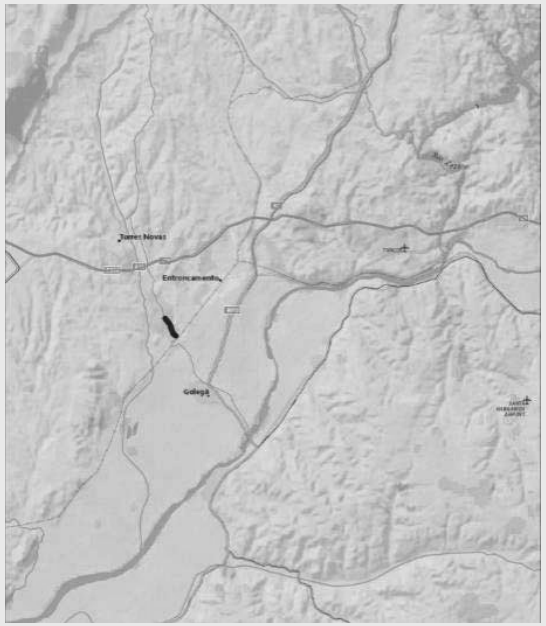
- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a zonas industriais localizadas na região de Sintra e Mafra;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes aos centros urbanos de Sintra e Mafra e a equipamentos públicos e indústrias existentes na região, potenciando ainda o interface entre o modo rodoviário e ferroviário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 40%.

Projetos pré financiados | Projetos Prioritários | ***Missing Links / Last Mile*** | Outros Projetos

Variante de Riachos

Localização



Descrição

Este projeto compreende a construção da variante à ER 243, a qual permitirá o escoamento do tráfego proveniente das zonas industriais do Entroncamento e Golegã através da A23.

Projeto integrado no conceito *last mile.*

Extensão: 6,8 km

Tráfego estimado: 2.000 veíc / dia

Investimento necessário: 16 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

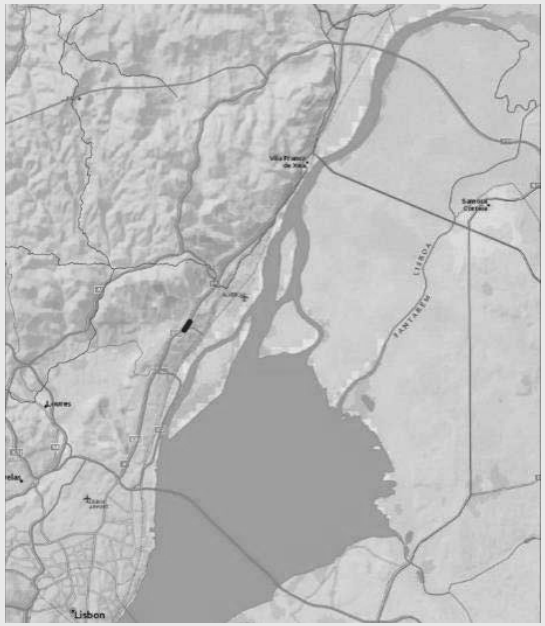
A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego no que concerne à movimentação de mercadorias, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à zona industrial de Riachos, na Golegã e a plataformas logísticas existentes na região;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a equipamentos públicos e indústrias existente na região, permitindo ainda o interface entre o modo rodoviário e ferroviário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, por via da captação de investimento privado para a sua realização.

Nó dos Caniços no IP1 – VF Xira

Localização



Descrição

Este projeto compreende a introdução de um novo nó na A1/IP1, atualmente sob concessão da Brisa, de modo a criar novas acessibilidades à área empresarial existente nas freguesias de Forte da Casa, Póvoa de Santa Iria e Vialonga.

Dado que este novo nó na A1 se integrará na concessão da Brisa, qualquer desenvolvimento deste o processo terá de contar com a participação daquela concessionária.

Extensão: não aplicável

Tráfego estimado: 8.000 veíc / dia

Investimento necessário: 5 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à zona industrial de Caniços;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes entre as zonas urbanas de elevada densidade populacional, equipamentos públicos e zonas industriais existentes na região.

Projetos pré financiados | Projetos Prioritários | *Missing Links / Last Mile* | **Outros Projetos**

IC2. Carregado/Venda das Raparigas

Localização

Descrição

Este projeto caracteriza-se por um corredor com uma orientação norte/sul, com o objetivo de servir os municípios de Vila Franca de Xira, Alenquer e Rio Maior.

Com uma extensão de 70 km, este corredor atualmente é assegurado pela EN1.

Extensão: 70 km

Tráfego estimado: 4.800 veíc / dia

Investimento necessário: 280 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

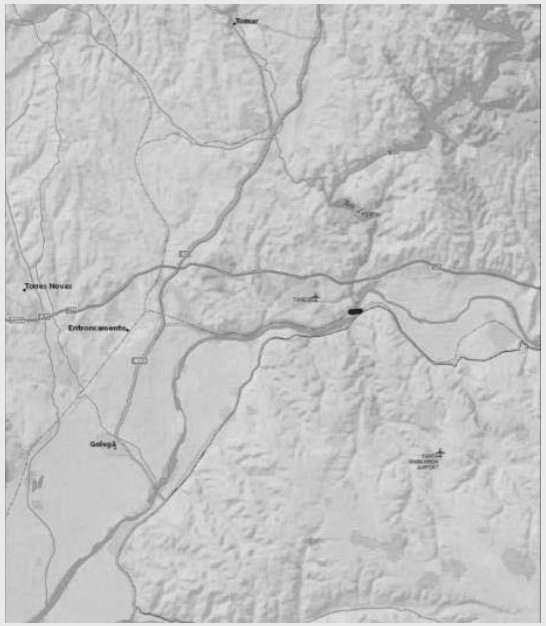
Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, no que concerne à movimentação de mercadorias, e um potencial moderado ao nível do transporte de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à plataforma logística de Alenquer, potenciando ainda a ligação à envolvente industrial localizada ao longo do eixo;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes entre os centros urbanos do Carregado e Alenquer e a equipamentos públicos e indústrias localizada no eixo viário, potenciando ainda o interface com o modo ferroviário.

Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados

Localização



Descrição

Este projeto refere-se à ponte metálica da Praia do Ribatejo sobre o rio Tejo. Esta ponte foi objeto de um protocolo celebrado entre a EP, a REFER e os municípios de V.N. da Barquinha e Constância. O mesmo teve como objetivo reabilitar e reforçar a estrutura da obra de arte de forma a permitir a circulação ao trânsito automóvel ligeiro, já que a atual estrutura não suporta o trânsito pesado.

A travessia do Tejo pelos veículos pesados na região do Médio Tejo deverá ser equacionada em conjunto com a melhoria das acessibilidades na zona da Chamusca – Ecoparque do Relvão -, que por sua vez estão associadas ao corredor do IC3 com uma nova ponte.

Extensão: n/a

Tráfego estimado: 4.300 veíc / dia

Investimento necessário: Não aplicável, já que o desenvolvimento do IC3 já está considerado noutro projeto analisado no GTIEVA (Acessibilidades ao Eco Parque do Relvão, inc. ponte Chamusca)

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A travessia do Tejo por veículos pesados na região do médio Tejo apresenta um potencial elevado de captação de tráfego no que concerne à movimentação de mercadorias, e um potencial moderado ao nível do transporte de passageiros.

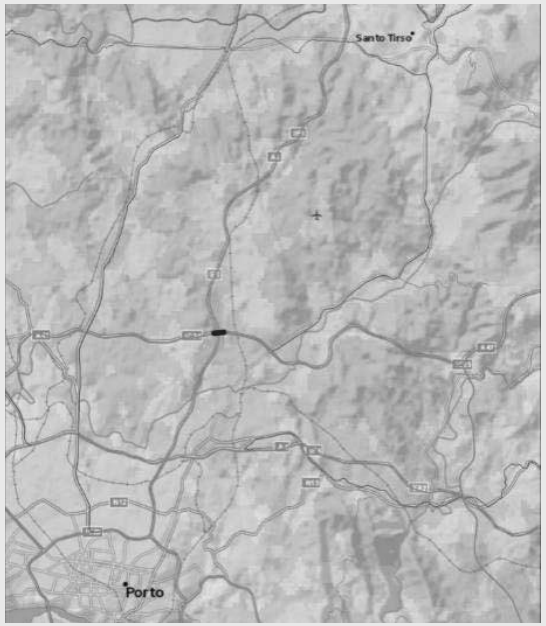
Ao nível do transporte de mercadorias, considera-se que este projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes de veículos pesados às zonas industriais de Constância e Vila Nova da Barquinha e instalações industriais

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, por via da captação de investimento privado para a sua realização.

Projetos pré financiados | Projetos Prioritários | *Missing Links / Last Mile* | **Outros Projetos**

Novo nó de saída da A41 - Parque Millenium + Lig. Maia

Localização



Descrição

Este projeto compreende a introdução de um novo nó no IC24/A41, integrado na concessão do Grande Porto.

Este nó, conjugado com uma série de novos acessos, de cariz municipal, faz parte de um conjunto de novas acessibilidades a um novo empreendimento denominado por "Parque Millenium".

Extensão: Pontual + 5 km

Tráfego estimado: n/a

Investimento necessário: 7 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

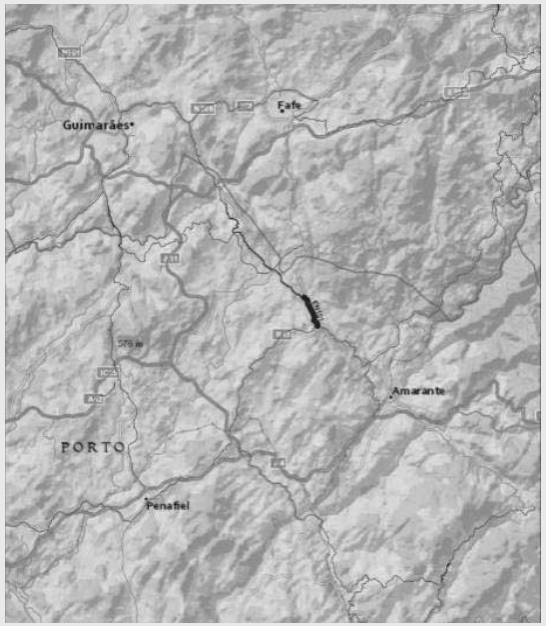
A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a parques industriais previstos em sede de PDM;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes entre zonas urbanas de elevada densidade populacional, equipamentos públicos e zonas industriais existentes na região.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, por via da captação de investimento privado para a sua realização.

Construção do lanço EN 101 - Felgueiras – Lixa EN 15

Localização



Descrição

Este projeto compreende um lanço com uma extensão aproximada de 5 km, o qual constitui o prolongamento da atual variante à EN101 a partir de Felgueiras até à EN15, na zona da Lixa.

Extensão: 5 km

Tráfego estimado: 6.400 veíc / dia

Investimento necessário: 5 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

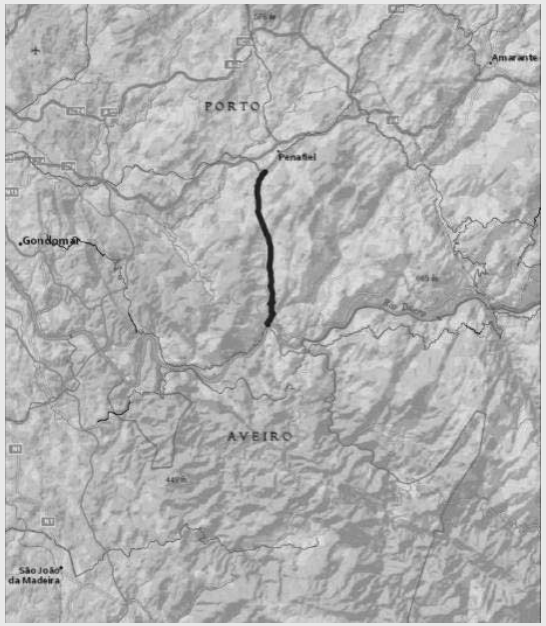
Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes às zonas industriais localizadas nos concelhos de Felgueiras e Amarante;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes entre zonas urbanas de elevada densidade populacional, potenciando ainda a ligação às zonas industriais localizadas nos concelhos de Felgueiras e Amarante.

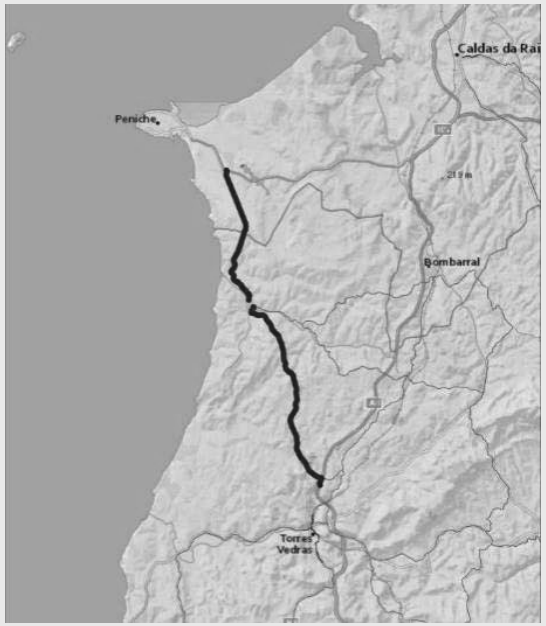
Projetos pré financiados | Projetos Prioritários | *Missing Links / Last Mile* | **Outros Projetos**

IC35. Penafiel / Entre-os-Rios

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	A construção do IC35, que constitui uma alternativa à EN 106, representa a necessidade evidenciada pelas populações dos concelhos de Penafiel, Marco de Canaveses, Castelo de Paiva e Cinfães, entre outras. A atual EN 106 apresenta alguns estrangulamentos, constituindo a construção deste corredor uma solução para a mobilidade neste denso espaço territorial. O projeto contribuí ainda para a melhoria da segurança rodoviária na EN106. **Extensão:** 14 km **Tráfego estimado:** 5.400 veíc / dia **Investimento necessário:** 104 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego

IC11. Peniche/Torres Vedras

Localização



Descrição

Este projeto compreende uma extensão de 24 km. O desenvolvimento deste corredor irá contribuir para o aumento da oferta de acessibilidades na região Oeste, potenciando as ligações à zona industrial de Torres Vedras e ao porto de pesca de Peniche.

Extensão: 24 km

Tráfego estimado: 6.000 veíc / dia

Investimento estimado: 48 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

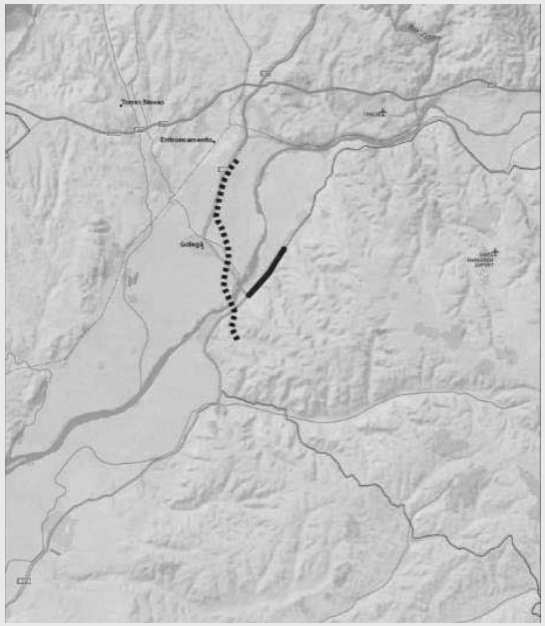
Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

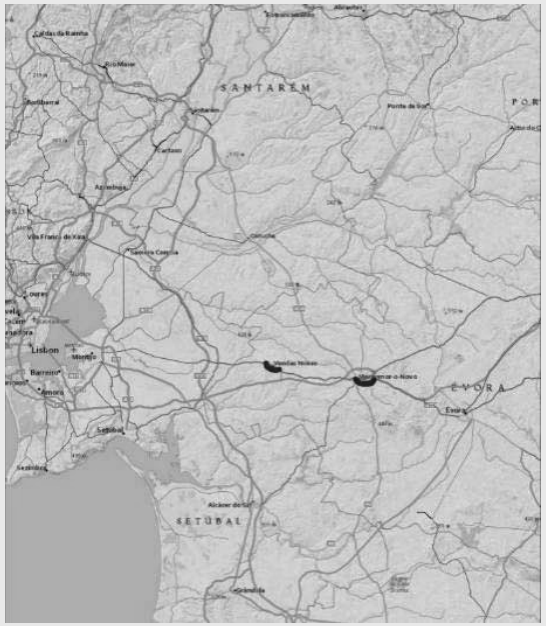
- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à zona industrial de Torres Vedras;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao núcleo urbano de Torres Vedras, a equipamentos públicos e indústrias existentes na região.

Projetos pré financiados | Projetos Prioritários | *Missing Links / Last Mile* | **Outros Projetos**

Acessibilidades ao Eco Parque do Relvão, inc. ponte Chamusca

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	Este projeto compreende a melhoria dos acessos ao Eco Parque do Relvão, onde se inclui a construção do corredor do IC3. Chamusca / Almeirim. (IC3 ou ligações). **Extensão:** n/a **Tráfego estimado:** 6.100 veíc. / dia **Investimento estimado:** 105 M€ (investimento previsto para a construção do IC3) **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos: ▪ Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes aos parques industriais existentes no concelho da Chamusca (Eco Parque do Relvão); ▪ Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes aos parques indústrias existentes na região.

Variantes rodoviárias Vendas Novas e Montemor-o-Novo

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	Projeto identificado pela ANMP, consistindo na construção de alternativas viárias de passagem aos centros urbanos de Montemor-o-Novo e Vendas Novas. **Extensão:** 8 km **Tráfego estimado:** 3.000 veíc / dia **Investimento estimado:** 8 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, quer ao nível do transporte de mercadorias, quer ao nível do transporte de passageiros.

Projetos pré financiados | Projetos Prioritários | *Missing Links / Last Mile* | **Outros Projetos**

Variante à EN 378 (acesso à vila e ao porto de Sesimbra)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	Este investimento pretende melhorar os acessos locais ao porto de pesca de Sesimbra. **Extensão:** 6 km **Tráfego estimado:** 4.800 veíc / dia **Investimento estimado:** 6.8 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	Não aplicável.

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

III. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

Prioritização consolidada – *Tier 1* e *Tier 2*

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Acessibilidades marítimas a portos	Acessibilidades ferro/rodov. a portos	Aumento capacidade/ condições operação	Plataformas logísticas e/ou industriais	**Terminais / infra-estruturas *greenfield***

Porto de Sines - Novo Terminal Vasco da Gama

Localização

Descrição

Este projeto consiste na construção de um novo terminal de contentores na zona de expansão do Porto de Sines, vocacionado para o *Deep Sea*, com capacidade para receber e operar os maiores navios do mundo em operação e projetados. Terá uma capacidade de 4,5 milhões TEU/ano, uma extensão de caís superior a 2.000 metros, profundidade de -18 m ZH e 113 hectares de parque.

A concretização deste investimento vem potenciar o desenvolvimento do porto a médio/longo prazo, assegurando as condições necessários para o crescimento e a procura das operações portuárias de movimentação de contentores do ponto de vista nacional. Este aspeto é crucial no que concerne à prossecução do objetivo de captação de tráfegos de mercadoria contentorizada, que potenciem o crescimento sustentado da economia nacional.

A prazo, o posicionamento no segmento de *Deep Sea* de contentores ficará condicionado pelo rápido esgotamento da utilização de todas as fases do Terminal XXI, sendo fundamental um novo terminal para permitir o acompanhamento do setor.

Investimento necessário: 941 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Potencia a criação de novas ligações marítimas entre portos;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes do Porto de Sines com plataformas logísticas nacionais e espanholas;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes do Porto de Sines com parques industriais.

No que concerne à sustentabilidade operacional, perspetiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, dado que uma componente imprescindível à realização deste projeto, designadamente em obra marítima e infraestruturas terá de ser assegurado pelo Porto de Sines.

Acessibilidades marítimas a portos	Acessibilidades ferro/rodov. a portos	**Aumento capacidade/ condições operação**	Plataformas logísticas e/ou industriais	Terminais / infra-estruturas *greenfield*

Porto de Lisboa - Aumento da eficiência dos atuais terminais portuários - Terminal de Contentores de Santa Apolónia

Localização

Descrição

Este projeto compreende o aumento de eficiência do terminal de contentores de Santa Apolónia por aproximação da capacidade do cais à capacidade do parque.

Investimento necessário: 1,8 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, perspetivando-se o aumento de capacidade de 450.000 TEU para 540.000 TEU.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com outros portos, designadamente com Setúbal;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com plataformas logísticas da região, nomeadamente Bobadela, Castanheira do Ribatejo, Alhandra, Alenquer, Guarda, Elvas e Badajoz.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projeto proporcionará um aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 50%.

Acessibilidades marítimas a portos	Acessibilidades ferro/rodov. a portos	**Aumento capacidade/ condições operação**	Plataformas logísticas e/ou industriais	Terminais / infra-estruturas *greenfield*

Porto de Viana do Castelo - Reabilitação dos equipamentos de elevação existentes e aquisição de grua móvel com 100 ton de capacidade

Localização

Descrição

Reabilitação de 2 guindastes elétricos e aquisição de uma grua móvel com capacidade de elevação de 100 toneladas.

Investimento estimado: 3,65 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, resultante do reforço e diversificação de facilidades portuárias, que permitirão dar resposta à procura já manifestada, que não tem sido possível satisfazer com os meios existentes, permitindo agir sobre o constrangimento prioritário relativo às limitações de capacidade.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, destaca-se a melhoria de ligações consideradas insuficientes do Porto de Viana do Castelo a outros portos e parques industriais existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento, proporcionando ainda o aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M da infraestrutura.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, nomeadamente se o porto comercial for objeto de concessão a agente de exploração privado.

Acessibilidades marítimas a portos	Acessibilidades ferro/rodov. a portos	Aumento capacidade/ condições operação	Plataformas logísticas e/ou industriais	Terminais / infra-estruturas *greenfield*

Porto de Viana do Castelo - Melhoria das condições de acessibilidade, operacionalidade e proteção marítima (cotas de projeto e reacondicionamento do molhe Norte)

Localização

Descrição

O projeto consiste no reacondicionamento do molhe norte, com reconstrução dos troços em estado de degradação acentuada, de forma a serem repostas as condições de proteção e segurança indispensáveis à exploração do porto, bem como no estabelecimento das cotas de projeto na barra, canal de acesso e bacias de manobra e acostagem, por forma a garantir o regular funcionamento do porto.

Investimento necessário: 3 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Melhoria das ligações consideradas insuficientes do porto de Viana do Castelo a outros portos;
- Melhoria das ligações consideradas insuficientes do porto de Viana a parques industriais existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projeto proporcionará um aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 85%.

Acessibilidades marítimas a portos	Acessibilidades ferro/rodov. a portos	Aumento capacidade/ condições operação	Plataformas logísticas e/ou industriais	**Terminais / infra-estruturas *greenfield***

Porto de Lisboa - Reconversão de Pedrouços (Marina do Tejo)

Localização

Descrição

O projeto consiste na reconversão da Doca de Pedrouços (com capacidade para 220 embarcações, incluindo os mega-iates) e área envolvente, estando também incluída a Doca do Bom Sucesso (com capacidade para 161 embarcações) , ficando assim o Porto de Lisboa e a cidade de Lisboa, com infraestruturas com condições para receber os grandes eventos náuticos internacionais.

Adicionalmente, o projeto incluiu inúmeras medidas que visam o aumento da sustentabilidade operacional da infraestrutura, nomeadamente:

- Requalificar e reconverter uma zona da frente Tejo, dotando a cidade de infraestruturas com condições para receber eventos náuticos, nacionais e internacionais, e embarcações de recreio;
- Reestruturar a faixa norte da área de intervenção, no que se refere a usos, equipamentos, acessibilidades e espaços verdes;
- Requalificação viária da zona, dignificando assim a integração paisagística e urbana da Torre de Belém;
- Estreitar as relações, funcionais e visuais, com a frente rio, maximizando as ligações entre a cidade e a zona ribeirinha.

Este projeto foi desenvolvido em parceria com os Municípios de Lisboa e Oeiras.

Investimento necessário: 167 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto não apresenta um aumento incremental no que concerne à captação de tráfego. No entanto, ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos relativamente ao transporte de passageiros:

- Criação de novas ligações ao aeroporto de Lisboa e aos portos de Lisboa e de Setúbal;
- Criação de novas ligações à área metropolitana de Lisboa;
- Criação de novas ligações que permitam o interface entre o modo rodoviário, ferroviário e aeroportuário;
- Criação de novas ligações a centros turísticos e culturais.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projeto proporcionará um aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

Acessibilidades marítimas a portos	Acessibilidades ferro/rodov. a portos	Aumento capacidade/ condições operação	Plataformas logísticas e/ou industriais	**Terminais / infra-estruturas *greenfield***

Aveiro - Avaliar a possibilidade de desenvolvimento de terminais cobertos (*all weather terminals*) para permitir a carga/descarga de navios sem restrições pelas condições climatéricas

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto consiste na avaliação da possibilidade de implementação de terminais cobertos (*all weather terminals*) no porto de Aveiro, de forma a permitir o desenvolvimento das operações de carga e descarga de mercadorias sem restrições de condições climatéricas. **Investimento necessário:** não discriminado **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a melhoria das ligações consideradas insuficientes a portos, plataformas logísticas e parques industriais existentes na Região Centro em geral e, particularmente, na envolvente da zona de Aveiro. No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projeto proporcionará uma redução dos actuais custos de O&M. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%; ▪ Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

Acessibilidades marítimas a portos | Acessibilidades ferro/rodov. a portos | Aumento capacidade/ condições operação | Plataformas logísticas e/ou industriais | Terminais / infra-estruturas *greenfield*

Porto de Lisboa - Melhoria da navegabilidade e descontaminação do estuário do Tejo

Localização

Descrição

O projeto consiste na melhoria da navegabilidade e descontaminação de sedimentos com níveis de contaminação elevados (4 e 5) do estuário do Tejo, construção de depósito de contenção destes sedimentos e rentabilização do mesmo.

Investimento necessário: 50 M€
Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a melhoria das ligações consideradas insuficientes entre os portos de Lisboa.

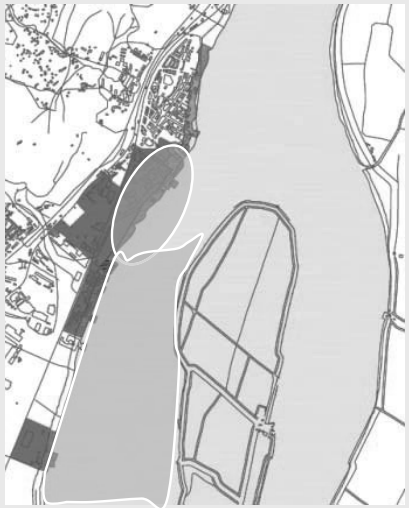
No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projeto proporcionará uma redução dos actuais custos de O&M.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 85%.

Acessibilidades marítimas a portos	Acessibilidades ferro/rodov. a portos	**Aumento capacidade/ condições operação**	Plataformas logísticas e/ou industriais	Terminais / infra-estruturas *greenfield*

Porto de Lisboa - Estudo do assoreamento e reabilitação de Terminal de 2ª linha, no cais de Alhandra (CIMPOR)

Localização



Descrição

O projeto consiste no aumento da capacidade de navegabilidade até Alhandra para calados superiores aos actualmente permitidos, através de dragagens e reabilitação de terminal de 2ª linha já existente, implicando um aumento de capacidade neste terminal de 200.000 ton/ano.

Adicionalmente, o projeto incluiu a possibilidade de exportação direta a partir das instalações fabris da CIMPOR, sem outra operação de transbordo até ao destinatário.

Investimento necessário: 40 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, uma vez que se perspetiva o aumento de tráfego de navios da CIMPOR para exportação de 200.000 tons/ano.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Melhoria das ligações consideradas insuficientes do terminal aos portos de Lisboa e Setúbal;
- Melhoria das ligações consideradas insuficientes aos parques industriais existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projeto proporcionará uma redução dos custos atuais de O&M.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding,* sendo que 85% do investimento global corresponderá a investimento privado e os restantes 15% a investimento da público.

Acessibilidades marítimas a portos	Acessibilidades ferro/rodov. a portos	**Aumento capacidade/ condições operação**	Plataformas logísticas e/ou industriais	Terminais / infra-estruturas *greenfield*

Aveiro - *Upgrade* de Sistemas de Informação do Porto (JUP, VTS, SIG, ERP)

Localização

Descrição

Este projeto visa a modernização dos sistemas de informação do Porto de Aveiro e de ligação com os principais atores das principais cadeias logísticas que o utilizam, de modo a promover um aumento das eficiência daquela como um todo.

Ao nível dos sistemas da APA e da sua ligação às empresas que prestam serviços no porto, identificou-se como necessário realizar um upgrade da aplicação de gestão portuária do porto, com vista a contemplar novas valências dos serviços prestados pelo porto às empresas, mormente de serviços ferroviários, e de melhoria do seu módulo de estatística, a implementação de um sistema de *Business Intelligence*, destinado à integração das várias aplicações de gestão operacional dos negócios da APA (portuário e dominial) e financeiro de modo a permitir a disponibilização de informação atualizada e *on line* sobre a performance do porto, e implementação de um SIG para apoiar a Administração na gestão da sua área de jurisdição (na vertente de ordenamento e comercial) .

Entre as ações a desenvolver, constitui prioridade da APA promover a integração da Janela Única Portuária (JUP) com os sistemas dos principais atores das cadeias logísticas que utilizam o porto, garantindo maior eficiência em toda a cadeia, e que vulgarmente se designa de JUL - Janela Única Logística.

Investimento estimado: 1,5 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

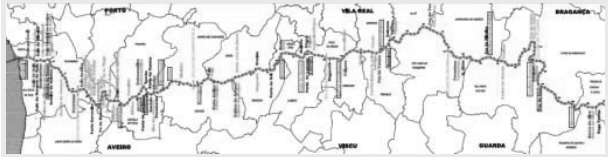
A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, o reforço da integração dos sistemas de informação ao nível dos atores que prestam serviços no porto, bem como dos atores da comunidade extra portuária, potenciando a melhoria das ligações consideradas insuficientes a portos, plataformas logísticas e parques industriais.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projeto proporcionará uma redução dos custos atuais de O&M.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 50%.

Acessibilidades marítimas a portos	Acessibilidades ferro/rodov. a portos	**Aumento capacidade/ condições operação**	Plataformas logísticas e/ou industriais	Terminais / infra-estruturas *greenfield*

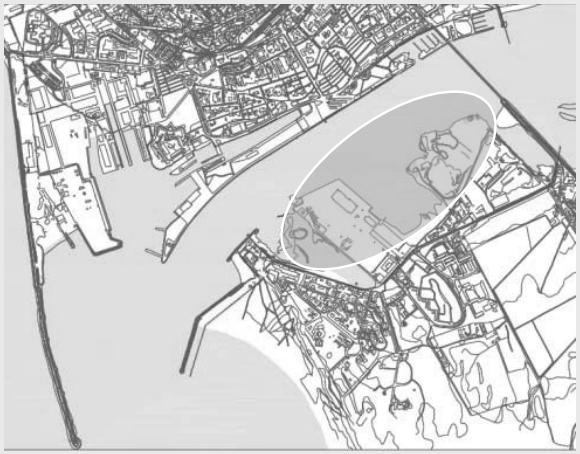
V.N.Douro - Recuperação, Reabilitação e Construção de Infraestruturas Portuárias

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto visa a recuperação, reabilitação e construção de infraestruturas portuárias fluviais, necessárias, quer pela relevância dos atuais fluxos e da consequente necessidade de reforço da capacidade de acostagem, quer por integrarem um conjunto de intervenções que em rede visam contribuir para a qualificação e valorização da oferta turística do Destino Douro, criando e melhorando as condições de suporte ao desenvolvimento turístico sustentável desta Região, nomeadamente do turismo fluvial. **Investimento estimado:** 41,517 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos: ▪ Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos fluviais; ▪ Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias, potenciando ainda o acesso fluvial a equipamentos públicos ao longo do rio Douro, nomeadamente de natureza turística. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue: ▪ Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%; ▪ Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding.*

Acessibilidades marítimas a portos	Acessibilidades ferro/rodov. a portos	**Aumento capacidade/ condições operação**	Plataformas logísticas e/ou industriais	Terminais / infra-estruturas *greenfield*

Porto de Viana do Castelo - Ampliação do Porto Comercial

Localização



Descrição

O presente projeto visa a ampliação do porto comercial, compreendendo:

- Prolongamento dos cais existentes num total de 180 metros;
- Construção de um novo cais de acostagem, com 150 metros de comprimento;
- Transferência do terminal ro-ro;
- Construção de terraplenos e infraestruturas marítimas e terrestres.

A expansão do porto permitirá aumentar a sua capacidade instalada, com impacto moderado na captação de mercadorias.

O aumento da capacidade instalada no porto permitirá um desembaraço mais rápido dos navios, através da redução dos tempos de estadia em porto.

Investimento estimado: 15 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a criação de novas ligações a outros portos.

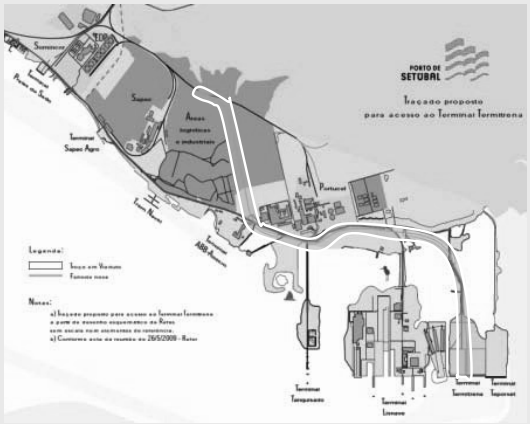
No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projeto proporcionará um aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 50%.

Acessibilidades marítimas a portos	**Acessibilidades ferro/rodov. a portos**	Aumento capacidade/ condições operação	Plataformas logísticas e/ou industriais	Terminais / infra-estruturas *greenfield*

Porto de Setúbal - Construção da Ligação Ferroviária aos Terminais da Mitrena

Localização



Descrição

O projeto visa dotar os terminais portuários da Península da Mitrena de acessibilidade ferroviária, envolvendo a construção de 5 km de linha ferroviária, com ligação entre a rede nacional, na área industrial da Sapec, e os terminais portuários da Termitrena e Teporset.

Investimento estimado: 17 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, uma vez que se perspetiva o aumento do movimento nacional de cargas por ferrovia entre 1 a 2 milhões de toneladas por ano, ou seja, um acréscimo em mais 10 a 20% no movimento global anual, evitando o transporte terrestre, o congestionamento rodoviário e protegendo o ambiente.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, destaca-se a criação de uma nova ligação ferroviária ao porto de Setúbal, à plataforma logística SPC da Sapec Bay e aos parques industriais existentes na região.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 85%.

Acessibilidades marítimas a portos	Acessibilidades ferro/rodov. a portos	Aumento capacidade/ condições operação	**Plataformas logísticas e/ou industriais**	Terminais / infra-estruturas *greenfield*

Porto da Figueira da Foz - Dinamização Logística e das Acessibilidades Marítimas da Margem Sul

Localização

Descrição

Este projeto visa a criação de uma zona logística e industrial na margem sul do Porto da Figueira da Foz, com ligação ao parque industrial da Figueira da Foz.

A realização deste investimento pretende aumentar a área de intervenção terrestre do porto, para a fixação de unidades industriais e logísticas que pretendem recorrer ao transporte marítimo e, assim, ampliar a oferta dos seus serviços.

Investimento estimado: não discriminado

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a criação de novas ligações a portos e a parques industriais existentes na região.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

Acessibilidades marítimas a portos	**Acessibilidades ferro/rodov. a portos**	Aumento capacidade/ condições operação	Plataformas logísticas e/ou industriais	Terminais / infra-estruturas *greenfield*

Porto de Viana do Castelo - Construção do Ramal Ferroviário ao Porto Comercial

Localização

Descrição

Ligação do porto à Linha do Minho, através da construção de um ramal desde a estação de Darque, com duplicação da linha existente até próximo da ponte Eiffel, donde deriva para o setor comercial do porto.

O presente investimento visa alcançar um incremento moderado nas mercadorias, através da captação de novas cargas nos segmentos de carga geral e de graneis.

Investimento estimado: 12 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a criação de uma nova ligação ferroviária do porto de Viana do Castelo na margem Sul.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 85%.

Acessibilidades marítimas a portos	**Acessibilidades ferro/rodov. a portos**	Aumento capacidade/ condições operação	Plataformas logísticas e/ou industriais	Terminais / infra-estruturas *greenfield*

Porto de Viana do Castelo - Construção do Acesso Rodoviário ao Porto Comercial

Localização

Descrição

Rodovia que liga o porto comercial à A28, com uma extensão de 8,8 km, contemplando o aproveitamento de parte da EN 13-3, com correção e beneficiação do respetivo traçado, bem como a construção de dois novos troços para ligação à A28 e EN 13-5.

Este investimento permitirá não só melhorar a ligação à rede viária estruturante do hinterland do porto, garantindo o reforço da competitividade, com impacto positivo na captação de novos tráfegos, como também reduzir o tempo de percurso dos veículos pesados e os respetivos custos operacionais, gerando também benefícios indiretos muito significativos para os residentes e utilizadores de transporte individual.

Investimento estimado: 10 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a criação de uma nova ligação rodoviária ao setor comercial do porto de Viana do Castelo na margem Sul.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário em cerca de 85%.

E. Anexos

I. Setor Rodoviário

II. Setor Marítimo-Portuário

III. Setor Aeroportuário

IV. Fichas Técnicas

Prioritização consolidada – *Tier 1* e *Tier 2*

Setor Ferroviário

Setor Rodoviário

Setor Marítimo-Portuário

Setor Aeroportuário

Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa (DHL) | *Integrators* - Fedex | **Base aérea Monte Real**

Base aérea Monte Real

Localização

Descrição

Adaptação da base aérea Monte Real com o objetivo de proporcionar a utilização de voos comerciais.

Este projeto contempla inúmeros fatores que contribuem para a sua atractividade, nomeadamente:

- Passageiros - Elevada densidade populacional, com tendência de crescimento; elevada percentagem de população emigrada e imigrada, com deslocações periódicas; existência de um suporte significativo de rede de autoestradas e itinerários principais (A1, A8, A17, A23 e A25); presença de elementos turísticos diversos, com elevada capacidade de atração de visitantes turistas; existência de um tecido empresarial forte e com elevada penetração no mercado internacional;
- Mercadorias - Potencial de articulação entre os modos marítimo, ferroviário e aéreo; forte presença de indústria transformadora, especialmente nos setores do vidro, plásticos e moldes.

Investimento necessário: 17 M€

Conclusão: após 2016 e antes do fim do QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a criação de novas ligações a plataformas logísticas existentes na região, permitindo a articulação entre os modos marítimo, ferroviário e aéreo, potenciando ainda a criação de novas ligações a parques industriais;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a criação de novas ligações a núcleos urbanos densos e a pólos turísticos e empresariais existentes na região, potenciando ainda o interface entre o modo aéreo e rodoviário.

No que concerne à sustentabilidade operacional, poderá existir uma redução moderada dos atuais custos de O&M, como consequência da adaptação da utilização de uma infraestrutura militar à aviação civil, ainda que à data o projeto apresentado não o demonstre.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial de cofinanciamento comunitário de 50%;
- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding*.

GRUPO
DE TRABALHO
PARA AS INFRAESTRUTURAS
DE ELEVADO VALOR
ACRESCENTADO

GRUPO
DE TRABALHO
PARA AS INFRAESTRUTURAS
DE ELEVADO VALOR
ACRESCENTADO

RELATÓRIO FINAL

Conclusões da Discussão Pública

A Discussão Pública

B Análise Preliminar à Alocação de Fundos Comunitários

A Discussão Pública

Discussão Pública

Metodologia de Recolha de Propostas e Comentários

IEVA
GRUPO DE TRABALHO
PARA AS INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO

O Relatório produzido pelo Grupo de Trabalho para as "infraestruturas de elevado valor acrescentado" (GT IEVA) esteve em discussão pública desde o início do mês de Fevereiro até 31 de Março de 2014.

No decorrer deste período o Relatório esteve disponível para consulta numa página da internet (www.ieva.pt), sendo possível o contributo de todos, com opiniões sobre os resultados do mesmo.

Em simultâneo foram realizadas, 5 sessões publicas de apresentação e discussão em cada uma das Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional, nas seguintes datas:

- 13-02-2014 - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro (Coimbra)
- 17-02-2014 - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (Porto)
- 28-02-2014 - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (Faro)
- 11-03-2014 - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo (Évora)
- 13-03-2014 - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (Lisboa)

O mesmo foi apresentado na Comissão Parlamentar de Economia e Obras Públicas da Assembleia da República no dia 18 de Março de 2014.

Dessa discussão pública foram manifestadas 540 referências sobre o estudo (princípios, composição do grupo, metodologias, critérios e conclusões), investimentos considerados e/ou também sobre investimentos que se consideram não terem sido analisados:

- 32 na Comissão Parlamentar de Economia e Obras Públicas;
- 99 nas 5 sessões realizadas nas sessões públicas nas CCDR - Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional;
- 409 por forma escrita para o grupo de trabalho, das quais 183 enviadas via on-line no site da internet.

Proferidas por 285 cidadãos, decisores, entidades, associações ou empresas.

Das 540 referências apresentadas sobre estudo:

- 57 focalizam-se sobre critérios e princípios gerais
- 334 são sobre o setor Rodoviário
- 73 são sobre o setor Ferroviário
- 47 são sobre o setor Marítimos
- 29 são sobre o setor Aeroportuário e Logística

Na grande maioria das referências a projetos, nomeadamente no sector rodoviário, as considerações referem-se ao facto de não terem sido incluídos na análise determinados projetos considerados importantes em termos de desenvolvimento regional e de coesão territorial.

A não inclusão destes projetos na análise feita pelo Grupo de Trabalho decorre da metodologia utilizada e das opções definidas e consensualizadas à partida, conforme se refere no Relatório Final.

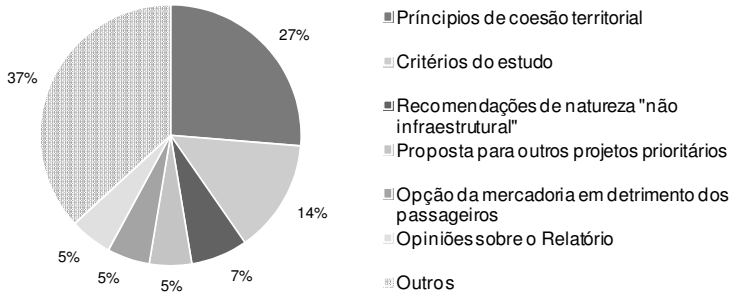
Em outros contributos apresentados, as referências referem-se a projetos incluídos na análise, demonstrando, no entanto, uma discordância às pontuações atribuídas a alguns dos critérios definidos e à sua posição no respetivo ranking, face a uma importância que lhes é atribuída.

Discussão Pública

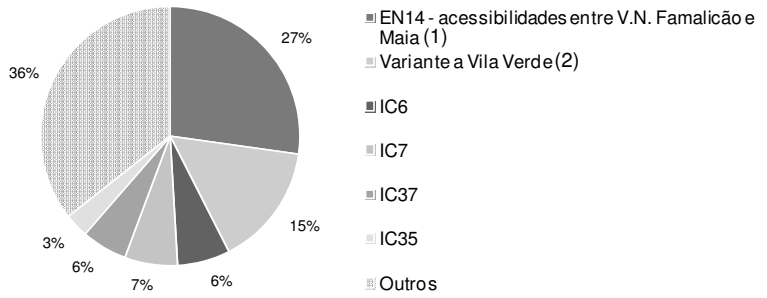
Referências e propostas efetuadas

GRUPO DE TRABALHO PARA AS INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO

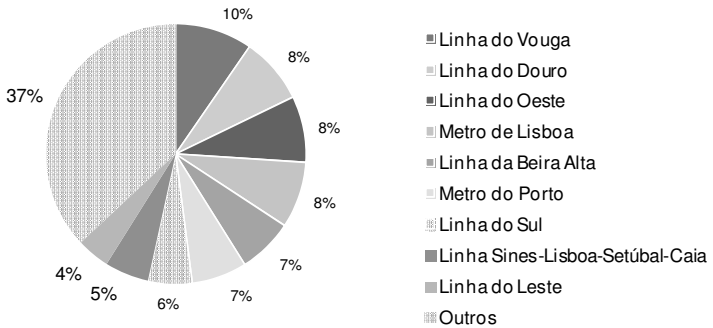
Referências Transversais



Referências ao Setor Rodoviário



Referências ao Setor Ferroviário

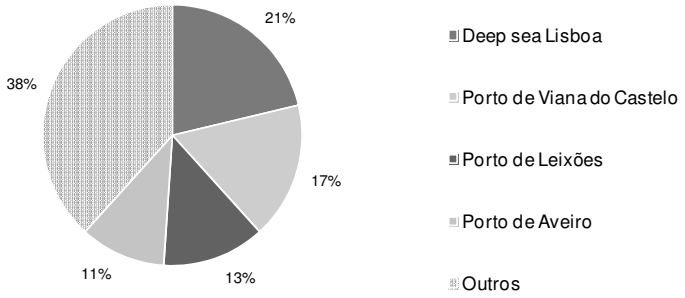


Notas:

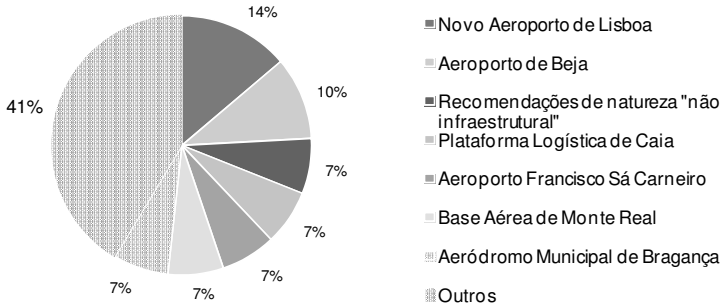
(1) 81 das 91 opiniões sobre esta matéria foram enviadas através da aplicação disponível no site da internet

(2) 40 das 51 opiniões sobre esta matéria foram enviadas através da aplicação disponível no site da internet

Referências ao Setor Marítimo-Portuário



Referências ao Setor Aeroportuário e Logístico



Da análise feita a todas as considerações tecidas ao Relatório, proferidas nas sessões públicas, reuniões, comissões parlamentares ou enviadas por escrito, e que estão consubstanciadas em 540 referências, contendo posições, propostas, defesas ou contestação ao mesmo, o Grupo de Trabalho, não deixando de reconhecer a importância dos contributos prestados e após análise dos mesmos, considera que atenta a metodologia assumida (na generalidade, bem aceite) e as prioridades previamente definidas considera não haver motivos, nem fundamentações sustentadas para alterar a lista de projetos, as ponderações atribuídas por critérios e subcritérios, que possam contribuir para uma alteração da priorização apresentada.

Contudo, o Grupo de Trabalho gostaria de salientar e registar que:

1. Muitas das considerações apresentadas sobre o Relatório mencionam não ter sido considerada a premissa da coesão territorial, devendo ser referido o seguinte:

   a) com a exceção dos investimentos a realizar no setor marítimo portuário, todos os restantes atravessam o interior do território;

   b) no setor rodoviário, o Plano de Proximidade das Estradas de Portugal prevê a realização de um conjunto de investimentos que cobrem todo o território nacional;

   c) muitas das propostas apresentadas como potenciadoras de alcançar tal princípio fundamentam-se em investimentos no setor rodoviário que, por limitações orçamentais e exigências dos fundos comunitários, apresentam restrições ativas para a sua realização.

2. Das posições resultantes da discussão pública decorrida no Algarve, ficou demonstrada que a situação da EN125, infraestrutura dorsal e transversal a toda a região, é considerada prioritária sobre todos os outros investimentos.

3. Desde que integrados nos corredores estratégicos, que se encontram identificados no âmbito do Relatório, pode-se admitir a existência de uma amplitude de soluções técnicas e alternativas que possam diminuir o investimento proposto, desde que garantam as dimensões de análise previstas, nomeadamente as respeitantes à intermodalidade, comportabilidade, competitividade e eficiência.

B Análise Preliminar à Alocação de Fundos Comunitários

Análise Preliminar de Alocação de Fundos Comunitários
Situação Inicial

IEVA GRUPO DE TRABALHO PARA AS INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO

Origens de *funding*

Resumo de origens de *funding* por setor — *valores em €M*

Setor	Fundos comunitários		Setor privado	Setor público			Total
	QCA 2007-2013	QCA 2014-2020		Contrapartida nac.	Funding rem.	Sub-total	
Marítimo	-	351,8	997,3	62,1	76,5	138,6	1.487,7
Ferroviário	-	1.918,2	160,0	338,5	398,3	736,8	2.815,0
Rodoviário	173,0	-	600,0	-	-	-	773,0
Aeroportuário	-	-	10,0	-	-	-	10,0
Total	**173,0**	**2.270,1**	**1.767,3**	**400,6**	**474,8**	**875,4**	**5.085,7**

Pressupostos considerados:

- 85% de cofinanciamento para todos os projetos nas componentes de investimento não alocadas ao setor privado;
- Desconsideração de elegibilidade para efeitos de *funding* comunitário da parcela de investimento a cargo do setor privado

Elegibilidade de Projetos para cofinanciamento comunitário

30 Projetos

Projetos sem financiamento comunitário

Túnel do Marão *Pré-financiado*	**DHL** *Investimento Privado*	**Setúbal, Expansão *Ro-Ro*** *S/ elegibilidade*
IP3 *S/ elegibilidade*	***Integrators*** *Investimento Privado*	**Linha de Cascais** *Investimento Privado*

24 Projetos

Projetos elegíveis para financiamento comunitário

Necessidades de *funding*

- 24 Projetos (17 do setor marítimo-portuário e 8 do setor ferroviário)
- Fundos comunitários necessários:

85% cofinanciamento × **85% Fundo Coesão**

15% Contrapartida Nacional

15% remanescente — ***Funding* do Estado / Setor Empresarial do Estado**

Fundos Comunitários	Estado	Total
2.270,1 Milhões de Euros	**871,9** Milhões de Euros	**3.142,0** Milhões de Euros

Fundos necessários para cofinanciamento dos 24 projetos elegíveis

(com 85% cofinanciamento)

Análise Preliminar de Alocação de Fundos Comunitários
Fundos Disponíveis

IEVA
GRUPO DE TRABALHO
PARA AS INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO

Pressupostos assumidos

Fundo de Coesão

- 1.000 Milhões de Euros afetos às infraestruturas de elevado valor acrescentado.
- Regiões de Lisboa e Vale do Tejo e Madeira não elegíveis.
- 85% de cofinanciamento: 85% Fundo de Coesão e 15% de Contrapartida Nacional.

Fundo de Coesão
1.000,0 @ 85%
Milhões de Euros

Connecting Europe Facility (CEF): parcela de fundos alocados a Portugal

- 510 Milhões alocados a Portugal para infraestruturas de elevado valor acrescentado.
- Apenas projetos inseridos nos corredores *Core* são elegíveis.
- 85% de cofinanciamento: 85% CEF e 15% de Contrapartida Nacional.

CEF Portugal
510,0 @ 85%
Milhões de Euros

Connecting Europe Facility (CEF): parcela de fundos disponíveis para concorrência entre Estados-membros

- Total de 21.000 Milhões de Euros para alocar aos países da UE.
- Apenas projetos inseridos nos corredores *Core* são elegíveis.
- Até 40% de cofinanciamento: 85% CEF e 15% de Contrapartida Nacional.
- Objetivo de captar 1.000 a 1.500 Milhões de Euros para Portugal.
- Assim sendo, assume-se um potencial de alocação de 1.250 Milhões de Euros a projetos nacionais relativos a infraestruturas de elevado valor acrescentado.

CEF UE
1.250,0 @ 40%
Milhões de Euros

Fundos totais disponíveis

- 2.760 Milhões de Euros repartidos da seguinte forma:
  - 1.510 Milhões de Euros com cofinanciamento até 85%;
  - 1.250 Milhões de Euros com cofinanciamento até 40%.

Fonte: Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações

Análise Preliminar de Alocação de Fundos Comunitários
Metodologia

GRUPO DE TRABALHO PARA AS INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO

Metodologia

- Limites de elegibilidade: matriz de correspondência entre as características dos projetos prioritários e os critérios de elegibilidade para alocação de fundos comunitários, nomeadamente:
  - Não elegibilidade dos projetos situados nas regiões de Lisboa e Vale do Tejo e Madeira, em sede de Fundo de Coesão;
  - Fundos CEF (de Portugal e da UE) apenas alocáveis a projetos que façam parte da rede *Core* das RTE-T;
  - Limite de cofinanciamento de 85% para o Fundo de Coesão e CEF (componente de Portugal);
  - Limite de cofinanciamento de 40% para o CEF (componente a disputar com restante UE).
- No âmbito da presente análise, **apenas se consideram os volumes de investimento público**. Desconsiderou-se na análise em apreço, nesta fase, a elegibilidade da componente de investimento privado para efeitos de *funding* comunitário. Numa fase posterior, esta análise deve ser detalhada e aprofundada, de forma a incluir também a componente de investimento privado em sede de elegibilidade de *funding* comunitário.
- Dado o limite de fundos disponíveis no âmbito do Fundo de Coesão, a análise assume que os referidos fundos serão canalizados apenas para projetos ferroviários (dadas as maiores necessidades de investimento destes projetos).

Cenários ensaiados

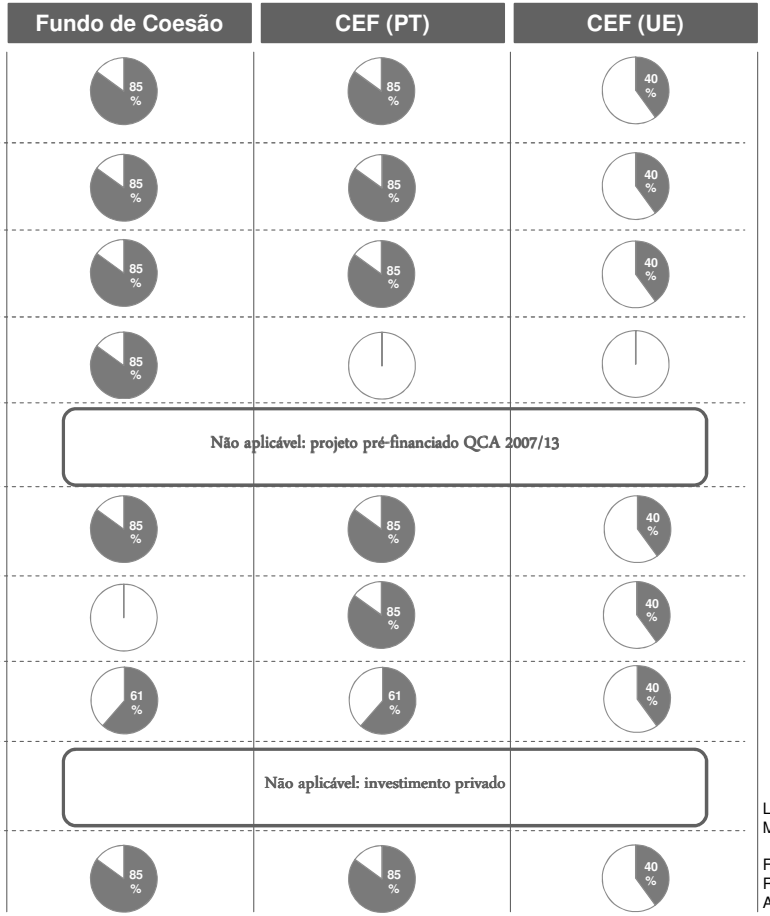
- Alocação de fundos por *ranking:*
  - Alocação dos fundos disponíveis, tendo como ponto de partida a prioritização efetuada;
  - Projetos são financiados por ordem de *ranking*, utilizando as fontes de financiamento comunitário pela seguinte ordem de preferência:
    1. Fontes com cofinanciamento a 85% (Fundo de Coesão e CEF-PT) ; e
    2. Fonte de financiamento a 40% (CEF-UE).

- Alocação de fundos por volume de investimento:
  - Alocação dos fundos disponíveis, tendo como ponto de partida a ordenação dos projetos por ordem de volume de investimento público;
  - Projetos são financiados por ordem de montante de investimento, utilizando as fontes de financiamento comunitário pela seguinte ordem de preferência:
    1. Fundo de Coesão;
    2. CEF-PT; e
    3. CEF-UE.

- Alocação de fundos por corredores estratégicos:
  - Alocação dos fundos disponíveis, por dimensão e relevância dos corredores estratégicos definidos.
  - Dentro de cada corredor estratégico, os projetos são financiados com base na prioritização efetuada (*ranking*)
  - Projetos são financiados por ordem de *ranking*, utilizando as fontes de financiamento comunitário pela seguinte ordem de preferência:
    1. Fontes com cofinanciamento a 85% (Fundo de Coesão e CEF-PT) ; e
    2. Fonte de financiamento a 40% (CEF-UE).

Análise Preliminar de Alocação de Fundos Comunitários
Limites de Elegibilidade (investimento público)

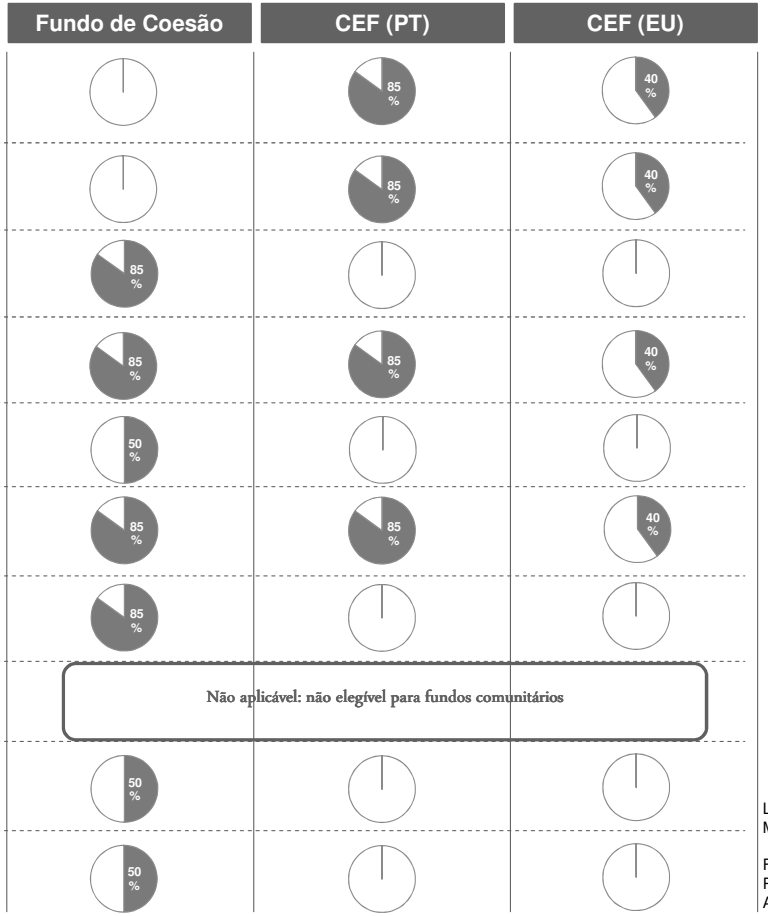
GRUPO DE TRABALHO PARA AS INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO



Análise Preliminar de Alocação de Fundos Comunitários

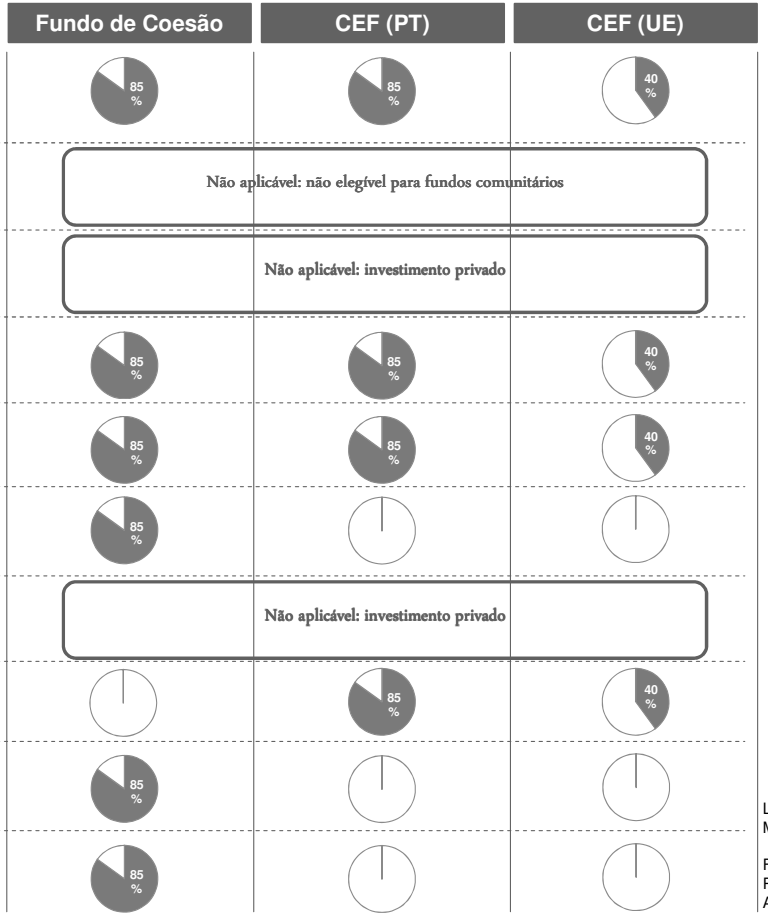
Limites de Elegibilidade (investimento público)

GRUPO DE TRABALHO PARA AS INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO



Análise Preliminar de Alocação de Fundos Comunitários
Limites de Elegibilidade (investimento público)

GRUPO DE TRABALHO PARA AS INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO



1. Alocação por *ranking*

Unidade monetária: milhões de Euros

Rank	Projeto	FC		CEF PT		CEF UE		
		Inv.	Acum.	Inv.	Acum.	Inv.	Acum.	
1	M | Leixões – Ampliação do Terminal de Contentores Sul	--	--	4,1	4,1	--	--	
2	F | Conclusão do Plano de Modernização - Linha do Norte	93,3	93,3	195,7	199,9	--	--	
3	M | Sines - Expansão do Terminal de Contentores XXI	--	93,3	32,5	232,4	--	--	
4	M | Setúbal - Barra e canais Norte e Sul - navios Panamax	--	93,3	--	232,4	--	--	✖
6	M | Leixões – Novo Terminal de contentores a fundos de 14 m (ZH)	--	93,3	21,7	254,0	--	--	
7	M | Lisboa - Novo Terminal de Contentores Deep Sea	--	93,3	65,0	319,1	--	--	
8	M | Leixões - Novo Terminal de Cruzeiros	--	93,3	5,2	324,3	--	--	
10	F | Conclusão do Plano de Modernização - Corredor Aveiro – V. Formoso	650,3	743,5	--	324,3	--	--	
11	M | Lisboa - Nova gare passageiros cruzeiro	--	743,5	1,8	326,1	--	--	
12	M | Lisboa - Aumento e eficiência do atual terminal - TC Alcântara	--	743,5	5,1	331,1	--	--	
13	M | Aveiro - Condições de acesso a navios de maior dimensão	--	743,5	--	331,1	--	--	✖
14	M | Leixões - Plataforma Logística	--	743,5	57,6	388,7	--	--	
15	M | Aveiro - Infraestruturas marítimas e terminal intermodal ZALI e Cacia	--	743,5	--	388,7	--	--	✖
16	M | V.N.Douro - Obras de correção do traçado geométrico e segurança	--	743,5	36,1	424,9	--	--	
17	F | Moderniz./ Eletrificação - Linha do Minho (Nine / Valença+R. Secil...)	104,8	848,3	--	424,9	--	--	
19	M | Aveiro - Melhoria cond. operacionais (Ro-Ro, contentores e granéis)	--	848,3	--	424,9	--	--	✖
20	M | Algarve - Melhoria das condições de acesso marítimo e instalações	--	848,3	--	424,9	--	--	✖
21	M | V.N.Douro - Eclusas - obsolescência técnica, logística e funcional	--	848,3	17,3	442,2	--	--	
24	F | Moderniz./ Eletrificação - Linha do Sul (Porto Setúbal + Praias Sado)	14,5	862,7	--	442,2	--	--	
25	F | Ligações Internacionais - (Lisboa/ Setúbal/ Sines/ Caia + Poceirão...)	--	862,7	67,8	510,0	308,1	308,1	
26	F | Moderniz./ Eletrificação - Linha do Algarve (Lagos/ Tunes - Faro)	39,7	902,5	--	510,0	--	308,1	
28	M | Lisboa - Reativação Cais da Siderurgia Nacional (Terminal do Seixal)	--	902,5	--	510,0	0,3	308,4	
29	F | Moderniz./ Eletrificação - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos	97,5	1.000,0	--	510,0	--	308,4	
30	M | F. Foz - Aprofund. da barra, canal e bacia - navios de maior dimensão	--	1.000,0	--	510,0	--	308,4	✖

✖ Assume-se como pressuposto que estes projetos marítimo-portuários não serão financiados por via do Fundo de Coesão (alocável apenas a projetos ferroviários), não sendo também considerados elegíveis no âmbito do CEF, por não integrarem a rede *Core* transeuropeia.

Análise Preliminar de Alocação de Fundos Comunitários
Cenários de Alocação de Fundos

IEVA
GRUPO DE TRABALHO
PARA AS INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO

1. Alocação por *ranking*

	Fundos Comunitários Utilizados (M€)	*Funding* do Setor Público (C. Nac. + Remanescente) (M€)	*Funding* total (M€) Ferro.	Marít.	Total
Fundo de Coesão **1.000 Milhões €** F | 6 Projetos (incluindo 32,3% Linha do Norte)	**1.000,0** (100%)	176,5 + 207,6 = **384,1**	1.384,1	-	**1.384,1**
CEF PT **510 Milhões €** F | 67,7% Linha do Norte e 9,4% Lisboa/Sines/Caia M | 10 Projetos	**510,0** (100%)	90,0 + 108,7 = **198,7**	364,8	290,8	**708,7**
CEF UE **1.250 Milhões €** F | 90,6% Ligações Internacionais - Lisboa/Sines/Caia M | Cais da SN	**308,4** (27%)	54,4 +544,2 = **598,6**	906,1	0,9	**907,0**
Total	**1.818,4** (65,9%)	320,9 + 860,5 = **1.181,4**	2.655,0	344,8	**2.999,8**

✖ Investimentos relativamente aos quais não é alocado *funding* comunitário:
- Projetos Marítimo-Portuários: 6 Projetos

6 projetos | 142,2 Milhões €

Nota:
Como referido anteriormente, nesta fase, a análise em apreço desconsidera a parcela de investimento privado associada aos projetos prioritizados

2. Alocação por volume de investimento

Unidade monetária: milhões de Euros

Rank	Projeto	FC Inv.	FC Acum.	CEF PT Inv.	CEF PT Acum.	CEF UE Inv.	CEF UE Acum.	
25	F | Ligações Internacionais - (Lisboa/ Setúbal/ Sines/ Caia + Poceirão...)	722,5	722,5	--	--	--	--	
10	F | Conclusão do Plano de Modernização - Corredor Aveiro – V. Formoso	277,5	1.000,0	372,8	372,8	--	--	
2	F | Conclusão do Plano de Modernização - Linha do Norte	--	1.000,0	137,3	510,0	71,4	71,4	
17	F | Moderniz./ Eletrificação - Linha do Minho (Nine / Valença+R. Secil...)	--	1.000,0	--	510,0	--	71,4	✖
29	F | Moderniz./ Eletrificação - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos	--	1.000,0	--	510,0	--	71,4	✖
7	M | Lisboa - Novo Terminal de Contentores Deep Sea	--	1.000,0	--	510,0	30,6	102,0	
14	M | Leixões - Plataforma Logística	--	1.000,0	--	510,0	27,1	129,1	
20	M | Algarve - Melhoria das condições de acesso marítimo e instalações	--	1.000,0	--	510,0	--	129,1	✖
20	M | Algarve - Melhoria das condições de acesso marítimo e instalações	--	1.000,0	--	510,0	--	129,1	✖
15	M | Aveiro - Infraestruturas marítimas e terminal intermodal ZALI e Cacia	--	1.000,0	--	510,0	--	129,1	✖
16	M | V.N.Douro - Obras de correção do traçado geométrico e segurança	--	1.000,0	--	510,0	17,0	146,1	
3	M | Sines - Expansão do Terminal de Contentores XXI	--	1.000,0	--	510,0	15,3	161,4	
6	M | Leixões – Novo Terminal de contentores a fundos de 14 m (ZH)	--	1.000,0	--	510,0	10,2	171,6	
30	M | F. Foz - Aprofund. da barra, canal e bacia - navios de maior dimensão	--	1.000,0	--	510,0	--	171,6	✖
21	M | V.N.Douro - Eclusas - obsolescência técnica, logística e funcional	--	1.000,0	--	510,0	8,2	179,8	
24	F | Moderniz./ Eletrificação - Linha do Sul (Porto Setúbal + Praias Sado)	--	1.000,0	--	510,0	6,8	186,6	
8	M | Leixões - Novo Terminal de Cruzeiros	--	1.000,0	--	510,0	3,4	190,0	
12	M | Lisboa - Aumento e eficiência do atual terminal - TC Alcântara	--	1.000,0	--	510,0	2,4	192,3	
1	M | Leixões – Ampliação do Terminal de Contentores Sul	--	1.000,0	--	510,0	1,9	194,3	
4	M | Setúbal - Barra e canais Norte e Sul - navios Panamax	--	1.000,0	--	510,0	--	194,3	✖
19	M | Aveiro - Melhoria cond. operacionais (Ro-Ro, contentores e granéis)	--	1.000,0	--	510,0	--	194,3	✖
11	M | Lisboa - Nova gare passageiros cruzeiro	--	1.000,0	--	510,0	0,9	195,1	
13	M | Aveiro - Condições de acesso a navios de maior dimensão	--	1.000,0	--	510,0	--	195,1	✖
28	M | Lisboa - Reativação Cais da Siderurgia Nacional (Terminal do Seixal)	--	1.000,0	--	510,0	0,3	195,4	

✖ Assume-se como pressuposto que estes projetos marítimo-portuários e ferroviários não serão financiados por via do Fundo de Coesão (totalmente alocado, neste cenário, aos dois projetos ferroviários de maior volume de investimento), não sendo também considerados elegíveis no âmbito do CEF, por não integrarem a rede *Core* transeuropeia.

Análise Preliminar de Alocação de Fundos Comunitários
Cenários de Alocação de Fundos

IEVA
GRUPO DE TRABALHO PARA AS INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO

2. Alocação por volume de investimento

	Fundos Comunitários Utilizados (M€)	*Funding* do Setor Público (C. Nac. + Remanescente) (M€)	*Funding* total (M€) Ferro.	Marít.	Total
Fundo de Coesão					
1.000 Milhões € — F | Lisboa/Sines/Caia; F | Corredor Aveiro-V.Formoso (42,7% do Investimento)	**1.000,0** (100%)	176,5 + 207,6 = **384,1**	1.384,1	-	**1.384,1**
CEF PT					
510 Milhões € — F | Corredor Aveiro- V.Formoso (57,3% do Investimento); F | Linha do Norte (47,5% do Investimento)	**510,0** (100%)	90,0 + 105,9 = **195,9**	705,9	-	**705,9**
CEF UE					
1.250 Milhões € — F | Linha do Norte (52,5%); M | 11 Projetos; F | Linha do Sul (Porto de Setúbal)	**195,4** (16%)	34,5 + 344,9 = **379,4**	230,0	344,8	**574,8**
Total	**1.705,4** (62%)	301,0 + 658,4 = **959,3**	2.320,0	344,8	**2.664,8**

✖ Investimentos relativamente aos quais não é alocado *funding* comunitário:
- Projetos Ferroviários: 3 projetos | 335,0 Milhões €
- Projetos Marítimo-Portuários: 6 projetos | 142,2 Milhões €

9 projetos | 477,2 Milhões €

Nota:
Como referido anteriormente, nesta fase, a análise em apreço desconsidera a parcela de investimento privado associada aos projetos prioritizados

3. Alocação por corredores estratégicos

Enquadramento

Este cenário de alocação de fundos tem como racional o agrupamento dos projetos prioritizados por corredores estratégicos.

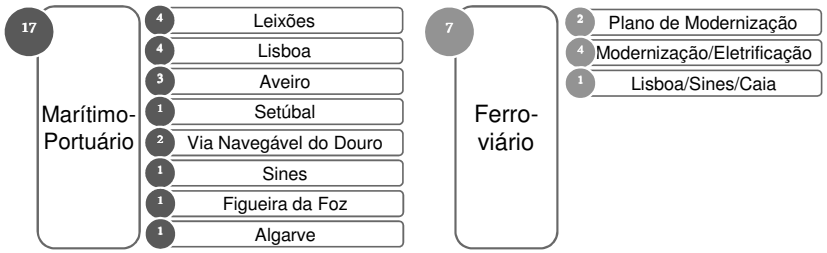
Os três corredores estratégicos definidos são os seguintes:

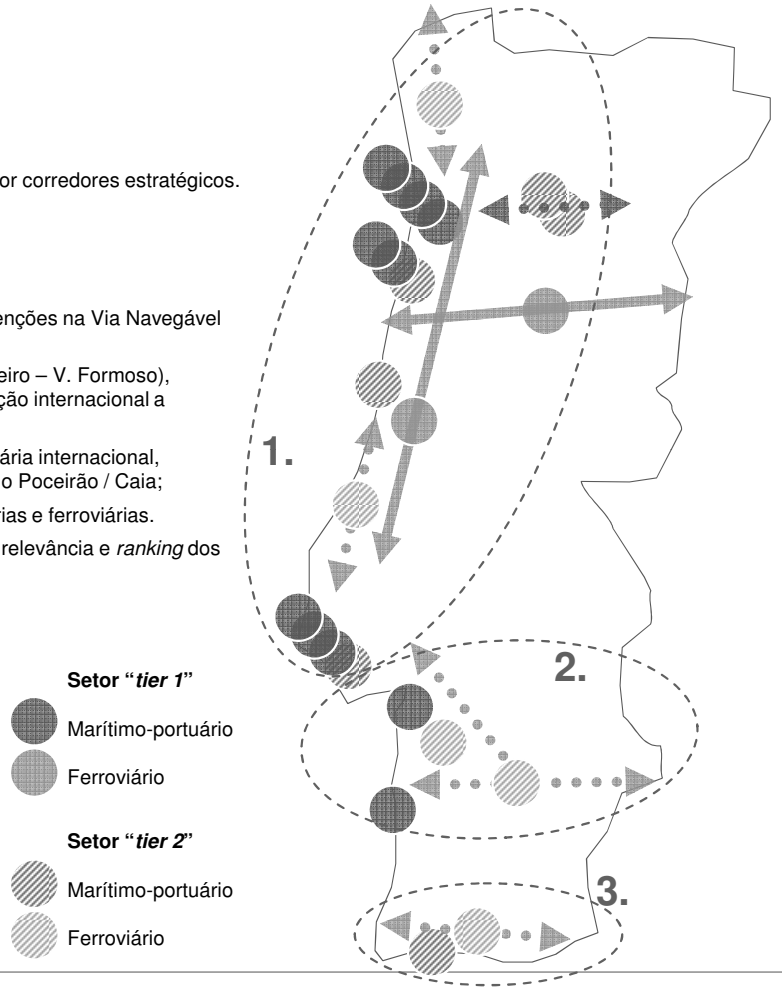
- **Corredor atlântico** integrado multimodal, que inclui:
  - Os investimento no desenvolvimento dos portos de Leixões e Lisboa;
  - Os investimentos nos portos de Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal e Sines, bem como intervenções na Via Navegável do Douro;
  - A conclusão da modernização das linhas ferroviárias do Norte e da Beira Alta (Corredor Aveiro – V. Formoso), permitindo a circulação de passageiros, mas sobretudo de mercadorias, com respetiva ligação internacional a Espanha, e ainda a modernização das linhas ferroviárias do Minho e do Oeste.
- **Corredor sul**, que engloba o eixo portuário Lisboa / Setúbal / Sines e uma nova ligação ferroviária internacional, permitindo a circulação, essencialmente de mercadorias, entre estes portos e até Espanha, pelo Poceirão / Caia;
- **Corredor horizontal no Algarve,** numa ótica intermodal entre infraestruturas marítimo-portuárias e ferroviárias.

Neste cenário, a ordem de prioritização adotada para os três corredores definidos teve por base a relevância e *ranking* dos projetos neles inseridos, tendo resultado:

1. Corredor atlântico **2. Corredor Sul** **3. Corredor do Algarve**

Resumo de projetos





3. Alocação por corredores estratégicos

Unidade monetária: milhões de Euros

	Rank	Projeto	FC		CEF PT		CEF UE		
			Inv.	Acum.	Inv.	Acum.	Inv.	Acum.	
Atlântico	1	M | Leixões – Ampliação do Terminal de Contentores Sul	--	--	4,1	4,1	--	--	
	2	F | Conclusão do Plano de Modernização - Linha do Norte	147,5	147,5	141,6	145,7	--	--	
	6	M | Leixões – Novo Terminal de contentores a fundos de 14 m (ZH)	--	147,5	21,7	167,3	--	--	
	7	M | Lisboa - Novo Terminal de Contentores Deep Sea	--	147,5	65,0	232,4	--	--	
	8	M | Leixões - Novo Terminal de Cruzeiros	--	147,5	5,2	237,6	--	--	
	10	F | Conclusão do Plano de Modernização - Corredor Aveiro – V. Formoso	650,3	797,7	--	237,6	--	--	
	11	M | Lisboa - Nova gare passageiros cruzeiro	--	797,7	1,8	239,4	--	--	
	12	M | Lisboa - Aumento e eficiência do atual terminal - TC Alcântara	--	797,7	5,1	244,4	--	--	
	13	M | Aveiro - Condições de acesso a navios de maior dimensão	--	797,7	--	244,4	--	--	✖
	14	M | Leixões - Plataforma Logística	--	797,7	57,6	302,0	--	--	
	15	M | Aveiro - Infraestruturas marítimas e terminal intermodal ZALI e Cacia	--	797,7	--	302,0	--	--	✖
	16	M | V.N.Douro - Obras de correção do traçado geométrico e segurança	--	797,7	36,1	338,2	--	--	
	17	F | Moderniz./ Eletrificação - Linha do Minho (Nine / Valença+R. Secil...)	104,8	902,5	--	338,2	--	--	
	19	M | Aveiro - Melhoria cond. operacionais (Ro-Ro, contentores e granéis)	--	902,5	--	338,2	--	--	✖
	21	M | V.N.Douro - Eclusas - obsolescência técnica, logística e funcional	--	902,5	17,3	355,5	--	--	
	28	M | Lisboa - Reativação Cais da Siderurgia Nacional (Terminal do Seixal)	--	902,5	0,7	356,1	--	--	
	29	F | Moderniz./ Eletrificação - Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos	97,5	1.000,0	--	356,1	--	--	
	30	M | F. Foz - Aprofund. da barra, canal e bacia - navios de maior dimensão	--	1.000,0	--	356,1	--	--	✖
Sul	3	M | Sines - Expansão do Terminal de Contentores XXI	--	1.000,0	32,5	388,6	--	--	
	4	M | Setúbal - Barra e canais Norte e Sul - navios Panamax	--	1.000,0	--	388,6	--	--	✖
	24	F | Moderniz./ Eletrificação - Linha do Sul (Porto Setúbal + Praias Sado)	--	1.000,0	14,5	403,1	--	--	
	25	F | Ligações Internacionais - (Lisboa/ Setúbal/ Sines/ Caia + Poceirão...)	--	1.000,0	106,9	510,0	289,7	289,7	
Algarve	20	M | Algarve - Melhoria das condições de acesso marítimo e instalações	--	1.000,0	--	510,0	--	289,7	✖
	26	F | Moderniz./ Eletrificação - Linha do Algarve (Lagos/ Tunes - Faro)	--	1.000,0	--	510,0	--	289,7	✖

✖ Assume-se como pressuposto que estes projetos marítimo-portuários e ferroviários não serão financiados por via do Fundo de Coesão (totalmente alocado, neste cenário, aos projetos ferroviários do corredor Atlântico), não sendo também considerados elegíveis no âmbito do CEF, por não integrarem a rede *Core* transeuropeia.

Análise Preliminar de Alocação de Fundos Comunitários

Cenários de Alocação de Fundos

GRUPO DE TRABALHO PARA AS INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO

3. Alocação por corredores estratégicos

	Fundos Comunitários Utilizados (M€)	*Funding* do Setor Público (C. Nac. + Remanescente) (M€)	*Funding* total (M€) Ferro.	Marít.	Total
Fundo de Coesão					
1.000 Milhões € F | 3 Projetos; F | Linha do Norte (51,0% do Investimento)	**1.000,0** (100%)	176,5 + 207,6 = **384,1**	1.384,1	-	**1.384,1**
CEF PT					
510 Milhões € F | 3 Projetos, incluindo 49,0% Linha do Norte e 14,8% Lisboa/Sines/Caia; M | 11 Projetos	**510,0** (100%)	90,0 + 108,7 = **198,7**	363,9	344,8	**708,7**
CEF UE					
1.250 Milhões € F | Lisboa/Sines/Caia (51,0% do Investimento)	**289,7** (23%)	51,1 + 511,2 = **562,3**	852,0	-	**852,0**
Total	**1.799,7** (65%)	317,6 + 827,5 = **1.145,1**	2.600,0	344,8	**2.944,8**

✖ Investimentos relativamente aos quais não é alocado *funding* comunitário:

- Projetos Ferroviários: 1 projeto | 55,0 Milhões €
- Projetos Marítimo-Portuários: 6 projetos | 142,2 Milhões €

7 projetos | 197,2 Milhões €

Nota:
Como referido anteriormente, nesta fase, a análise em apreço desconsidera a parcela de investimento privado associada aos projetos prioritizados

Análise Preliminar de Alocação de Fundos Comunitários
Comparação de Cenários

IEVA GRUPO DE TRABALHO PARA AS INFRAESTRUTURAS DE ELEVADO VALOR ACRESCENTADO

Projetos com fundos

Resumo de origens de *funding* por setor — *valores em €M*

Setor	1. Cenário de *ranking*					2. Cenário de Vol. Investimento					3. Cenário de Corredores				
	FC	CEF PT	CEF UE	C. Nac.	Rem.	FC	CEF PT	CEF UE	C. Nac.	Rem.	FC	CEF PT	CEF UE	C. Nac.	Rem.
Marítimo	-	246,4	0,3	43,5	54,5	-	-	117,2	20,7	206,9	-	247,1	-	43,6	54,1
Ferroviário	1.000,0	263,6	308,1	277,3	806,0	1.000,0	510,0	78,2	280,3	451,5	1.000,0	262,9	289,7	274,0	773,4
Rodoviário	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aeroportuário	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	**1.000,0**	**510,0**	**308,4**	**320,9**	**860,5**	**1.000,0**	**510,0**	**195,4**	**301,0**	**658,4**	**1.000,0**	**510,0**	**289,7**	**317,6**	**827,5**

fundos comunitários	*Estado*	*fundos comunitários*	*Estado*	*fundos comunitários*	*Estado*
1.818,4	1.181,4	1.705,4	959,3	1.799,7	1.145,1

Utilização de fundos disponíveis*: 66% | Utilização de Fundos disponíveis*: 62% | Utilização de fundos disponíveis*: 65%

Projetos sem fundos

6 projetos	9 projetos	7 projetos
142,2 Milhões €	477,2 Milhões €	197,2 Milhões €

Total dos projetos (24)

fundos comunitários	*Estado*	*fundos comunitários*	*Estado*	*fundos comunitários*	*Estado*
1.818,4	1.323,6	1.705,4	1436,5	1.799,7	1.342,3

* Com base no pressuposto de disponibilidade de fundos comunitários 2.760 Milhões de Euros

PROJETO PLANO ESTRATÉGICO 2013 _ 2017

Dezembro.2013

ANA Aeroportos de Portugal

20 — ANEXO III — PLANO ESTRATÉGICO DA ANA

ÍNDICE

I. INTRODUÇÃO

1. Realização do Plano Estratégico: Oportunidade e Conteúdo
2. Condicionantes
- 2.1. Legais e do Contrato de Concessão
- 2.2. Outras condicionantes

II. ENQUADRAMENTO DO PLANO ESTRATÉGICO

1. Envolvente Interna: Caracterização global da empresa
2. Envolvente Externa
- 2.1. Enquadramento macroeconómico
- 2.2. Transporte aéreo
- 2.3. Aeroportos europeus
- 2.4. Turismo

3. Riscos, Ameaças e Oportunidades

III - ESTRATÉGIA 2013-2017

A – PARTE GERAL

1. Missão, Visão e Valores
2. Linhas de Orientação Estratégica
3. Políticas e ações transversais
- 3.1. Marketing e Incentivos
- 3.2. Política Tarifária
- 3.3. Facilitação e Segurança (*Security* e *Safety*)
- 3.4. Qualidade
- 3.5. Ambiente
- 3.6. Inovação e Desenvolvimento Tecnológico
- 3.7. Recursos Humanos
- 3.8. Responsabilidade Social
- 3.9. Relação com Stakeholders

B – AEROPORTOS

AEROPORTO DE LISBOA

1. Introdução

2. Enquadramento

2.1. Caracterização Interna
2.2. Envolvente Externa
2.3. Análise Estratégica

3. Objetivos Estratégicos e Ações

3.1. Visão
3.2. Objetivos e Ações

AEROPORTO DO PORTO

1. Introdução

2. Enquadramento

2.1. Caracterização Interna
2.2. Envolvente Externa
2.3. Análise Estratégica

3. Objetivos Estratégicos e Ações

3.1. Visão
3.2. Objetivos e Ações

AEROPORTO DE FARO

1. Introdução

2. Enquadramento

2.1. Caracterização Interna
2.2. Envolvente Externa
2.3. Análise Estratégica

3. Objetivos Estratégicos e Ações

3.1. Visão
3.2. Objetivos e Ações

TERMINAL CIVIL DE BEJA

1. Introdução

2. Enquadramento

2.1. Caracterização Interna
2.2. Envolvente Externa
2.3. Análise Estratégica

3. Objetivos Estratégicos e Ações

3.1. Visão
3.2. Objetivos e Ações

AEROPORTOS DOS AÇORES

1. Introdução
2. Enquadramento

2.1. Caracterização Interna
2.2. Envolvente Externa
2.3. Análise Estratégica

3. Objetivos Estratégicos e Ações

3.1. Visão
3.2. Objetivos e Ações

AEROPORTOS DA MADEIRA

1. Introdução
2. Enquadramento

2.1. Caracterização Interna
2.2. Envolvente Externa
2.3. Análise Estratégica

3. Objetivos Estratégicos e Ações

3.1. Visão
3.2. Objetivos e Ações

IV. RESULTADOS DA CONSULTA - ***em documento separado***

Apêndice V

ANEXOS – ***em documento separado***

Anexo I - Resposta à al. a) do ponto 21.3 do Contrato de Concessão

Anexo II - Resposta à al. b) do ponto 21.3 do Contrato de Concessão

Anexo III - Resposta à al. c) do ponto 21.3 do Contrato de Concessão

Anexo IV - Resposta à al. d) do ponto 21.3 do Contrato de Concessão

Anexo V - Resposta à al. e) do ponto 21.3 do Contrato de Concessão

Anexo VI - Resposta à al. f) do ponto 21.3 do Contrato de Concessão

Anexo VII - Resposta à al. g) do ponto 21.3 do Contrato de Concessão

APÊNDICES – ***em documento separado***

Apêndice I – Parâmetros Setoriais de Serviço Público – Anexo 3 dos Contratos de Concessão da ANA e da ANAM

Apêndice II – Regulação Económica

Apêndice III – Principais Projetos de Investimento

Apêndice IV – Inovação e Desenvolvimento

GLOSSÁRIO – ***em documento separado***

I. INTRODUÇÃO

I.1 Realização do Plano Estratégico: Oportunidade e Conteúdo

I.1.1 Em Novembro de 2012, foi publicado o DL 254/2012, que estabelece a disciplina jurídica geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil atribuída à ANA,S.A, aplicável à exploração e manutenção dos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Ponta Delgada, Santa Maria, Hora e Flores.

Em 14 de Dezembro de 2012 foi assinado um Contrato de Concessão entre a ANA,S.A. e o Estado português, para a prestação do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeroportos mencionados, tendo a empresa sido privatizada no final do mesmo mês.

Em Julho de 2013, as ações da ANAM, S.A. passaram a ser detidas, na totalidade, pela ANA,S.A, tendo também sido publicado o DL 108/2013, que altera o DL 254/2012, e procede à integração dos aeroportos situados na Região Autónoma da Madeira (RAM), na rede aeroportuária gerida pela ANA.

Em 06 de Setembro de 2013 foi celebrado um contrato administrativo entre o Estado e a RAM, através do qual é efetuada a cessão dos bens do domínio público aeroportuário da RAM ao Estado, e aprovada a minuta do Contrato de Concessão a celebrar entre o Estado e a ANAM.

I.1.2 A apresentação de um Plano Estratégico para os aeroportos da rede ANA encontra-se prevista em ambos os Contratos de Concessão acima mencionados, sendo uma obrigação a cumprir no prazo de um ano após a assinatura dos mesmos.

A integração de todos os aeroportos na mesma rede aconselha à apresentação conjunta do respetivo Plano Estratégico, sendo certo que o prazo da concessão ANAM se inicia na mesma data do prazo da concessão ANA (Cl. 7 do C.C. ANAM).

O presente Plano Estratégico abrange, portanto, os aeroportos do Continente - Lisboa, Porto, Faro e Terminal Civil de Beja - dos Açores - Ponta Delgada, Horta, Santa Maria e Flores - e da Madeira – Funchal e Porto Santo.

O Plano Estratégico desenvolvido para o período 2013-2017 representa a forma como os aeroportos da rede ANA pretendem enfrentar os desafios dum enquadramento incerto a nível económico, nacional e internacional, fortalecendo a sua capacidade competitiva, e afirmando-se como parte dum grupo aeroportuário de referência na Europa.

I.1.3 O planeamento estratégico dos aeroportos da rede ANA não pode deixar de considerar as obrigações resultantes dos Contratos de Concessão assinados com o Estado, as quais preveem, como conteúdo do Plano Estratégico:

i. Avaliação das infraestruturas futuras necessárias para os Utilizadores dos serviços e instalações de cada Aeroporto, bem como estudos de procura de tráfego para o período de planeamento;
ii. Propostas para a utilização e desenvolvimento do lado-terra, acesso ao aeroporto, planeamento/zoneamento de locais e o uso do lado ar;
iii. Mapas para a manutenção, reparação, renovação ou substituição dos bens afetos à Concessão (bens imóveis e móveis de longa duração);
iv. Avaliação económica das alternativas e dos impactos previstos na evolução dos custos operacionais e de investimento;
v. Previsão operacional relacionada com o uso civil dos Aeroportos;
vi. Mapas, desenvolvidos através de consultas com os utilizadores e outras entidades conexas que utilizam os Aeroportos, e bem assim, com entidades públicas que estejam sediadas nas proximidades dos Aeroportos, para a gestão do ruído das aeronaves em áreas propensas a níveis significativos de ruído;
vii. Avaliação dos Riscos Ambientais que razoavelmente estarão associados à implementação do projeto de Plano Estratégico, bem como os mecanismos de mitigação desses riscos, incluindo mecanismos de prevenção e mitigação de qualquer impacto ambiental negativo.

A resposta a cada um destes requisitos encontra-se nos **Anexos I a VII** ao presente projeto de Plano Estratégico.

I.1.4 Conforme também previsto nos Contratos de Concessão, o projeto de Plano Estratégico incorpora a informação proveniente dos inquéritos feitos aos utilizadores dos aeroportos, cujos resultados se encontram nos textos relativos à Qualidade.

Estando o Plano Estratégico sujeito a consulta de um conjunto de entidades, será constituído um documento separado – Apêndice V - que integrará a identificação e comentários efetuados pelas entidades seguidamente indicadas:

i. Principais utilizadores nacionais e internacionais dos Aeroportos;
ii. Da Autoridade Reguladora e da NAV, no que respeita ao controlo de tráfego aéreo e à segurança aeroportuária;
iii. Ministro da Defesa Nacional, no que respeita a matérias de colaboração civil e militar relacionadas com a conceção do espaço aéreo;

iv. Associação Nacional de Municípios Portugueses, Associações e Confederações de Turismo, Juntas Metropolitanas e Associações Empresariais, em qualquer dos casos, no que respeita unicamente, a matérias do seu interesse específico relacionadas com os Aeroportos;

v. Região Autónoma da Madeira, no que respeita a matérias essenciais e do seu interesse específico relacionadas com os Aeroportos sitos naquela Região.

I.2. Condicionantes

I.2.1 Legais e do Contrato de Concessão

A ANA,S.A. encontra-se obrigada ao cumprimento dos normativos legais e regulamentares gerais aplicáveis à empresa, nomeadamente em matéria fiscal, ambiental e laboral, e ao cumprimento dos normativos especificamente incidentes sobre a sua atividade.

O enquadramento geral da concessão atribuída à ANA,S.A. encontra-se previsto no Decreto –Lei nº 254 /2012 de 28 de Novembro, alterado pelo Decreto-Lei nº 108/2013, de 31 de Julho, que contém disposições sobre:

- O quadro jurídico geral da concessão do serviço público aeroportuário da ANA SA;
- O regime de licenciamento do uso privativo dos bens de domínio público aeroportuário;
- O conjunto de taxas aplicadas nos aeroportos nacionais;
- O regime da taxa de segurança e da taxa da assistência a pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida;
- Os princípios e regras da regulação económica aplicável aos aeroportos nacionais.

Este enquadramento geral é completado pelas normas dos Contratos de Concessão, celebrados entre a ANA e o Estado em Dezembro de 2012, e entre este e a ANAM em Setembro de 2013, os quais preveem um conjunto de obrigações a cumprir pela Concessionária.

Indicam-se seguidamente, de forma sucinta, as obrigações da Concessionária constantes dos Contratos de Concessão, dado que as mesmas constituem uma condicionante da atividade a desenvolver e, portanto, do Plano Estratégico a definir.

Serviço Público

A Concessionária deve desempenhar as atividades e serviços aeroportuários, de forma regular, contínua e eficiente, adotando para o efeito, os níveis de serviço e os padrões de qualidade e de segurança exigíveis por Lei, e nos termos do Contrato de Concessão, obrigando-se a dotar cada aeroporto dos parâmetros setoriais de serviço público indicados no seu Anexo 3 (Cls.8.1 e 8.2 dos C.C. ANA e ANAM).

Manutenção

Manter os Aeroportos em boas condições, assumindo a total e exclusiva responsabilidade da sua exploração, reparação, substituição, manutenção e gestão (Cl. 16 do C.C. ANA e do C.C.ANAM).

Obrigações específicas de desenvolvimento

Encontram-se previstas no Anexo 9 dos C.C. ANA e ANAM, as seguintes obrigações específicas de desenvolvimento, a maioria das quais para o período deste Plano Estratégico:

- Lisboa:
  - Conclusão do *Bus Gate* Norte (2013), Ampliação do Terminal de Bagagens (2013/2014);
  - Ampliação do sistema de tratamento de bagagens (2013/2014);
  - Expansão da área de controlo e segurança (2014/2015);
  - Reabilitação profunda de pavimentos dos *taxiways* R02 e S01 (2013/2014);
  - Infraestruturas para implementação de CAT II/III na pista 03;
  - Reabilitação da camada de desgaste da pista 03/21 (2014/2015);
  - Construção de entradas múltiplas na pista 03 (2014/2016);
  - Remodelação da rede de média tensão – fase 1 (2014/2016);
  - Remodelação das áreas dos *curbsides* (2015/2018);
  - Remodelação e ampliação das áreas de *check in* e de recolha de bagagens (2014/2015);
- Porto:
  - Reabilitação do caminho de circulação Bravo (2013/2015);
  - Reabilitação do pavimento da plataforma *Sierra* (2013/2014);
  - Reforço estrutural do túnel rodoviário sob a pista 17-35 (2014/2015);
  - Cobertura exterior do *Curbside* (2014/2015);
  - Barreira acústica junto ao prolongamento do caminho de circulação (2017/2022);
  - Prolongamento do caminho de circulação FOX (2017/2022).

- Faro:
  - Infraestruturas para instalação de ILS/DME (2013);
  - Conclusão da reformulação de acessos e *curbsides* (2013);
  - Revisão do sistema de segurança da aerogare (2014/2016);
  - Incremento das áreas públicas de espera no terminal (2014/2016);
  - Reformulação das áreas comerciais não aviação (2014/2016);
  - Reabilitação do pavimento da pista (2016/2017);
  - Remodelação e reabilitação da plataforma de estacionamento antiga (2015/2017).
- Ponta Delgada:
  - Novo Hangar de manutenção (2013/2014);
  - Reparação da cobertura da aerogare do lado ar (2015/2016);
  - Remodelação do sistema de AVAC (2016/2017).
- Santa Maria:
  - Ampliação das salas de embarque e desembarque (2013/2014);
  - Remodelação da instalação luminosa (2013/2015);
  - Reabilitação do pavimento da plataforma de estacionamento (2014/2015);
  - Remodelação da rede de drenagem do parque habitacional (2015/2016).
- Horta:
  - Reabilitação da plataforma de estacionamento (2014/2015).
- Flores:
  - Recuperação do pavimento da pista (2016/2017).
- Madeira (Funchal)
  - Reforço e reperfilamento da pista (2014/2015).
- Porto Santo
  - Reforço e reperfilamento da pista (2013/2014).

<u>Segurança</u>

A Concessionária deve (Cls. 29.1 a 29.3 do C.C. ANA e Cls. 28.1 a 28.3 do C.C. ANAM):

(i) Assegurar que os aeroportos dispõem de serviços de salvamento e combate a incêndios, em conformidade com a categoria ICAO aplicável, tal como estabelecido no Anexo I do Contrato de Concessão;

(ii) Manter um nível de segurança adequado do perímetro aeroportuário, fornecer e manter em bom estado o equipamento dos aeroportos, em quantidade e qualidade suficientes para a prestação de serviços de segurança, incluindo detetores de metal, equipamento de raio X, circuito fechado de televisão, de

computador e equipamentos de comunicação, em conformidade com as normas da ICAO;

(iii) Manter um plano de emergência dos aeroportos.

A Concessionária deve também assegurar que a operacionalização do sistema de proteção e de segurança dos aeroportos, constante do Anexo 3 do C.C. é, no mínimo, igual ao nível existente à data da assinatura, ou ao nível alterado por Plano Estratégico aprovado, e o cumprimento dos requisitos de segurança ao nível especificado nas normas internacionais dos requisitos de segurança da aviação necessários ao funcionamento ininterrupto dos aeroportos (Cl. 29.7 do C.C. ANA e Cl. 28.7 do C.C. da ANAM).

Ambiente

Cumprir a legislação e regulamentação ambiental, implementar as medidas previstas nos diagnósticos ambientais, promover a melhoria contínua da inserção ambiental dos aeroportos e adotar o Regulamento de Gestão Ambiental constante do Anexo 10 do C.C. e devendo também a Concessionária apresentar anualmente ao Concedente um relatório para cada aeroporto, com a identificação das ações desenvolvidas em matéria de ambiente e com identificação e planeamento das ações a realizar no período subsequente para dar cumprimento às obrigações previstas no Contrato (Cl. 30 do C.C. ANA e Cl. 29 do C.C. ANAM).

Regulação Técnica

Observar e implementar a regulamentação técnica aplicável ao setor aeroportuário, designadamente no que respeita à certificação, gestão, operação e manutenção dos aeroportos e à operação das aeronaves vertida na legislação nacional, nos regulamentos e nas normas da União Europeia, e nos *standards* obrigatórios da ICAO (Cl.41.1 do C.C. ANA e Cl. 40.1 do C.C. ANAM).

Regulação Económica

O modelo de regulação económica previsto no anexo 12 do C.C. ANA e do C.C. ANAM define:

- A classificação das atividades reguladas e monitorizadas;

- A receita média máxima (RMM) e a receita regulada média máxima (RRMM) por passageiro terminal para os aeroportos;
- A determinação dos mecanismos de ajustamento e alteração da RMM;
- Dois modelos de regulação económica: um até 2022 e outro de 2023 em diante.

Para os aeroportos pertencentes ao Grupo de Lisboa são definidas regras específicas:

Aeroportos	Regras
Açores e Terminal Civil de Beja	Receita Regulada Média Máxima por passageiro terminal constantes em termos nominais (2012) entre 2013 e 2017
Madeira	Descida progressiva da Receita Regulada Média Máxima por passageiro terminal até igualar Lisboa, em 2022
Lisboa	Numa ótica de gestão integrada, Lisboa pode subir até ao limite permitido pela Receita Regulada Média Máxima do Grupo de Lisboa

O modelo de regulação pretende, nomeadamente:

- Assegurar objetivos de transparência e de garantia de qualidade;
- Promover o diálogo com os clientes, clarificar o papel de supervisão da Autoridade Reguladora e incentivar o desenvolvimento dos negócios não aviação como forma de criação de valor;
- Garantir a Qualidade de Serviço Aeroportuário (RQSA), através de um regime com impacte nas receitas reguladas;
- Possibilitar, após 2022, a substituição da regulação formal pelo estabelecimento de acordos com os clientes (representativos de +65% do tráfego), sujeitos à homologação da Autoridade Reguladora;
- Potenciar um cenário de estabilidade para os primeiros anos da concessão, prevendo três *price caps* (Grupo de Lisboa – Lisboa, Beja, Aeroportos dos Açores e da Madeira - Aeroporto do Porto e Aeroporto de Faro) a aplicar aos aeroportos da rede, adaptados aos diferentes poderes de mercado dos vários aeroportos;
- Assegurar a prática de taxas competitivas;
- Permitir flexibilidade da estrutura tarifária para garantir um alinhamento dinâmico com a estratégia comercial da Empresa;

- Incentivar a eficiência na gestão do negócio, dado que o aumento dos "*price caps*" será sempre inferior à inflação, na medida do fator (X) fixado pela autoridade Reguladora;
- Potenciar o incremento de tráfego como motor de crescimento de receita e promoção de crescimento económico, alinhando os interesses público e privado no longo prazo.

Qualidade

O Anexo 7 do C.C. ANA e do C.C. ANAM estabelece o Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuário (RQSA) para os aeroportos da rede, o qual se encontra associado ao modelo regulatório, nos seguintes termos:

- Previsão de indicadores de disponibilidade de infraestruturas e de perceção de qualidade pelo passageiro (medida por entidade independente – *ACI Service Quality Survey*), cuja métrica final deve ser fixada no prazo de doze meses após a assinatura de cada um dos C.C.;
- Agravamento do peso específico de cada um dos indicadores de performance para as falhas de performance que ocorram em "períodos de pico" nos aeroportos de Lisboa e de Faro:
  - Aeroporto de Lisboa: das 0700h às 10.00h, hora local, durante todo o ano;
  - Aeroporto de Faro: de 1 de Abril a 30 de Setembro (período de verão).
- Definição de percentagens de penalização em caso de incumprimento dos níveis de serviço estabelecidos, com uma progressividade que se inicia em 2015 (os dois primeiros anos não estão sujeitos a penalizações) com 1,5%, e atinge os 7,5% das receitas reguladas a partir de 2019, por ano e por aeroporto;
- Progressividade da penalização anual global.

I.2.2 Outras Condicionantes

Um adequado funcionamento da infraestrutura aeroportuária resulta de um conjunto complexo e variado de fatores, alguns dos quais dependentes do gestor aeroportuário, mas muitos outros de entidades que o mesmo não controla, tanto operando internamente no próprio aeroporto, como externamente a este.

Conforme se evidencia no quadro seguinte, são diversas as entidades, tanto públicas como privadas, que contribuem para o resultado global da atividade aeroportuária.

Entidade	Área de responsabilidade	Observações
Estado e Autarquias	Servidões Aeronáuticas, acessibilidades	Obstáculos na proximidade do aeroporto
Estado /Legislador	Legislação Ambiente, Técnica, Económica, etc.	
Estado/Ambiente	Restrições à operação e mitigação de impactes	*Night Curfew* em Lisboa e Porto; Restrições horárias aos testes de motores
Estado/Regulador	Supervisão técnica e económica	
Empresas Públicas/ Privadas de Transportes	Modos de transporte disponíveis no Aeroporto	
Estado/ Ministério da Defesa	Utilização do Espaço Aéreo	Carece de concertação quando há proximidade entre infraestruturas militares e civis
NAV, EPE	Prestação de serviços de navegação aérea	
Empresas de Assistência em Escala	Serviços prestados às Companhias Aéreas em terra	Licenciadas pelo Regulador e contratadas pelas Companhias Aéreas
Companhias Aéreas	Manutenção de aeronaves e operações em terra	
Estado/Autoridades no aeroporto : SEF, Alfândega, PSP, BFGNR; Autoridade de Saúde, Veterinária	Prestação de Serviços às Companhias Aéreas, aos Passageiros e Carga	Diferentes tutelas e missões

Salientam-se seguidamente os aspetos mais determinantes para o funcionamento da atividade aeroportuária.

Espaço Aéreo – Gestão e Operação

A capacidade de um aeroporto depende tanto da capacidade operacional da infraestrutura aeroportuária, como da capacidade e gestão operacional do espaço aéreo, necessário ao tráfego das aeronaves que se destinam a essa infraestrutura ou que nela têm origem.

É de vital importância para o desenvolvimento aeroportuário, que a capacidade e os níveis de serviço disponibilizados pelo prestador de serviços de navegação aérea sejam, a todo o momento, compatíveis com a capacidade e características da operação do aeroporto, por forma a otimizar o funcionamento da infraestrutura.

A articulação permanente entre o gestor aeroportuário e o prestador de serviços de navegação aérea, e com outras entidades relacionadas, como as entidades militares, deverá garantir que a todo o momento se encontrem as soluções mais adequadas, por forma a não limitar o crescimento e o correspondente desenvolvimento dos aeroportos e vice-versa.

Assistência em escala

Os serviços de assistência em escala são essenciais ao funcionamento adequado do aeroporto, sendo desenvolvidos por prestadores independentes, licenciados pela Autoridade Reguladora e contratados pelas Companhias Aéreas.

Estes serviços abrangem a assistência administrativa em terra e supervisão, a assistência a passageiros e a bagagem, a carga e correio, as operações na plataforma, bem como serviços de limpeza e do avião, de combustível e óleo, de manutenção em linha, de preparação do voo, de transporte em terra e de *catering*.

Estes prestadores têm um papel determinante quer na perceção da qualidade do serviço por parte dos passageiros quer na eficiência operacional no uso das infraestruturas disponibilizadas pelo gestor aeroportuário.

Controle de fronteira e alfândega

No exercício das suas atribuições, o Estado desenvolve, nos aeroportos, um conjunto de atividades, nomeadamente o controle de passageiros, carga e correio, através de serviços de fronteira e aduaneiros e de vigilância e policiamento.

A qualidade e o nível de serviço destas atividades, que em muito influenciam a qualidade do serviço prestado aos passageiros, não dependem do operador aeroportuário.

Stakeholders – caso especial do turismo

Nos aeroportos ANA, o segmento associado ao turismo assume particular relevância em todos os aeroportos da rede, sendo aquele que a médio prazo apresenta maior potencial de crescimento, dado que o seu desenvolvimento é independente de fatores internos ao país (PIB e demografia).

Compete aos aeroportos trabalhar em estreita cooperação com os parceiros do sector turístico, procurando ir ao encontro das suas expectativas e garantindo condições de acessibilidade aérea competitiva, que permitam o desenvolvimento continuado das

atividades turísticas na região. Contudo, sem produtos turísticos devidamente preparados e promovidos, capazes de motivar procura pela região, dificilmente existirão condições de sustentação das rotas aéreas.

Dado que os fluxos turísticos são estimulados e gerados por grandes operadores em função da verticalização do negócio, e pela intervenção de companhias aéreas à procura de melhores *yields*, todos estes parceiros, em conjunto, devem contribuir para potenciar a imagem dos destinos nacionais considerados mais interessantes em cada região.

Servidões, ordenamento do território e ambiente

A infraestrutura aeroportuária, regra geral, vai crescendo ao longo da sua vida, por forma a responder aos sucessivos aumentos da procura de passageiros e carga.

É importante por isso, salvaguardar as áreas de expansão, para que, no futuro, quando elas se tornarem necessárias, a sua disponibilidade esteja garantida, permitindo o necessário desenvolvimento aeroportuário.

É também necessário garantir que, nas áreas exteriores ao aeroporto, não se desenvolvem atividades que limitem ou impeçam o normal desenvolvimento das operações aeronáuticas, o que depende da existência e aplicação de mecanismos legais adequados.

Acessibilidades terrestres

O acesso dos passageiros aos aeroportos nacionais, para embarque ou desembarque, é efetuado por via terrestre, e sobretudo pelo modo rodoviário, através de vias de diferentes tipologias, cuja responsabilidade de gestão compete a entidades diversas, a nível nacional, regional ou municipal.

Na grande generalidade das situações e, particularmente nas zonas mais afastadas, estes acessos não são de utilização exclusiva dos utentes dos aeroportos, uma vez que servem também populações ou atividades económicas que se encontram localizadas nas imediações dos aeroportos.

Essas vias devem garantir, com um adequado nível de serviço, o fluxo da totalidade do tráfego rodoviário que as percorre, para que não constituam um fator limitador da operação dos aeroportos que delas dependem.

As necessidades da infraestrutura aeroportuária devem assim ser consideradas, no desenvolvimento de novas acessibilidades, melhoramento das existentes e na gestão dos fluxos de tráfego previstos para essas infraestruturas.

Deverá também ser garantida a operação de transportes públicos com os níveis de serviço, conforto e segurança, adequados aos passageiros de cada aeroporto, bem como o acesso adequado de viaturas de transporte de mercadorias, aos respetivos terminais de carga e correio, e ainda o acesso das viaturas de transporte de combustíveis aos respetivos terminais de abastecimento de combustíveis nos aeroportos, nas devidas condições de segurança.

Redes e serviços de abastecimento

Um aeroporto depende para o seu funcionamento, do fornecimento de energia elétrica, água, gás, combustíveis, telecomunicações e ligação a sistemas de esgotos e de recolha de lixos e outros serviços análogos.

A gestão desses serviços e fornecimentos é feita por um conjunto de entidades muito diversificadas - privadas, públicas, locais, regionais, etc. - cujo nível e qualidade de serviço não depende do gestor aeroportuário.

II. ENQUADRAMENTO

II. 1 Envolvente interna

II.1.1 Caracterização global da empresa

Atividades e participações

A ANA,S.A. detém a concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Terminal Civil de Beja, Santa Maria, Ponta Delgada, Horta e Flores.

Esta concessão, anteriormente desenvolvida nos termos do Decreto-Lei nº 404/98, de 18 de Dezembro, foi contratualizada em Dezembro de 2012, através de um contrato de concessão celebrado entre a empresa e o Estado, pelo período de 50 anos.

A ANA, S.A. tem 100% do capital da ANAM, S.A., empresa que detém a concessão dos aeroportos da Madeira e Porto Santo, na Região Autónoma da Madeira, através de um contrato de concessão assinado em Setembro de 2013, com efeito a 14 de Setembro de 2012.

Os aeroportos concessionados à ANA e à ANAM integram a mesma rede de aeroportos.

Para além da prestação de serviços aeroportuários, os Contratos de Concessões da ANA e da ANAM compreendem a prestação das atividades de conceção, projeto, construção, reforço, reconstrução, extensão, desativação e encerramento de aeroportos e englobam as atividades comerciais que possam ser desenvolvidas nos aeroportos ou noutras áreas afetas à concessão.

A ANA,S.A. detém ainda uma participação de 100% do capital da Portway, empresa que presta atividades de assistência em escala a aeronaves, passageiros e carga, nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e Madeira.

O portfólio de serviços da rede ANA inclui as áreas de negócio Aviação e Não Aviação e compreende ainda a prestação de serviços de *handling*, de Segurança Aeroportuária (*Security*) e de Assistência a Passageiros de Mobilidade Reduzida (PMR).

O Negócio Aviação, maioritariamente regulado, assenta na gestão de infraestruturas para o processamento de tráfego de aeronaves, passageiros e carga.

O Negócio Não Aviação, não sujeito a regulação, está associado à exploração de espaços comerciais e publicitários nos aeroportos e ainda à disponibilização de parques de estacionamento, espaços para serviços de rent-a-car e gestão imobiliária nas suas imediações.

Os negócios aviação e não aviação desenvolvidos nos dez aeroportos e organizados em seis unidades de negócio têm o suporte da estrutura corporativa central, tanto da ANA como da ANAM, designadamente nas componentes de Gestão Financeira, Gestão de Recursos Humanos, *Security*, *Safety*, Ambiente, Qualidade, Estudos e Projetos das Infraestruturas e das Tecnologias de Informação, Compras, Jurídica, Marketing e Comunicação.

Tráfego

Em 2012 o tráfego de passageiros nos aeroportos ANA atingiu um total de 30,6 milhões de passageiros, com a seguinte distribuição por aeroporto: Lisboa – 15,3, Porto – 6,1, Faro – 5,7, Açores – 1,2, Madeira- 2,3, e Beja 2 mil.

O crescimento médio anual foi de 2,7%, entre 2008 e 2012, verificando-se uma redução média anual dos movimentos, de 0,3%, e um crescimento marginal da oferta de lugares (taxa de crescimento médio anual - tcma 1%).

Esta evolução foi diferente de aeroporto para aeroporto, sendo Lisboa e Porto os maiores contribuintes positivos, e marginalmente Faro, enquanto nos Açores e na Madeira se verificam quebras em média anual.

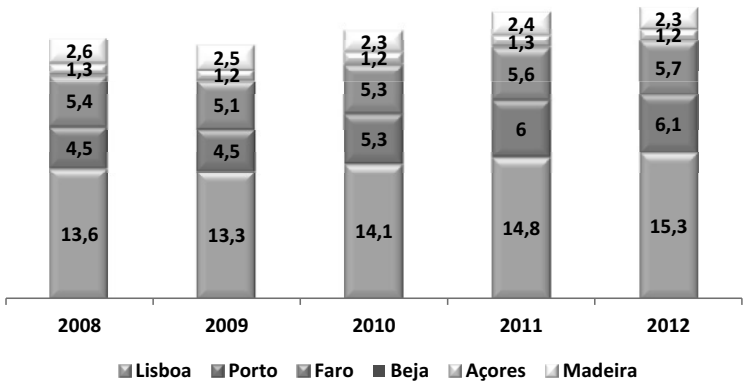


Figura 1 – Evolução do tráfego nos aeroportos da rede ANA 2008-2012

O crescimento do tráfego de passageiros comerciais no período 2008-2012 teve por base o forte desenvolvimento da TAP Air Portugal, principalmente no aeroporto de Lisboa, com base no mesmo número de aeronaves, garantindo um incremento

significativo da utilização da frota e o desempenho das bases operacionais da Ryanair em Porto e Faro, e da easyJet em Lisboa.

Em termos de mercados, verifica-se um desempenho positivo de mercados como a França, a Holanda, a Suíça e o Brasil, e negativo do mercado doméstico e espanhol.

No que respeita à capacidade oferecida pelas companhias aéreas, Lisboa e Porto cresceram em média anual, enquanto Faro cresceu marginalmente em termos de lugares, mas decresceu em termos de movimentos. Os aeroportos dos Açores e da Madeira decresceram nas duas variáveis de capacidade oferecida.

Comparando a evolução dos aeroportos da rede ANA com a evolução dos aeroportos membros da ACI Europa (que inclui mercados de forte crescimento como são os casos da Rússia e da Turquia), verifica-se que o comportamento da rede ANA é mais positivo que o da ACI Europa nos primeiros 3 anos, no 4º é inferior, mas no 5º está em linha com os valores apresentados pela ACI Europa.

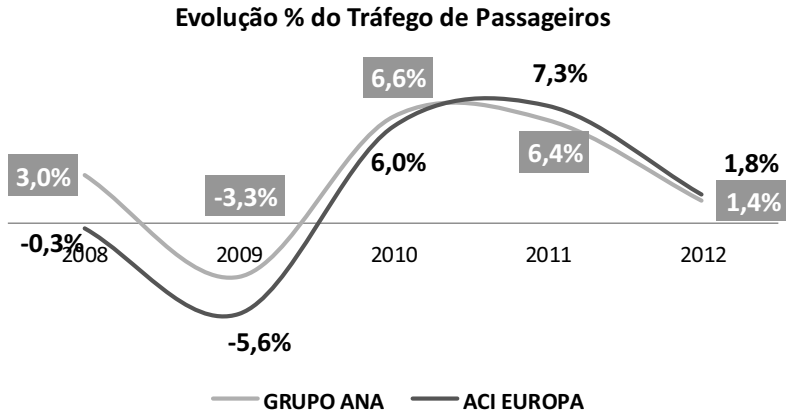


Figura 2 – Evolução dos aeroportos da rede ANA e dos restantes aeroportos da ACI Europa

Em termos de segmentos de tráfego, o maior contributo para o crescimento, no período em análise, foi do segmento *low cost* (+2,8 milhões de pax), com uma quota de mercado em 2012 de mais de 33% (cerca de 27% em 2008). O segundo maior contribuinte positivo foi o segmento tradicional (+1,6 mpax), com uma quota de mercado em 2012 de cerca de 62% (cerca de 63% em 2008). O segmento *charter* é o que mais desce (-1,3 mpax),com uma quota de mercado em 2012 de cerca de 5% (cerca de 10% em 2008), tendo perdido, em 5 anos, metade da sua representatividade no tráfego de passageiros comerciais nos aeroportos da rede ANA.

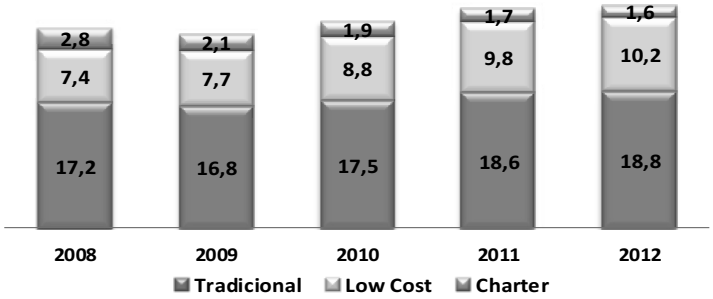


Figura 3 – Evolução do tráfego por segmentos 2008-2012 - aeroportos da rede ANA (Mpax)

De acordo com a IATA, em 2012 a Região do Médio Oriente contribuiu com cerca de 1/3 para o crescimento do tráfego internacional de passageiros, tendo as companhias europeias registado um aumento de passageiros apoiado no segmento de longo curso, enquanto a carga aérea registou um decréscimo de 1,5%.

Segundo a AEA (*Association of European Airlines*), verificou-se um aumento de 4,1% em RPK (*Revenue Passenger Kilometer*), com os passageiros transportados a crescerem apenas 2,2%. Por seu lado, a ELFAA (*European Low Fares Airline Association)*, registou um incremento de 7,2% nos passageiros transportados.

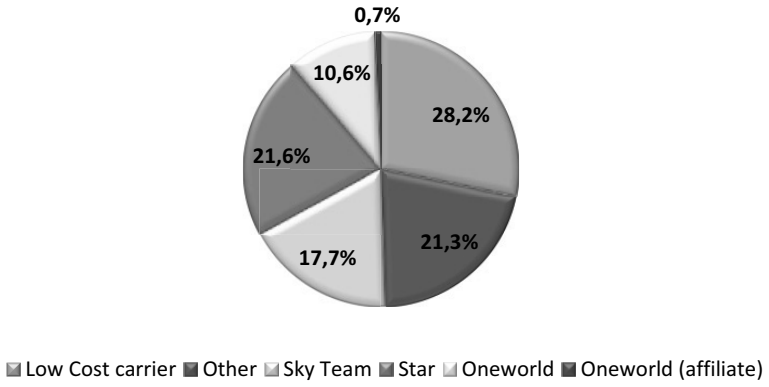


Figura 4 – Quota de mercado das alianças e das LCC – Fonte: CAPA Julho 2013

Apesar deste aumento no tráfego de passageiros, o Eurocontrol reportou um decréscimo de cerca de 2.4% do número de voos, em 2012. Esta aparente discrepância resulta de fatores de ocupação mais elevados, como reflexo de uma gestão mais eficiente da capacidade por parte das transportadoras, bem como do aumento do número médio de lugares por aeronave, em resultado do maior crescimento do segmento de longo curso, e da operação das companhias de baixo custo com maior número de lugares oferecidos para o mesmo tipo de avião.

Recursos Humanos

A ANA tem um total de 1 077 colaboradores em serviço efetivo e a ANAM 304, distribuídos pelo centro corporativo e pelos diferentes aeroportos.

A idade média dos colaboradores é de 44,7 anos, tendo 55% dos trabalhadores idade inferior a 45 anos. O nível médio de escolaridade é de 13,3 anos, registando-se um reforço no número de colaboradores com habilitações ao nível do ensino superior.

A política de recursos humanos da ANA,S.A. assenta numa aposta no capital humano, pretendendo a empresa ser um empregador de excelência.

São elementos chave desta política a aposta no desempenho individual e no ajustamento das competências às necessidades do negócio. Neste âmbito, em 2012 foram realizadas um total de 43 674 horas de formação, com 5 057 participações.

No contexto desta política são desenvolvidas ações para envolver os colaboradores, aumentar competências, reconhecer o mérito, promover a igualdade de oportunidades e assegurar o bem-estar.

Integrada nesta política, a ANA desenvolve uma perspetiva de responsabilidade social interna, que estende o relacionamento entre a empresa e os seus colaboradores aos respetivos agregados familiares e promove a conciliação entre a vida profissional e a vida familiar.

São reflexo desta visão, o apoio ao percurso escolar e universitário dos filhos dos colaboradores, o conjunto de protocolos que oferecem condições preferenciais aos colaboradores, em áreas como aquisição de bens e serviços, saúde, educação, alimentação, mobilidade, cultura e lazer, o seguro de saúde extensível ao agregado familiar e as medidas de teletrabalho e de trabalho a partir do domicílio.

Investimento

Em 2012, foi realizado na ANA investimento no valor de 59,1 milhões de euros, com impacte nos aeroportos de Lisboa (28,2 M€), Faro (11,5 M€) e Porto (2,5 M€), e nas áreas comerciais de Lisboa e Porto (2,5 M€).

Os investimentos realizados na ANA são essencialmente dirigidos para a ampliação e beneficiação das infraestruturas, com o objetivo de criar capacidade para acolher a procura prevista para os próximos anos e de aumentar a qualidade dos serviços disponibilizados aos passageiros.

Estão em cursos diversos programas de investimento que abrangem a generalidade dos aeroportos da rede, quer para modernização de infraestruturas, quer para o aumento de capacidade.

Na ANAM, em 2012, o investimento foi de 1,3 milhões de euros, essencialmente aplicado no aeroporto da Madeira.

Resultados

Em 2012, a ANA contribuiu diretamente[1] para a economia nacional com:

- 388,3 M€ de Proveitos Operacionais
- 197,6 M€ de Valor Acrescentado Bruto
- 59,1 M€ de Investimento

O EBITDA ANA foi de 141,9 milhões de euros, sendo a margem EBITDA de 37,4%. O EBIT atingiu 71,2 milhões de euros e a margem EBIT foi de 18,3%.

O Volume de Negócios, em 2012 foi de 358,2 milhões de euros, sendo o negócio aviação responsável por 56% deste montante, a segurança e PMR (Passageiros de Mobilidade Reduzida) por 13% e o negócio não aviação por 31%.

Os resultados da ANA foram, em 2012, fortemente influenciados pela obrigatoriedade de adoção do normativo internacional de contabilidade relativo aos Acordos de Concessão de Serviços (IFRIC 12), o que decorreu da assinatura do contrato de concessão entre a ANA, S.A. e o Estado Português, em 14 de dezembro de 2012.

Neste contexto, o Resultado Líquido do Grupo ANA, em 2012, foi de 58,3 milhões de euros.

A contribuição da ANAM, em 2012, foi de:

- 38,6 M€ de Proveitos Operacionais
- 24,2 M€ de Valor Acrescentado Bruto
- 1,3 M€ de Investimento

O EBITDA ANAM foi de 9,4 milhões de euros, sendo a margem EBITDA de 25,8%. O EBIT atingiu 4,8 milhões de euros e a margem EBIT foi de 13,3%.

A ANAM teve um Volume de Negócios de 36,3 milhões de euros, sendo o negócio aviação responsável por 72% deste montante, a segurança e PMR (Passageiros de Mobilidade Reduzida) por 11% e o negócio não aviação por 17%.

O resultado líquido da ANAM foi de 6,4 milhões de euros

[1] Sem considerar impactos indiretos da atividade aeroportuária na economia regional e nacional.

Facilitação e Segurança (*Security* e *Safety*)

No âmbito da atividade de segurança da aviação civil (*security*) a ANA e a ANAM desenvolvem um conjunto de ações transversais à sua rede de aeroportos, no sentido da implementação das orientações das autoridades nacionais e internacionais, e da melhoria da sua eficiência e desempenho.

No âmbito da atividade de segurança operacional da aviação civil (*safety*), a ANA tem vindo a desenvolver desde 2005, um Sistema de Gestão de Segurança Operacional (SMS – *Safety Management System*), tendo naquela data publicado a primeira versão do Manual de Segurança Operacional, documento que serviu de modelo de implementação nos Aeroportos. Sendo este documento o elemento enquadrador da política de segurança nos aeroportos, é efetuado o acompanhamento permanente das suas evoluções.

Qualidade

A política de qualidade da ANA,S.A tem subjacentes a avaliação da satisfação dos clientes, no contexto do *ASQ Survey*, e a criação de acordos de níveis de serviço (SLAs).

Em Abril de 2008 foram iniciadas Auditorias de Certificação nos vários domínios do Sistema de Gestão Integrado, tendo a Certificação nos domínios da Qualidade, Ambiente, Segurança e Saúde no Trabalho sido obtida em Setembro de 2008, pela APCER. Em 2009 foi também obtida a certificação do Sistema de Gestão da Investigação, Desenvolvimento e Inovação (SGIDI).

Também no âmbito da qualidade, em 2010 foi obtida a certificação "*ASQ assured*" dos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e Ponta Delgada, através da ACI.

Em 2012, a ANA obteve o reconhecimento do 2º nível (*Recognized for Excellence*) do Modelo Europeu da Excelência (EFQM – *European Foundation for Quality Management*), através da APQ – Associação Portuguesa de Qualidade.

Airport Service Quality Survey

A ANA aderiu ao Programa *ASQ Survey* (*Airport Service Quality* - avaliação da satisfação do passageiro) em 2006, estando o programa em curso nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Ponta Delgada e Madeira.

Este Programa, desenvolvido em parceria com o *Airports Council International* (ACI), engloba diferentes vertentes de avaliação da qualidade de serviço, sendo líder mundial na avaliação da satisfação do passageiro - está presente em cerca de 200 aeroportos, em mais de 50 países, com mais de metade dos aeroportos de topo.

Desenvolvido para aeroportos cujo tráfego oscile entre os 0,5 e os 85 milhões de passageiros, são entrevistados anualmente mais de 250 milhões de passageiros através do recurso a inquéritos com 34 parâmetros de avaliação (acessos, check-in, sinalização, segurança, etc.). Sendo a metodologia comum a todos os aeroportos, os resultados são trimestrais e divulgados por todos os participantes. Na ANA, os resultados são publicados no endereço ana.pt e na intranet.

No quinquénio 2008/2012, os aeroportos ANA obtiveram os resultados que se ilustram na figura seguinte:

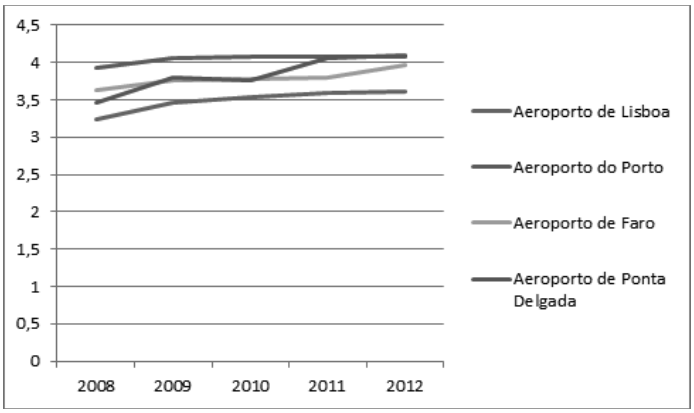


Figura 5 – Evolução do Indicador de Satisfação Geral 2008-2012

O aeroporto da Madeira (Funchal) tem também apresentado uma evolução globalmente positiva, tendo os resultados do 2º trimestre de 2013 relativos aos níveis de satisfação geral sido idênticos aos de Lisboa.

Desde a adesão ao *ASQ Survey* que o esforço de melhoria da qualidade de serviço tem sido reconhecido, tendo já alcançado alguns prémios: o Aeroporto do Porto foi considerado um dos três melhores aeroportos europeus durante seis anos consecutivos (o último prémio é de 2011) e os aeroportos de Ponta Delgada e de Faro foram galardoados, em 2009 e 2012, respetivamente, com o prémio *Best Improvement* na Região Europa.

Os resultados dos inquéritos aos passageiros contribuem para a identificação de medidas e ações que visam melhorar a experiência do passageiro.

Acordos de Níveis de Serviço (SLAs)

Em 2004 foram encetadas um conjunto de medidas e ações assentes na monitorização do desempenho operacional dos Aeroportos, e assumidos, conjuntamente com os parceiros de negócio, compromissos de Qualidade. Em Março de 2006 foram celebrados, oficialmente, os primeiros Acordos de Nível de Serviço/*Service Level Agreements – SLAs*.

Os processos monitorizados no âmbito dos *SLAs* (parâmetros, segmentos e responsáveis) variam consoante as caraterísticas e criticidade em cada Aeroporto, conforme se ilustra no quadro seguinte:

SLA's – Processos Monitorizados por Aeroporto				
Processo/ Aeroporto	**Lisboa**	**Porto**	**Faro**	**P.Delgada**
Check-in	✓	✓	✓	✓
Screening pax e bagagens de mão	✓	✓	✓	✓
Controle de Fronteira	✓	✓	✓	✓
Embarque		✓	✓	✓
Desembarque		✓	✓	✓
Recolha de bagagem	✓	✓	✓	✓
Disponibilidade operacional de Equipamentos	✓	✓	✓	✓

Figura 6 – SLA's por aeroporto

Os resultados são divulgados sob a forma de "*Dahshboards*" em cada período IATA no *site* da ANA e no site da ANAM.

Este Programa assenta em dimensões amostrais que permitem um elevado grau de confiança e uma leitura inequívoca e credível dos desempenhos.

O desempenho dos *SLAs* entre 2008 e 2012, globalmente para o conjunto dos aeroportos, teve a evolução que se observa na figura seguinte:

Figura 7 – Evolução dos SLA's 2008-2012

Constata-se que o grau de cumprimento dos *SLAs* tem vindo a evoluir positivamente, estabilizando resultados em 2011 e 2012, superiores às metas, justificados pelo empenho e gestão eficiente do processo de monitorização e implementação de ações de melhoria.

Ambiente

A Política Ambiental da ANA assenta em sete pilares – Sistemas de Gestão Ambiental, princípios de desenvolvimento sustentável, legislação ambiental, prestação ambiental, processos de mudança, biodiversidade e comunidade envolvente - aplica-se a todos os aeroportos sob a sua gestão e a todas as fases do ciclo de vida da infraestrutura.

Sistema de Gestão Ambiental

O Sistema de Gestão Ambiental, integrado no Modelo Integrado de Gestão (MIG), a que se faz referência no ponto II.1.2, inclui o conjunto de políticas, programas, práticas e procedimentos executados de forma integrada nos processos organizacionais para gerir os aspetos ambientais e monitorizar os efeitos no ambiente.

Aspetos ambientais alvo

No conjunto dos aeroportos geridos pela ANA identificaram-se os seguintes aspetos ambientais sobre os quais incidem medidas de gestão: Consumo de água e de energia, produção de resíduos e de efluentes, emissões atmosféricas e de ruído, armazenamento e manuseamento de materiais e produtos, contaminação de solos e de águas subterrâneas.

Embora alguns dos impactes sejam da responsabilidade direta do operador aeroportuário, a maioria são gerados pelos parceiros de atividade sediados no perímetro do aeroporto, com os quais a ANA desenvolve procedimentos de coordenação, visando melhorar o desempenho ambiental do aeroporto como um todo.

O ponto de situação relativamente aos aspetos acima identificados é o seguinte:

- Criação do Grupo da Pegada Hídrica (não incluindo os aeroportos da Madeira), o que permitiu verificar que, em termos médios, apenas os Aeroportos de Beja, Santa Maria e Francisco Sá Carneiro têm valores de Pegada Hídrica por TU superiores ao valor médio da ANA. Beja em resultado da conjunção do reduzido número de movimentos. Santa Maria, por fornecer água para as habitações circundantes, até Agosto de 2011. O Porto pela representatividade da Pegada *Grey* no total da Pegada hídrica desta unidade.
- Criação do Grupo de Gestão Voluntária do Carbono e Eficiência Energética, e desenvolvimento de medidas com vista à redução global dos consumos de energia, tendo como ponto de partida a identificação e repartição dos consumos de energia. Manutenção da acreditação no "*Airport Carbon Accreditation Scheme*" do ACI Europe, tendo sido um passo fundamental o cálculo da pegada de carbono e a sua verificação por parte independente.

- Atualização do Sistema de Monitorização e Simulação do Ruído, iniciada em 2011, no sentido de manter as melhores práticas existentes no mercado.
- Implementação de regras para o armazenamento e manuseamento de produtos, materiais e equipamentos, e de medidas preventivas e de atuação em caso de ocorrência de derrames, sendo todos estes aspetos objeto de monitorização.
- Encaminhamento de resíduos para o destino mais apropriado e recurso a entidades licenciadas para o transporte e gestão.
- Implementação de medidas para o aumento da utilização das águas pluviais e de outras águas residuais e para a diminuição da produção de efluentes.

A sustentabilidade é geralmente avaliada através de indicadores, que são úteis na identificação de tendências, previsão de problemas, estabelecimento de metas, avaliação de soluções e avaliação de progresso. Insere-se neste âmbito o Modelo Integrado de Gestão (MIG) – Componente Ambiente, que se tem demonstrado um instrumento globalmente adequado e eficaz na avaliação ambiental da empresa e dos seus aeroportos.

Os aeroportos da Madeira serão integrados neste sistema a partir de 2014.

Inovação e Desenvolvimento Tecnológico

Na ANA, a Inovação surge ligada a todos os processos e a todos os colaboradores da empresa e assenta numa rede de parcerias estratégicas com instituições e organizações internacionais da aviação civil europeia, como o ACI, o SJU (*SESAR Joint Undertaking*) e o Eurocontrol, ou com fornecedores tecnológicos, universidades, centros de pesquisa e outros gestores aeroportuários internacionais.

Esta transversalidade é assegurada por uma abordagem estruturada da Inovação, que tem como objetivo o envolvimento de todos os níveis da organização para a definição de um portfólio de soluções e processos alinhados com os mais recentes padrões internacionais, em particular, no âmbito do SESAR (*Single European Sky Air Traffic Management Research Programme*) e do TAM (*Total Airport Management*), no quadro dos objetivos a mais longo prazo do "*European Commission's Flightpath 2050*".

Ao longo dos anos a ANA tem vindo a integrar diversos projetos de I&D no âmbito de programas comunitários, assegurando também, em articulação com o ACI (*Airport Council International*), o acompanhamento de atividades do Programa SESAR.

A estratégia de inovação da ANA está baseada no modelo de inovação em rede, que promove uma simbiose criativa e produtiva entre a empresa e os seus parceiros, sejam eles entidades do sistema científico e tecnológico, empresas, gestores aeroportuários,

stakeholders aeroportuários ou organizações internacionais relevantes para as suas atividades.

O trabalho desenvolvido ao longo dos anos no âmbito de projetos de I&D (Inovação e Desenvolvimento) leva a ANA a privilegiar um conjunto de parceiros para novos desenvolvimentos e para a comercialização conjunta de soluções desenvolvidas com base nos conhecimentos adquiridos nas referidas atividades de I&D.

O *networking* com as universidades, que vem sendo progressivamente consolidando no âmbito das atividades de I&D, confere à ANA a possibilidade de identificar oportunidades de estágios, enquadrados em programas de doutoramento, que possam contribuir para a geração e retenção de conhecimento em aspetos relevantes para a competitividade da empresa.

O SESAR, ao introduzir um novo conceito segundo o qual todo o processo de gestão de trafego aéreo (ATM) passa a ter o seu início no *stand* do aeroporto de origem, e termo na placa/*gate* do aeroporto de destino *(air-to-air process),* exige a integração dos procedimentos aeroportuários incluindo os associados ao *turn-around*. Obriga, portanto, a integrar os processos do lado ar com os do lado terra.

Responsabilidade Social

A responsabilidade social é um elemento importante para o desenvolvimento dos negócios e para o fortalecimento de relações positivas com as partes interessadas, considerando a ANA e a ANAM que devem percorrer um trajeto cada vez mais firme, com vista a envolver as comunidades como parceiro-chave.

Em Maio de 2012 foi aprovado pela ANA o Plano estratégico para a responsabilidade social e sustentabilidade, o qual abrange diversas vertentes, entre as quais o envolvimento da Comunidade como parceiro, mantendo um diálogo aberto e sistemático com os diferentes *stakeholders*.

A relação de proximidade com as comunidades envolventes está alicerçada em dois programas que visam:

- Promover ações de voluntariado.
- Promover a inclusão social pela educação, em colaboração com as escolas em comunidades envolventes, através do projeto “Educar e Crescer”, que apoia o desenvolvimento dos melhores talentos, com a atribuição de bolsas de estudo (Bolsas ANA Solidária) a jovens estudantes que estão prestes a ingressar no ensino superior.

Em Maio de 2013 foi aprovado o Manual de Responsabilidade Social e Sustentabilidade da ANAM, no qual é definida como política da empresa a promoção do equilíbrio entre os benefícios económicos e as responsabilidades sociais e ambientais.

A responsabilidade social da ANAM será desenvolvida através do apoio e participação em programas nas comunidades onde se encontra inserida, dinamizando projetos alinhados com os seus valores, em conjunto com os seus parceiros.

Modelo Tarifário

Taxas Reguladas – Modelo de Regulação Económica aplicado aos aeroportos da rede ANA

O Decreto-Lei nº 254/2012, de 28 de novembro, introduziu uma profunda remodelação do quadro legal e regulatório do Setor aeroportuário nacional. Posteriormente, com a celebração dos Contratos de Concessão com a ANA e com a ANAM, o Concedente estabeleceu um modelo de regulação económica, definido no Anexo 12, o qual assenta basicamente na fixação de valores-limite para a receita por passageiro terminal proveniente das atividades reguladas contratualmente definidas e no estabelecimento de mecanismos de controlo e ajustamento que a Concessionária deve respeitar e cumprir[2]. O referido diploma e o Anexo 12 do Contrato de Concessão constituem, pois, no seu conjunto, a base legal do novo modelo de regulação económica, cuja descrição detalhada se inclui em anexo ao Plano Estratégico.

No contexto dos Contratos de Concessão, que clarificam as relações entre o Estado e o operador aeroportuário, o novo modelo de regulação económica constitui a base legal que suporta a definição e evolução das taxas reguladas a praticar nos aeroportos da rede, determinando, portanto, a evolução das suas receitas reguladas, ancorada num processo potenciador do reforço da transparência no relacionamento com os seus Clientes e com a Autoridade Reguladora.

A ANA lançou, no passado dia 8 de fevereiro de 2013, um processo de consulta aos seus Clientes com vista à atualização, para o ano de 2013, das taxas correspondentes às atividades reguladas pela Lei e pelo Contrato de Concessão. Porém, considerando-se essencial que a transição para este novo modelo regulatório se processe de forma eficiente e com o menor impacto e perturbação possíveis no sistema tarifário em

[2] O novo modelo de regulação prevê mecanismos de flexibilidade capazes de garantir um adequado alinhamento com a estratégia comercial da Empresa e o reforço da transparência tarifária através de mecanismos de consulta aos Clientes, estando prevista a possibilidade de, após um primeiro período de 10 anos, substituir o modelo de regulação formal por acordos livremente estabelecidos entre a ANA e uma maioria qualificada dos seus Clientes, sujeitos à homologação da Autoridade Reguladora.

vigor, a ANA decidiu manter a estrutura tarifária que se encontrava em vigor em 2012, apenas com ajustamentos em valor. Na fase inicial de implementação do novo modelo de regulação económica, esta opção facilitará uma melhor compreensão e adaptação das várias entidades aos vários mecanismos regulatórios estabelecidos, promovendo maior celeridade na implementação do tarifário, de forma a evitar oscilações abrutas em períodos futuros.

A opção tomada representou o compromisso adequado entre a atualização necessária dos tarifários regulados aplicáveis nos aeroportos administrados pela ANA e a salvaguarda dos princípios da estabilidade e de participação dos Utilizadores no desenvolvimento competitivo da oferta aeroportuária instalada, permitindo-lhes interiorizar nas suas opções de gestão as regras e consequências decorrentes da implementação do novo modelo de regulação económica.

Basicamente, o modelo de regulação económica assenta na fixação de valores-limite anuais para a Receita Média Máxima (RMM)[3] que a Concessionária fica autorizada a cobrar por passageiro terminal, proveniente das atividades reguladas, deduzida do contributo da atividade de retalho do lado Ar por passageiro terminal servido.

Para cada uma das três RMM[4] foi definido um valor inicial para 2013[5], sendo que as regras do novo modelo incluem mecanismos que regulam a respetiva evolução para os

---

[3] Foram definidas três RMM iniciais para o ano de 2013, uma para o designado Grupo de Lisboa, que integra o Aeroporto de Lisboa, os Aeroportos dos Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores), os Aeroportos da Madeira (Madeira e Porto Santo) e o Terminal Civil de Beja, outra para o Aeroporto do Porto e uma terceira para o Aeroporto de Faro.

[4] Cabe fazer uma referência ao racional que presidiu à criação de 3 RMM, ao invés de uma só para toda a rede ANA. Na verdade, a rede de aeroportos sob gestão da ANA por via do Contrato de Concessão apresenta diferentes características em termos de dimensão, poder de mercado, perfil de tráfego e impactes das políticas públicas, em particular de obrigações de serviço publico. Tendo em conta esta realidade e no seguimento de um processo de consulta aos Stakeholders relevantes, foram definidas pelo Concedente 3 Receitas Médias Máximas para os aeroportos da rede ANA, e definidos controlos específicos quanto à evolução tarifária nos aeroportos de pequena dimensão. Desta forma, o objetivo prosseguido foi o de promover uma gestão integrada e equilibrada dos aeroportos que integram o denominado Grupo de Lisboa, de modo a assegurar os vários papeis que cada um deles desempenha na rede ANA.

Refira.se, a este propósito, que à ANA está legalmente atribuída a Concessão do serviço público aeroportuário, consubstanciado na exploração, gestão e manutenção de uma rede de dez aeroportos, cinco dos quais situados nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e que apresentam, no seu conjunto, resultados de exploração sistematicamente deficitários, mas que nem por isso deixam de assumir um papel revelante ao nível da coesão social e territorial.

Tal situação radica fundamentalmente na especificidade própria do contexto insular e, uma vez que não existe procura nem potencial que permita recuperar os custos de exploração, torna-se inevitável o recurso a uma gestão integrada suportada numa lógica de autossuficiência do Grupo, como forma de procurar compatibilizar a lógica empresarial da gestão aeroportuária com a assunção dos compromissos sociais e de serviço público a que ANA está, de facto, obrigada.

Neste entendimento, a possibilidade de modular as taxas aeroportuárias permite que o desempenho do Grupo, e o de cada um dos aeroportos que o integram, se possam constituir como fator catalisador do

anos seguintes[6]. Relativamente aos fatores que determinam a evolução da RMM, desde logo releva a evolução anual do número de passageiros terminais servidos, a indexação das RMM e do chamado contributo das receitas de retalho do lado ar à taxa de inflação do conjunto dos 27 países da União Europeia e a existência de um fator de eficiência (X) para cada uma das RMM, que varia entre 0 e 1[7].

Em linhas gerais, o novo modelo de regulação económica privilegia a simplicidade, a previsibilidade e a ligação entre o preço e a qualidade dos serviços prestados, assegurando, por um lado, a competitividade, a estabilidade e a transparência do processo tarifário através de mecanismos de consulta sistemática aos utilizadores dos aeroportos da Rede ANA. Por outro lado, sublinha-se a relevância do novo modelo como instrumento de criação de valor.

Trata-se, de facto, de um modelo de regulação do tipo IPCH-X, cuja simplicidade ao nível de implementação e gestão futura evita a génese de elevados custos de regulação para todos os *stakeholders* envolvidos, e que incentiva claramente ganhos de eficiência nas operações acima do fator X, como forma de criação de valor para a Concessionária.

Note-se, porém, que o modelo de regulação consagra a garantia de que o incentivo dado à Concessionária para a melhoria da eficiência acima dos níveis estabelecidos para o fator X como forma de melhoria da sua rendibilidade não pode ser alcançado a expensas de aumentos de produtividade em consequência de uma gestão deficiente dos seus ativos, nomeadamente pela não realização de investimentos considerados fundamentais para o desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias e orientados para a eficiência operacional, para uma qualidade competitiva e para o ajustamento dinâmico da capacidade disponibilizada (c. f. Anexo 9 do Contrato de Concessão, para

---

desenvolvimento económico e social do País e das suas Regiões, promovendo a coesão territorial, assegurando níveis crescentes de conectividade com as economias mais desenvolvidas e viabilizando fluxos turísticos que projetem a imagem de Portugal como destino turístico de eleição.

[5] Note-se, por ser relevante, que a receita média máxima definida para o ano de 2013 teve em conta os atuais valores das taxas em vigor, no sentido a assegurar que a entrada em vigor do novo modelo de regulação económica não se traduzisse num aumento acentuado de taxas. Tal significa que o valor inicial da receita média máxima incorpora o financiamento existente atualmente dos negócios não regulados às atividades reguladas.

[6] Refira-se que a evolução RMM fixada para o Grupo de Lisboa acomoda igualmente constrangimentos específicos para a sua evolução relacionados com os aeroportos de menor dimensão, materializando de forma explícita o princípio da gestão integrada, atentas as condições económicas particulares dos aeroportos dos Açores e da Madeira. (c.f. Anexo ao Plano Estratégico-Modelo de Regulação Económica).

[7] Relativamente ao Grupo de Lisboa, refira-se ainda a existência de dois mecanismos adicionais de ajustamento. O primeiro é assegurado por um teste bianual de *benchmark* das taxas praticadas no Aeroporto de Lisboa com o objetivo de garantir que permanece numa posição competitiva face a uma amostra representativa de 12 aeroportos europeus. O segundo destina-se a assegurar uma evolução do preço em função do volume de tráfego servido nos aeroportos que integram o Grupo de Lisboa. (c.f. Anexo ao Plano Estratégico - Modelo de Regulação Económica).

os quais está definida e contratualizada uma janela de execução), ou por via de uma redução da qualidade de serviço, abaixo dos padrões contratualizados ou pela redução dos níveis razoavelmente expectáveis pelos utilizadores, passageiros ou outros *stakeholders*.

Neste registo, o Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuário (RQSA)[8] aplicável aos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e Ponta Delgada e Funchal, cuja métrica final terá que ficar definida durante o ano de 2013, inclui indicadores de disponibilidade de infraestruturas e de perceção de qualidade pelo passageiro. De salientar que o referido regime define percentagens de penalização em caso de incumprimento dos níveis de serviço estabelecidos, com uma progressividade que atinge os 7,5% das receitas reguladas a partir de 2019, acima do *benchmark* da indústria, materializando desta forma a relevância da qualidade de serviço no contexto do serviço público aeroportuário regulado pelo Contrato de Concessão.

Por outro lado, a conceptualização do modelo regulatório definido pelo Concedente encoraja claramente a Concessionária no sentido de um verdadeiro compromisso para o crescimento do tráfego como motor do desenvolvimento das suas receitas, reguladas e não reguladas, mais uma vez no sentido da criação de valor.

Do lado das atividades não reguladas, regista-se que a aposta da Concessionária no desenvolvimento dos negócios não-aviação se traduz, também, numa fonte de criação de valor. Com efeito, apenas estão incluídas no âmbito regulatório as receitas brutas da atividade de retalho do lado ar relativas ao ano de 2012[9], anualmente indexadas à

---

[8] É reconhecido pela indústria que a implementação dos regimes de qualidade de serviço aeroportuário é complexa, aconselhando, pois, a que sejam consensualizadas afinações durante este período inicial de implementação e estabelecimento da métrica associada.
Não obstante a penalização global anual aplicável em caso de incumprimento ser de 0% nos primeiros dois anos (2013 e 2014), a ANA já iniciou a monitorização dos indicadores definidos no Anexo 7 do Contrato de Concessão, cujos resultados serão apresentados aos utilizadores no processo de consulta atrás referido.
Acresce a este requisito de transparência a obrigação de a ANA realizar um reporte trimestral à Autoridade Reguladora sobre a performance dos indicadores contidos no regime de qualidade de serviço aeroportuário, a qual tem sido tempestivamente cumprida desde o 1º trimestre do ano de 2013.
Ficam, assim, devidamente asseguradas as condições para que, quer a Concessionária, quer os Utilizadores, possam realizar um trabalho conjunto para a definição de uma métrica equilibrada do RQSA, bem como para o acompanhamento regular e sistemático dos resultados da performance dos indicadores incluídos no regime.

[9] Note-se, por ser relevante, que as receitas médias máximas definidas para o ano de 2013 tiveram em conta os atuais valores das taxas em vigor, no sentido a assegurar que a entrada em vigor do novo modelo de regulação económica não se traduzisse num aumento acentuado de taxas. Tal significa que o valor inicial das RMM incorpora o financiamento atualmente existente dos negócios não regulados às atividades reguladas, à data de 31 de Dezembro de 2012.
As receitas de retalho do lado ar relativas a 2012 foram objeto de uma definição cuidada, com critérios claros e montantes auditados por entidade externa, conforme obrigação explicitada no Anexo 12 ao Contrato de Concessão. Qualquer que seja a evolução futura do mix de oferta de retalho do lado ar, as

inflação, pelo que todos os futuros desenvolvimentos estão fora do âmbito da regulação económica.

No domínio das atividades reguladas importa salientar que, a preços constantes, a correção anual em alta das RRMM só poderá resultar de um acréscimo de tráfego superior ao da taxas de inflação o que induz necessariamente um ciclo virtuoso e constitui uma demonstração clara das virtualidades do modelo ao nível criação de valor para a Empresa.

Na verdade, a correção anual de taxas prevista no modelo regulatório permitirá viabilizar sistemas de incentivos desenhados no sentido de se adaptarem aos diferentes modelos de negócio das companhias aéreas e de permitirem premiar boas performances das transportadoras, que poderão ser catalisados progressivamente consoante privilegiarem o combate à sazonalidade, o desenvolvimento de novos mercados, o incremento da oferta noutros já existentes, para além do efeito positivo na melhor utilização da capacidade instalada.

Em suma, só uma estratégia de crescimento do volume de atividade dos aeroportos do Grupo de Lisboa será benéfica para a entidade gestora aeroportuária e para as companhias aéreas.

De realçar, todavia, que o modelo de regulação económica apenas estabelece à Concessionária o direito a uma receita por passageiro das taxas reguladas, e não um total de receitas garantidas. Tal significa, na prática, que é a Concessionária que assume o risco de tráfego. Neste registo, importa, pois, salientar que, caso a ANA venha a servir um número de passageiros inferior ao estimado, terá de acomodar a consequente redução de receitas, não podendo transferir essa perda para os Clientes.

A única variável sujeita a revisão por variação do número de passageiros terminais servidos é o chamado "contributo do retalho do lado ar". Perante um cenário de redução do número de passageiros, a Concessionária, para além da perda de receitas inerente, quer na componente da atividade regulada quer na dimensão da atividade comercial, verá ainda reduzida a receita regulada média máxima permitida por passageiro terminal, por via do aumento do contributo da atividade de retalho do lado ar por passageiro terminal servido.

Fica assim claramente demonstrado que, em cada ano, será o mercado a validar *in fine* a RRMM definida pela ANA de acordo com o modelo de regulação económica em vigor para o Grupo de Lisboa, para o Aeroporto do Porto e para o Aeroporto de Faro, pelo

---

receitas de 2012 serão anualmente indexadas à inflação para efeitos do cálculo do contributo do retalho do lado ar para a fixação da receita média máxima anual.

que o modelo prevê mecanismos de ajustamento da RMM autorizada, entre os quais o de correção de erros de estimativa, quer do número de passageiros terminais, com efeito no contributo da atividade de retalho do lado ar e por consequência na receita regulada média máxima que a Concessionária está autorizada a cobrar, em cada ano, por passeiro terminal servido, quer do *mix* de tráfego ou da composição dos serviços e atividades disponibilizadas.

Por último, refira-se que o modelo de regulação económica apenas define valores limite para a receita que a Concessionária pode cobrar, concedendo à Concessionária liberdade tarifária ao nível da fixação das diferentes taxas incluídas no âmbito regulatório[10].

Marketing e Incentivos

No quadro das políticas e estratégias para potenciar o crescimento do tráfego, a ANA tem desde há alguns anos, um programa de incentivos para apoio ao desenvolvimento de rotas que tem sido um dos principais fatores da promoção da procura e é também condição para uma adequada racionalização da oferta.

O programa de incentivos está desenhado para apoio às companhias aéreas, no desenvolvimento de rotas de passageiros e de carga, traduzindo-se num conjunto de apoios que a seguir se descrevem.

A política de incentivos materializa-se numa *Tool Box* de apoios de marketing que tem como principais objetivos:

- Crescimento do tráfego;
- Combate à sazonalidade;
- Incremento das frequências semanais;
- Melhoria de conectividade dos aeroportos da rede ANA;
- Otimização da capacidade aeroportuária disponível.

Este conjunto de ferramentas está alinhado com as *best pratices* do setor apostando claramente:

- Na transparência de processos e procedimentos;
- Na não descriminação de qualquer cliente ou tipo de cliente companhia aérea;
- No teste do princípio do investidor privado;
- Na atribuição de incentivos semelhantes para ROI (*return on investment*) equivalente.

[10] Excetuam-se as taxas de segurança e de assistência a passageiros de mobilidade reduzida, ambas sujeitas a mecanismos de consulta específicos, definidos no DL 254/2012, de 28 de Novembro.

São quatro as ferramentas de apoios de marketing:

Programa Initiative:pt

- Parceria com os *stakeholders* nacionais e regionais do Turismo (Turismo de Portugal e Agências Regionais de Promoção Turística) garantindo o alinhamento desejável entre acessibilidade aérea, promoção e produtos turísticos.
- Financiamento repartido entre ANA/ANAM e entidades turísticas nacionais e regionais;
- Aplicado até agora nos aeroportos de Lisboa, Faro, Ponta Delgada, Madeira e Porto Santo.

Sistemas de Incentivos nos Aeroportos de Porto e Açores

- Incentivos calculados com base nas taxas aeroportuárias praticadas;
- Apoios não associados com cumprimento de níveis de performance.

Sistemas de Prémios de Desempenho em Lisboa e Faro

- Prémios de performance por passageiro completamente dissociados das taxas aeroportuárias associadas;
- Estabelecido um *cap* de apoio máximo por período IATA;
- Prémios atribuídos, apenas, após comprovativo da performance.

Contratos estratégicos comerciais *ad-hoc* analisados caso a caso

Foram já celebrados contratos comerciais nos aeroportos de Porto e de Faro.

O plano de incentivos de cada aeroporto está disponível nos sites ANA e ANAM.

Carga

Para o desenvolvimento da carga, o sistema de incentivos materializa-se na atribuição de prémios às companhias aéreas que apresentam um melhor desempenho quer ao nível de novas rotas, quer no aumento de frequências de operações já existentes.

O sistema de prémios, acessível no *site* da ANA, está orientado para as companhias aéreas que operem exclusivamente para o transporte de carga e/ou correio mediante apresentação de uma candidatura.

II.2. Envolvente Externa

II.2.1 Enquadramento macroeconómico

Situação 2008-2013

No período 2008-2013, a crise financeira originária dos EUA rapidamente se transformou numa crise económica e financeira com efeitos globais, mas com maior impacte na zona Euro, sobretudo nas economias mais periféricas e endividadas como a Grécia, Irlanda e Portugal, incidindo agora também em países europeus de maior dimensão, como a Espanha e Itália.

O efeito desta crise económica e financeira foi sentido de forma bastante diferente em cada região, dando origem a uma evolução da economia mundial a duas velocidades.

Enquanto as economias desenvolvidas tiveram crescimentos praticamente nulos, ou mesmo quebras, como aconteceu com a Zona Euro, as economias da Ásia (fundamentalmente China, India e Indonésia) e as economias da América do Sul (principalmente Brasil e Colômbia) evidenciaram uma pujança que as coloca na linha da frente como motor do crescimento económico nos próximos anos.

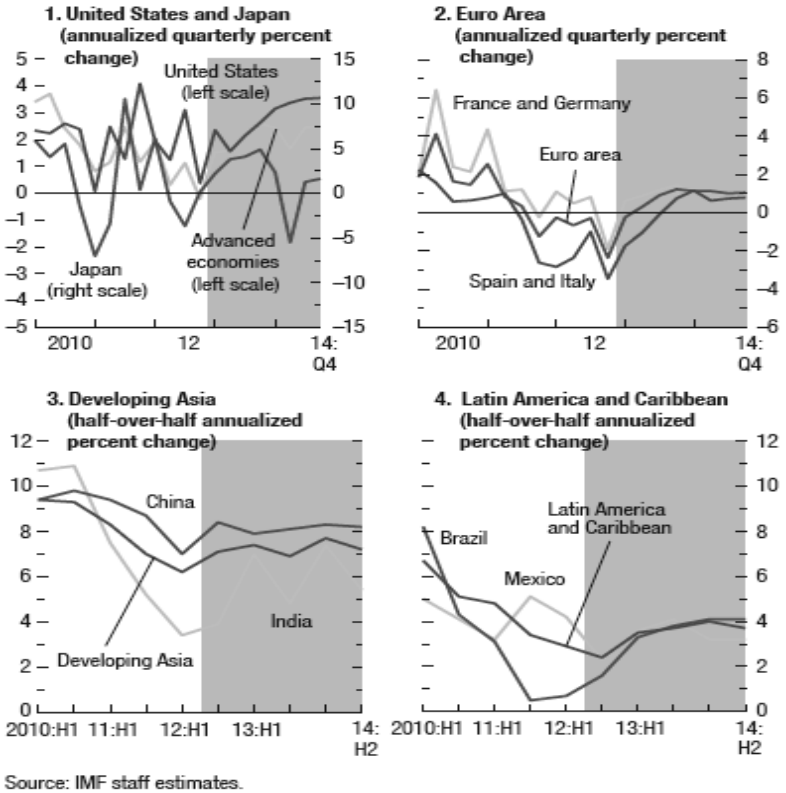


Figura 8 – Efeito da crise económica e financeira em cada uma das regiões mundiais

O consumo privado atingiu quebras acima de 3% nas economias desenvolvidas, estando agora os níveis pré-crise praticamente retomados. Nas economias em desenvolvimento não se verificou uma variação negativa, existindo ainda margem para uma maior recuperação no nível de consumo privado.

No que respeita aos níveis de investimento, o comportamento foi também semelhante, com uma forte quebra entre 2008 e 2009, mais sentida nas economias desenvolvidas (chegou a ser superior a 25%), aproximando-se em 2012 já dos níveis pré-crise. As economias em desenvolvimento, por seu lado, tiveram uma quebra bem menor no auge da crise (próxima dos 5%), mas em 2012 ainda não tinham recuperado os níveis de investimento pré-crise.

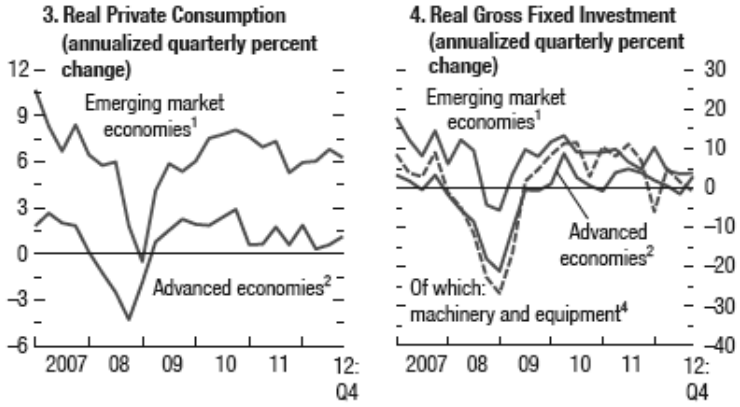


Figura 9 – Efeito da crise económica e financeira no consumo privado e nos investimentos

Uma das consequências desta crise financeira e económica foi a também já referida crise das dívidas soberanas de alguns países periféricos da Zona Euro, não estando, ainda, afastado o cenário de contaminação desta crise às maiores economias da Zona Euro, como são os casos da Alemanha, França ou Itália.

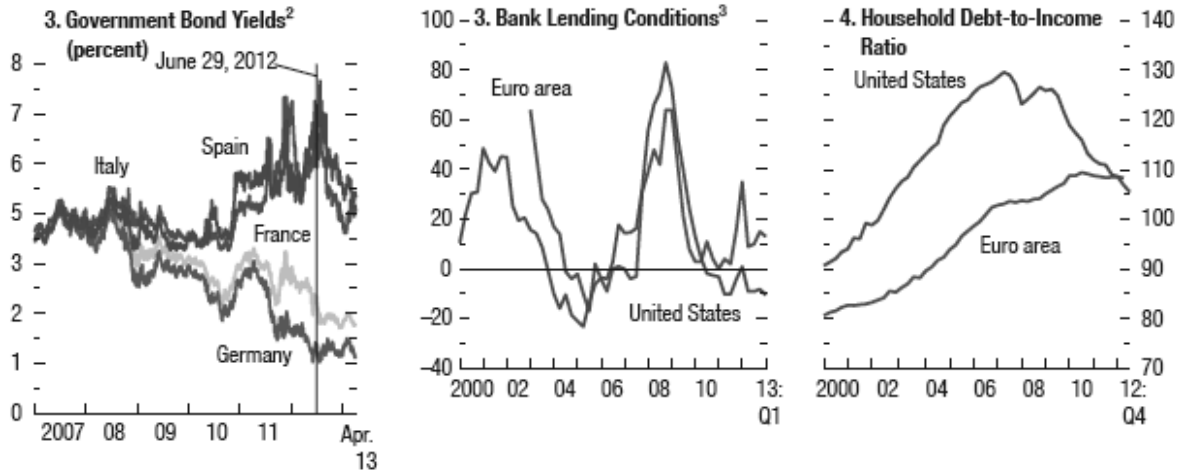


Figura 10 – Efeito da crise das dívidas soberanas

De acordo com os mais recentes dados da OCDE, datados de Maio de 2013, os países não membros da OCDE continuam a registar maiores níveis de crescimento económico que os países da OCDE, tendo a diferença sido de 7% ao ano, nos últimos anos.

Até 2020, a China e a India deverão ter as maiores taxas de crescimento entre os maiores países do Mundo. A China será, nos próximos anos, a maior economia do Mundo, tendo a India recentemente ultrapassado o Japão como 3ª maior economia.

Em 2030, o PIB combinado dos BRIC (Brasil, Rússia, Índia e China) será semelhante ao dos atuais membros da OCDE, sendo que atualmente apenas representa metade.

Até 2060, é expectável um crescimento do PIB per capita em cerca de 8 vezes na India, e 6 vezes na Indonésia e na China, enquanto que o PIB per capita nas maiores economias da OCDE apenas duplicará. No entanto, a diferença entre o PIB *per capita* dos países desenvolvidos e dos países em desenvolvimento continuará a existir – por ex. a India, Indonésia e Brasil terão um PIB *per capita* de apenas 30 a 40% do valor do PIB dos EUA em 2060.

No que respeita à distribuição geográfica, verificar-se-á uma grande alteração na repartição do PIB mundial em prol da Ásia, a expensas da América do Norte e da Europa. No início do século, a Ásia representava apenas ¼ do PIB mundial. Atualmente essa quota é de 1/3 e espera-se que chegue a ½ em finais de 2030, estabilizando um pouco acima dessa quota até 2050.

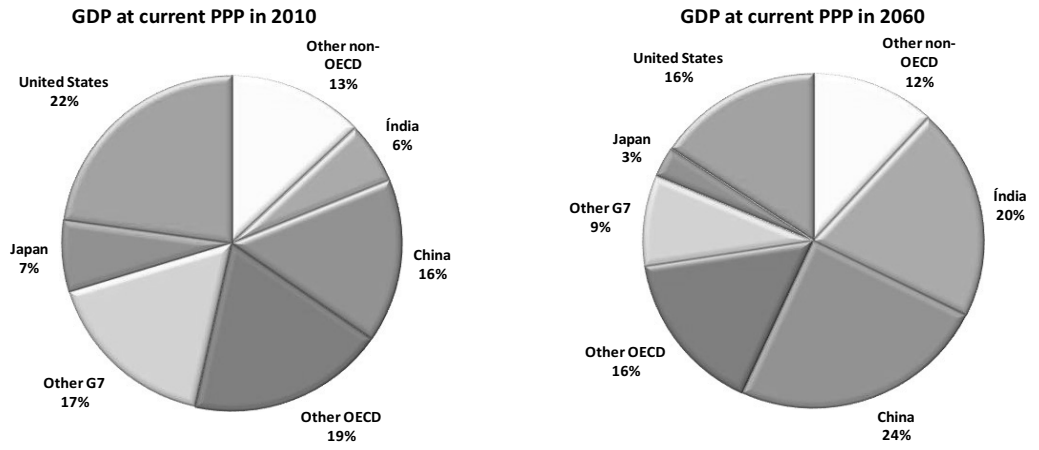


Figura 11 – Previsões do PIB Europeu – Fonte: OCDE

Cenário 2014-2018

Com este cenário de longo prazo, apresentam-se seguidamente as perspetivas de evolução das economia europeia e também nacional no período em análise para

efeitos do planeamento estratégico – 2014/2018 - cujas perspetivas macroeconómicas continuam marcadas pelos efeitos do período 2008-2013.

Tendo a crise da Zona Euro afetado de forma indelével a economia dos países europeus durante 2012 e 2013, não se verificam ainda sinais de uma recuperação significativa a médio prazo.

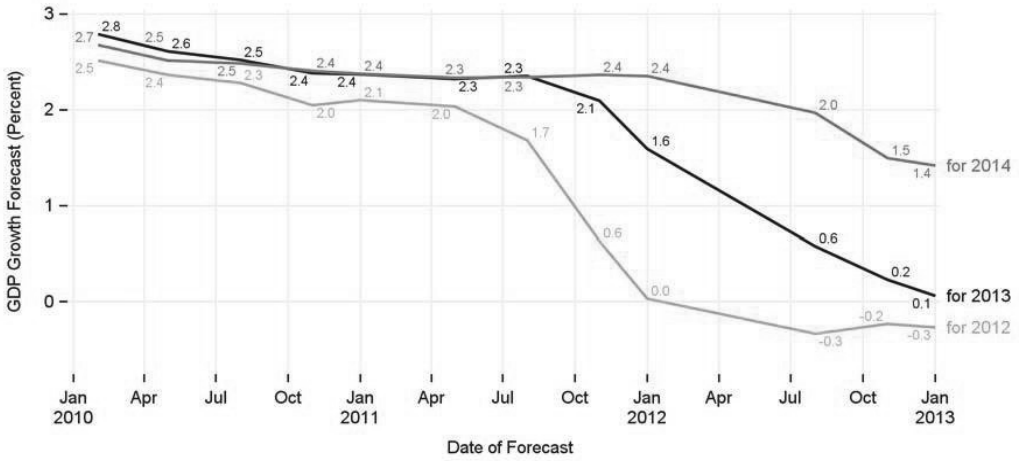


Figura 12 – Evolução do PIB na Europa – Fonte: *Oxford Economics*

De acordo com a *Oxford Economics*, o PIB real da Europa registará um crescimento marginal de 0,1% em 2013, 1,5 pontos percentuais abaixo da previsão de Janeiro de 2012. Porventura mais relevante é o facto de a previsão apontar no sentido de um revisão em baixa no horizonte de médio prazo, conforme se ilustra na figura seguinte.

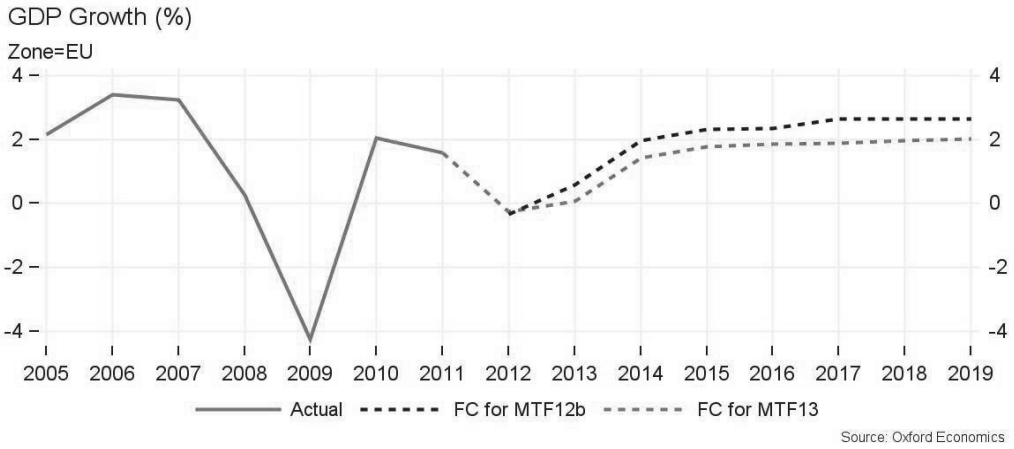


Figura 13 – Perspetiva de evolução do PIB real da Europa

Espera-se que alguns Estados permaneçam em recessão económica no final de 2013, porventura menos acentuada que em 2012, com as maiores contrações para a Grécia (-4.3%), Portugal (-2.6%), Chipre (-2.3%), Eslovénia (-1.5%), Espanha (-1.3%) e Itália (-1.2%). À exceção da Grécia, deverá registar-se uma estabilização em 2014 e um crescimento moderado em 2015. Depois de uma ausência de crescimento em 2013, a

taxa de crescimento será de cerca de 1,4% em 2014 e estabilizará nos 2% no horizonte de 2019, bem abaixo do período anterior a 2008, com um crescimento tipicamente em torno dos 3,5%-4%.

As previsões do FMI até 2014 apontam para a manutenção da recessão na zona Euro e recessão, prevendo um crescimento económico de menos de 1% para 2014. Para Portugal a situação é ainda menos positiva com uma recessão de -2,3% para 2013 e um crescimento de apenas 0,6% para 2014.

As previsões da OCDE são muito idênticas, apontando para uma recessão na Zona Euro (-0,6%) em 2013, mas com um crescimento mais significativo em 2014 (+1,1%). As perspetivas para Portugal são de uma recessão de -2,7% para 2013 e de um crescimento marginal em 2014 (+0,2%).

As previsões da USDA-ERS apresentam um cenário um pouco mais positivo para a Zona Euro, com um crescimento marginal em 2013 (+0,3%) e com um crescimento contínuo mas lento até 2015, atingindo um pico nesse ano com um crescimento de 1,9%. A partir desse ano até 2018 assiste-se a uma estabilização do crescimento, entre +1,8 e +1,9%.

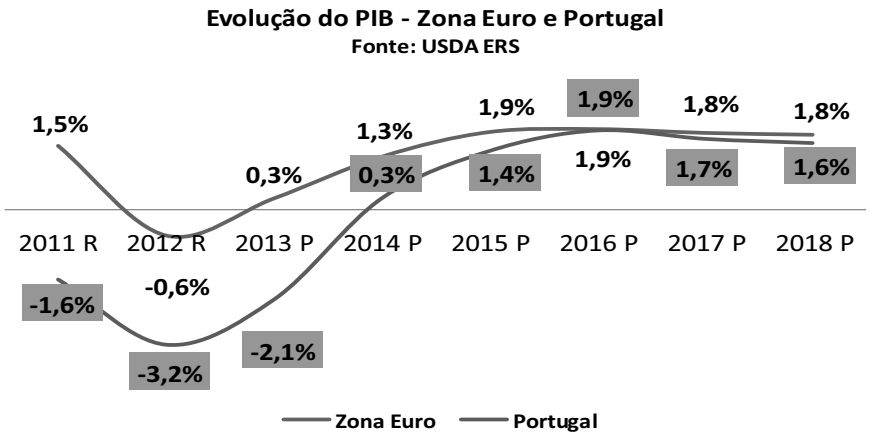


Figura 14 – Perspetiva de evolução do PIB na Zona Euro e Portugal – Fonte: USDA-ERS

No mesmo período, em Portugal, prevê-se uma recessão para 2013 de -2,1% e um crescimento marginal para 2014 (+0,3%). Em 2015 espera-se um crescimento já acima de 1% (+1,4%), atingindo um pico em 2016 (+1,9%), com uma ligeira desaceleração em 2017 (+1,7%) e em 2018 (+1,6%), que de alguma forma acompanha a tendência da Zona Euro.

As previsões acima apresentadas não diferem substancialmente, apresentando um crescimento económico anémico na Europa, cenário que não deixará de ter um efeito moderado na evolução da base de tráfego nos aeroportos do Grupo ANA.

II.2.2 Transporte Aéreo

Evolução

Nos últimos 30 anos, o número de cidades ligadas diretamente por modo aéreo aumentou mais de 2,5 vezes, passando de cerca de 6 000 *city pairs* únicos em 1980, para mais de 15.000 em 2012. No mesmo período, tendo por base o ano de 1970 e ajustando os valores com a inflação, verificou-se uma quebra de 60% no valor das tarifas médias praticadas pelas companhias aéreas, com os custos das companhias aéreas a terem um percurso de sentido idêntico, transferindo assim ganhos de eficiência para os consumidores.

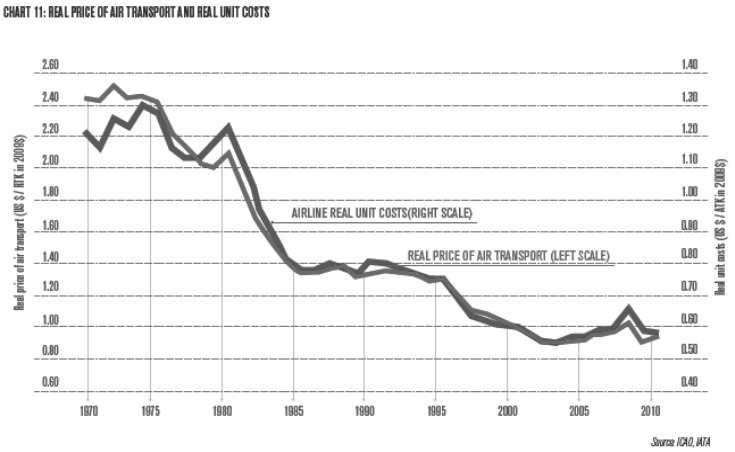


Figura 15 – Evolução no valor das tarifas médias das Cªs. Aéreas

Esta situação vulgarizou a utilização do transporte aéreo, mas colocou também uma grande pressão sobre os níveis de rendibilidade das companhias aéreas. De forma a garantir preços cada vez mais baixos para os consumidores e a conseguir cobrir os seus custos operacionais, as companhias aéreas optaram por uma estratégia de maximização de utilização dos seus ativos, através de um incremento expressivo do número de horas diárias voadas.

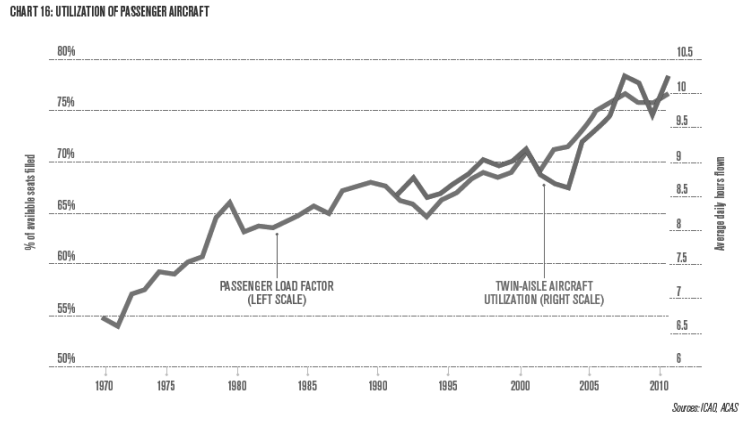


Figura 16 – Evolução da utilização das aeronaves por passageiros

Neste enquadramento, o transporte aéreo teve uma procura bastante superior a muitos outros produtos ou serviços na economia mundial. Desde 1970, a procura de transporte aéreo, medida em RPK (*Revenue Passenger Kilometer*), cresceu 10 vezes, o que compara com um crescimento entre 3 e 4 vezes da economia mundial. A procura do transporte de carga aérea cresceu ainda mais (14 vezes) facilitando a globalização das redes de distribuição e das próprias economias em geral.

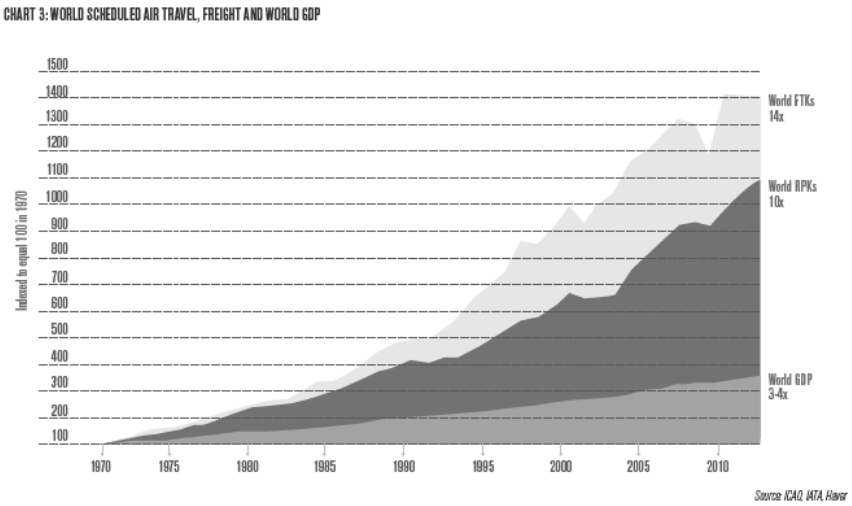


Figura 17 – Evolução da procura do transporte aéreo em RPK

A evolução do transporte aéreo foi fomentada pelo movimento de liberalização do transporte aéreo, com início em 1978 nos EUA, e seguido na Europa, inicialmente com os três pacotes de liberalização e posteriormente com a celebração de acordos de *open skies* entre a União Europeia e países terceiros.

Este movimento de liberalização, associado a uma cada vez maior pressão sobre os custos das companhias aéreas, fomentou o surgimento de novos modelos de negócio, como foi o caso das companhias aéreas de baixo custo ou LCC (*Low Cost Carriers*), mas também a reação das denominadas companhias tradicionais ou de rede, que apostaram fortemente em movimentos de consolidação e concentração e na constituição de subsidiárias LCC, focalizando a sua operação tradicional nas ligações de longo curso.

Em 2012, os grupos de companhias tradicionais vulgarmente conhecidos por "*Big Three*", fizeram movimentos de reestruturação das suas operações de pequeno e médio curso:

- A IAG lançou uma subsidiária de baixo custo - a Ibéria Express - para alimentar o seu *hub* de Madrid, e em 2013 procedeu a uma profunda transformação do grupo.

- A Lufhtansa anunciou planos de transferência faseada dos voos domésticos e intraeuropeus, fora dos seus *hubs* de Frankfurt e Munique, para a sua subsidiária Germanwings, a partir do verão de 2013.
- A Air France-KLM iniciou o seu plano de bases regionais francesas e, no início de 2013, decidiu criar uma nova subsidiária, a Hop, através da fusão de um grupo de operadoras regionais, a Brit Air, a Regional e a Airlinair.

Estas alterações têm tido impactes diferenciados em cada uma das Regiões Mundiais: depois de verificadas na América do Norte e na Europa assiste-se agora ao surgimento em força das companhias de baixo custo na América do Sul e na Ásia, com a primeira a atingir, em 2013, níveis de penetração semelhantes aos verificados na América do Norte e na Europa.

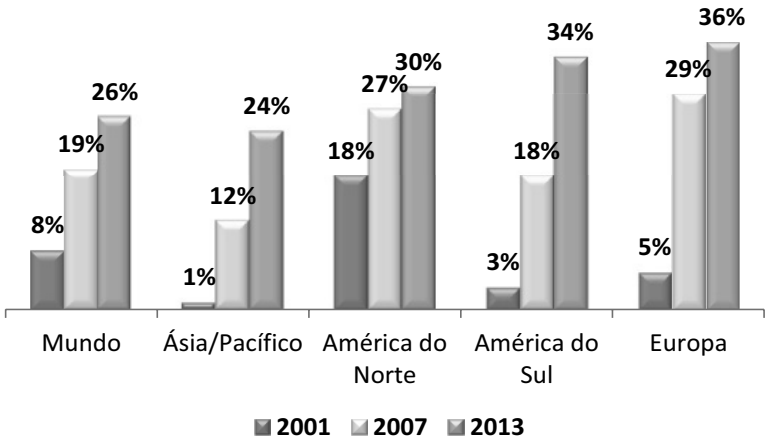


Figura 18 – Evolução do tráfego *Low Cost* por Região Mundial – Fonte: CAPA

As alianças globais também têm vindo a ganhar representatividade, detendo neste momento cerca de 50% dos lugares disponibilizados a nível mundial. De acordo com dados de Julho de 2013, disponibilizados pela CAPA (*Center of Asia Pacific Aviation*), a Star Alliance lidera com uma quota de 21,6%, seguida pela Skyteam com 17,7% e pela Oneworld com 10,6%. A percentagem de companhias aéreas tradicionais não-alinhadas cifra-se, ainda, em 21,3% dos lugares disponíveis. Este número tem tendência a aumentar, tendo em conta os enormes crescimentos de capacidade previstos para as companhias aéreas do Médio Oriente (Emirates, Ethiad ou Gulf Air).

O preço do combustível continua a ser um dos fatores mais voláteis e com maior nível de imprevisibilidade da indústria do transporte aéreo, com um forte impacte nos custos operacionais e na rendibilidade das companhias aéreas. No período compreendido entre 2004 e 2011 o combustível aumentou bastante a sua representatividade nos custos operacionais das companhias aéreas (de 17% em 2004 para 30% em 2011).

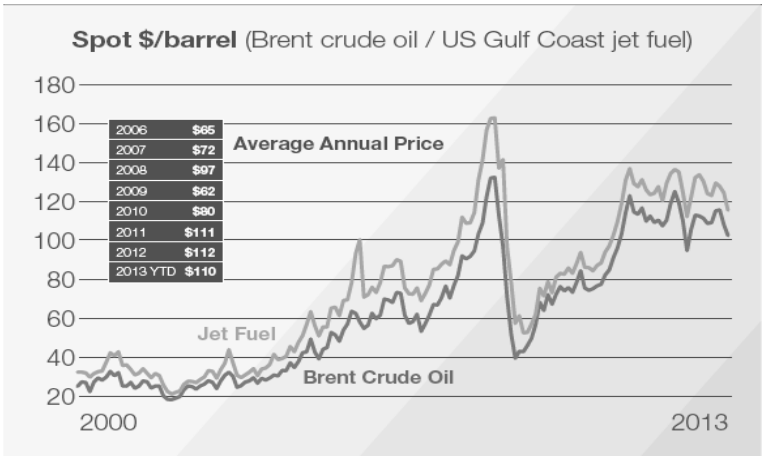


Figura 19 – Evolução do preço do combustível 2000 - 2013

A evolução tecnológica contribuiu fortemente para a contínua redução de custos de operação das aeronaves, tendo passado para metade a quantidade de combustível necessária para voar um quilómetro, num período de 40 anos.

Concorrência

O transporte aéreo sofre a concorrência de outros modos de transporte, acrescida, nos últimos anos, no caso do transporte ferroviário de alta velocidade, sobretudo para distâncias até cerca de 600 km. Na Europa, a expansão da rede de alta velocidade é uma prioridade inerente à criação das Redes Transeuropeias de Transporte.

Portugal tem uma característica distintiva no que respeita à concorrência entre o modo aéreo e o ferroviário, que resulta da sua posição geográfica em relação ao centro da Europa. Com a necessidade de atravessamento de Espanha, as distâncias a percorrer para atingir qualquer outro país europeu, situam-se claramente acima dos 600 kms e, portanto, na zona de preferência do avião.

Embora Portugal não disponha de uma ligação de alta velocidade, existe uma vasta rede de comboios que cobre todo o território continental português, assegurando também ligações internacionais para Vigo, Madrid e Paris.

Os principais fatores que poderão favorecer o aumento da concorrência do transporte ferroviário de alta velocidade, são o congestionamento do tráfego rodoviário e do tráfego aéreo, a dependência do petróleo por parte do transporte aéreo, e a necessidade de redução das emissões de gases com efeito de estufa – até 2050, a UE terá de reduzir em 60% as emissões do seu setor dos transportes (e em 80% a 95% em geral) em relação aos níveis de 1990, a fim de garantir que o aquecimento global não excederá 2ºC.

II.2.3 Aeroportos europeus

Apesar da significativa quebra de tráfego em 2008 e 2009, em 2012 verificou-se uma recuperação rápida do ritmo de crescimento, tendo o número de passageiros processados registado um crescimento de 1,8%.

No entanto, a carga aérea processada reduziu-se 2,8% e os movimentos de aeronaves 2,1%. Este último indicador reflete uma aposta das companhias aéreas na maximização de fatores de ocupação e de *yields*, em detrimento de aumentos de capacidade disponível.

O ritmo de crescimento foi bastante diferenciado entre países da Europa, tendo os principais *hubs* crescido 2,5% e os regionais apenas 0,4%, sendo que, de 2008 a 2012, os aeroportos da União Europeia cresceram 2,5% ao ano, enquanto os restantes cresceram a 35% ao ano.

Em 2013, o tráfego nos aeroportos europeus está a ser claramente influenciado pela anemia macroeconómica da Zona Euro, corelacionada com a crise das dívidas soberanas, bem como pelas tensões geopolíticas no Norte de África e Médio Oriente, pela volatilidade do preço do petróleo, pelas diversas taxas impostas aos viajantes e também pela introdução do ETS (*Emissions Trading Scheme*).

As companhias aéreas, principalmente as tradicionais, estão claramente a reduzir a capacidade oferecida (IAG -1,9%, Air France/KLM -2,1%, Lufthansa – 2,6%) e as falências continuam a surgir com alguma regularidade, com particular destaque para a Spanair e para a Malev, esta última com um impacte considerável na operação do *hub* de Budapeste que perdeu praticamente todas as suas ligações intercontinentais.

A instabilidade é também uma realidade, sendo certo que 20% das rotas a operar no mercado europeu estão sujeitas a aberturas e encerramentos casuísticos por parte das companhias aéreas, tornando o processo de planeamento dos aeroportos uma tarefa de complexidade acrescida.

II.2.4 Turismo

Evolução

As últimas seis décadas registam um assinalável crescimento do Turismo a nível mundial, apesar de múltiplas mudanças e choques, desde catástrofes naturais a crises económicas, algumas das quais ainda em fase de recuperação.

Entre 1990 e 2010 o Turismo a nível mundial passou de 435 para 940 milhões de chegadas de turistas internacionais, tendo a Europa registado um crescimento de 262 para 475 milhões, e Portugal de 8 para 12 milhões de turistas estrangeiros, embora a

sua quota tenha caído, a nível mundial, de 1,8% para 1,2%, e a nível europeu de 3% para 2,3%.

Depois de um registo notável de mil milhões de chegadas de turistas internacionais em 2012, a Organização Mundial de Turismo (OMT) prevê que as próximas duas décadas sejam de crescimento sustentado para o Setor. Entre 2010 e 2030 o valor do crescimento anual previsto é de 43 milhões de chegadas de turistas internacionais. A OMT prevê que a Europa possa vir a receber, em 2030, mais cerca de 270 milhões de turistas estrangeiros em relação a 2010 (mais 145 milhões até 2020 e mais 125 até 2030).

Em 2010, 88% dos turistas estrangeiros recebidos nos países da Europa eram de origem europeia e as previsões apontam no sentido de que, no horizonte de 2030, se mantenha a mesma ordem de grandeza, que tem estado praticamente inalterada desde 1980.

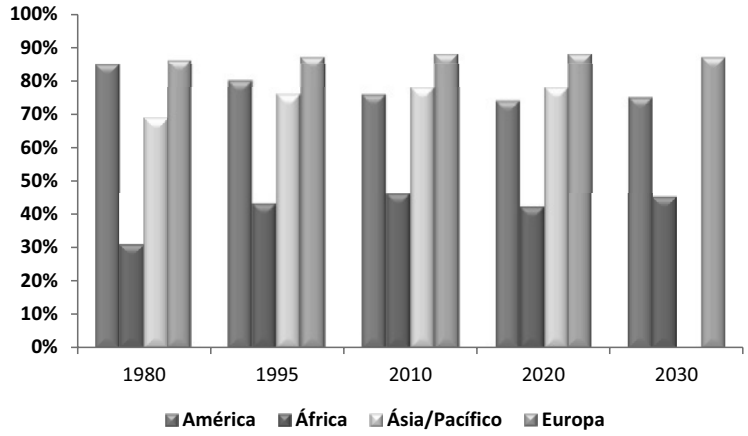


Figura 20 – Histórico 1980-2010 e projeções 2010-2030 Fonte: OMT – Out.2011

O Turismo contribui com 5% para o PIB mundial, gera um em cada 12 empregos a nível global e constitui-se como um dos mais relevantes setores exportadores para um grande número de países, quer das economias desenvolvidas, quer das regiões em desenvolvimento.

O Turismo continuará a ter um grande potencial de crescimento a nível mundial, sendo o seu desempenho resultante de uma cadeia multissetorial de fatores, cada um dos quais suscetível de afetar o desempenho global do sistema.

Este facto aconselha à compreensão das grandes tendências de evolução do transporte aéreo e do turismo para se percecionar de que forma se processa esta importante inter-relação.

O transporte aéreo é o principal veículo para o Turismo na Europa, gerando receitas diárias de 900 milhões de Euros, contribuindo com 6,4% para o PIB Europeu e dando emprego a 23 milhões de pessoas.

O Turismo desempenha um papel muito relevante na economia nacional, quer em termos da sua contribuição para o Produto Interno Bruto (PIB), quer a nível do emprego. De acordo com a OMT, em 2012 o Turismo em Portugal contribuiu com 15.9% para o PIB e teve uma quota de 18.5% no emprego total.

A natureza dispersa do território nacional, a sua localização excêntrica e a considerável distância aos grandes centros económicos e demográficos mundiais, tornam o transporte aéreo estratégico para a mobilidade entre as várias parcelas do território e para a acessibilidade ao exterior, não existindo, com exceção da Península Ibérica, uma alternativa modal adequada no que respeita ao transporte de passageiros.

Em distâncias superiores a 600 Km, o avião assume-se como o meio de transporte preferencial, dado o menor tempo de viagem associado, a frequência de voos e o número de destinos servidos. Nas ligações intercontinentais, o avião é praticamente o único modo de transporte considerado quer para passageiros, quer para mercadorias de alto valor acrescentado.

Mesmo a nível europeu, é importante sublinhar que os níveis de mobilidade e de conetividade viabilizados pelo modo aéreo dificilmente encontrarão substituto ao mesmo nível noutros modos de transporte[11].

Plano Estratégico para o Turismo (PENT 2011-2015)

O Plano Estratégico para o Turismo estabelece a Visão e a Proposta de Valor para o "Destino Portugal" e reconhece a importância do setor aeroportuário nos termos que a seguir se referem.

Este Plano, cujos aspetos principais para efeitos do presente Plano Estratégico se destacam seguidamente, em síntese, foi recentemente aprovado pela RCM 24/2013 de 16 de Abril.

<u>Acessibilidade aérea</u>

- Reconhecimento da sua importância, no âmbito do turismo, para que o país consiga atingir os objetivos delineados no Plano;
- Renovação do programa initiative.pt, tendo em conta os resultados, registados entre 2007 e 2011 (assinatura de 34 contratos, para 59 novas operações, até ao

[11] De acordo com as projeções do ACI - *Airports Council International*, a opção dos passageiros pelo modo ferroviário apenas se traduzirá numa redução marginal de 0,5% na procura do modo aéreo.

verão IATA 2012, envolvendo o Turismo de Portugal, ANA – Aeroportos de Portugal, a ANAM – Aeroportos da Madeira e as Agências Regionais de Promoção Turística), com um novo quadro de objetivos e prioridades em que:

- ✓ É assumida a relevância das ligações a Portugal no quadro dos fluxos turísticos atuais, embora o programa também dê resposta à necessidade de desenvolvimento de ligações estáveis e regulares de companhias tradicionais,
- ✓ Se pretende que seja tirado partido de operações de voo fretado com venda de lugares de avião, na sequência do ajustamento de produto que tem sido desenvolvido por esta tipologia de companhias.

Aeroportos nacionais

O PENT preconiza:

- Criação de vantagens competitivas relativamente a aeroportos concorrentes;
- Melhoria da atratividade dos aeroportos que oferecem ligações internacionais;
- Manutenção e potenciação dos efeitos de aeroporto de distribuição (*hub*), bem como promoção de medidas para integrar os serviços de transporte ferroviário, marítimo e aéreo no sistema logístico e de transportes global, nomeadamente melhorando a competitividade destes meios de transporte e, proporcionalmente, a qualidade de serviço oferecida;
- Melhoria contínua na relação com o cliente, proporcionando ao utilizador uma experiência satisfatória na relação com a infraestrutura e os serviços conexos ao funcionamento dos aeroportos.

O reconhecimento internacional da qualidade do destino Portugal para produtos e regiões tão diversificadas como o golfe e a praia ou a cidade de Lisboa e Ilha da Madeira, permite-nos perspetivar um futuro promissor para o turismo, o transporte aéreo e a economia portuguesa, neste setor.

II.3. Riscos, Ameaças e Oportunidades

No que respeita à situação da economia portuguesa, da zona euro e mundial os principais riscos, no horizonte do plano, estão associados à instabilidade e às baixas expectativas de dinamização económica, designadamente:

- A instabilidade da zona Euro e da própria União Europeia, bem como as condições económicas adversas de mercados importantes, como Espanha;

- A expectativa de continuação do baixo dinamismo da procura interna, aliada à falta de financiamento destinado às empresas e às famílias, com consequências no crescimento da economia e do emprego;
- A possível estagnação da área do euro por um período mais longo do que o previsto, a qual teria efeitos diretos sobre a recuperação da economia portuguesa;
- A possibilidade de agravamentos do preço do petróleo, em resultado do aumento das tensões geopolíticas;
- A instabilidade dos mercados cambiais a nível global, associada à manutenção de elevados défices orçamentais e elevados níveis de dívida pública no Japão e nos EUA;
- As perspetivas de crescimento dos países em desenvolvimento, que têm sido sucessivamente revistas em baixa, o que revela alguns problemas estruturais que podem levar a um abrandamento da economia mundial.

Todos estes fatores terão fortes impactes nas expectativas de desenvolvimento da aviação em Portugal – não só de alguns aeroportos dependentes apenas da procura interna, mas também daqueles cuja procura externa seja afetada por desenvolvimentos negativos nos mercados emissores.

É expectável que no mesmo período se possam fazer sentir ameaças que coloquem desafios importantes à atividade da empresa.

São **condições adversas**:

a) O impacto da Crise Económica na procura do transporte aéreo, em particular na União Europeia e no mercado interno;

b) O movimento de reestruturação das Companhias Aéreas (alianças, fusões) com reforço da pressão sobre os aeroportos no que respeita às taxas de tráfego;

c) A dependência do tráfego do grupo TAP no Aeroporto de Lisboa e, por consequência, do futuro deste grupo a médio e longo prazo;

d) A dependência do segmento LCC em alguns dos aeroportos da rede (Porto e Faro);

e) A dependência de entidades externas para viabilizar novos patamares de capacidade nos aeroportos (acessos terrestres ou capacidade do espaço aéreo);

f) O eventual aumento das restrições ambientais sobre alguns aeroportos;

g) O incremento do custo da função *security*, nos aeroportos, com reflexo sobre a economia global do transporte aéreo;

h) O potencial aumento do preço do Jet Fuel.

Não obstante este quadro de riscos económicos e condições adversas os aeroportos da rede ANA poderão contar, também, com um conjunto de condições favoráveis ao desenvolvimento do negócio e, particularmente, do negócio aviação.

São **oportunidades**:

a) As perspetivas de crescimento do mercado do transporte aéreo, indicadas pelas entidades de referência, em particular nos principais mercados origem e destino do tráfego dos aeroportos portugueses (África e América Latina);

b) A aposta nacional no sector do Turismo, beneficiada, no curto prazo, com a instabilidade política em alguns dos mercados concorrentes;

c) A existência de uma operação *hub* no principal aeroporto da rede (Lisboa) e hipótese de ser replicada pelo menos num dos outros aeroportos (Porto);

d) O potencial de desenvolvimento do mercado da carga aérea em alguns dos aeroportos;

e) O dinamismo evidenciado pelo tráfego LCC e possibilidade de expansão a mais um aeroporto (Ponta Delgada);

f) O potencial de diversificação de atividades para o mercado da indústria aeronáutica numa das infraestruturas da rede (Terminal Civil de Beja);

g) Um Modelo Regulatório orientado para o crescimento do tráfego;

h) A existência da rede de aeroportos que permite: (i) potenciar sinergias intra sistema e (ii) assegurar complementaridade de tipologias de tráfego como fator de reforço da resiliência do tráfego;

i) A possibilidade de melhoria da eficiência operacional com recurso ao uso das novas tecnologias.

III. ESTRATÉGIA 2013- 2017

A – PARTE GERAL

III.1. Missão, Visão e Valores

Tendo em conta a avaliação estratégica efetuada, foram revisitados os conceitos de Missão, Visão e Valores da ANA e da ANAM, os quais foram confirmados para efeitos do presente projeto de Plano Estratégico.

MISSÃO:

A ANA tem como Missão gerir de forma eficiente as infraestruturas aeroportuárias a seu cargo, ligando Portugal ao mundo, bem como contribuir para o desenvolvimento económico, social e cultural das regiões em que se insere.

É ainda Missão da empresa oferecer aos seus clientes um serviço de elevada qualidade, criando valor para os acionistas, e assegurando elevados níveis de qualificação profissional e de motivação dos seus colaboradores.

A ANAM tem como missão prestar um serviço de qualidade aos seus clientes, salvaguardar os interesses dos acionistas, promover a valorização dos colaboradores e contribuir para o desenvolvimento da Região Autónoma da Madeira.

VISÃO:

Posicionar a ANA - Aeroportos de Portugal, SA como gestor aeroportuário de reconhecida competência, assegurando um desempenho fundado na confiança dos parceiros e clientes, e orientado para a rendibilidade e sustentabilidade.

No que respeita à ANAM: ser reconhecida pela segurança da operação, pela excelência e competitividade nos serviços prestados e pela sustentabilidade da atividade.

VALORES:

- **Dedicação ao Cliente**
  Toda a orientação da Empresa é orientada pelo propósito de servir os clientes, atendendo às suas necessidades e preocupações.
- **Responsabilidade**
  Rigor, profissionalismo e integridade no relacionamento com os clientes, as comunidades nacional e local, os acionistas e os parceiros internos e externos.
- **Espírito competitivo e inovador**
  Esforço de melhoria contínua assente na abertura de espírito e na criatividade ao nível das práticas de gestão.
- **Espírito de Equipa**
  Comunicar, partilhar, informar, assumir parcerias, entender o trabalho individual como um todo.
- **Desenvolvimento dos colaboradores**
  Empenho no crescimento profissional e pessoal próprio e dos demais.
- **Orientação para os resultados**
  Empenho e diligência na realização de metas ambiciosas.

Estes conceitos estão subjacentes a toda a atividade desenvolvida e, nomeadamente, ao processo de planeamento estratégico apresentado neste documento.

III.2. Linhas de Orientação Estratégica

Sem prejuízo das suas obrigações enquanto concessionária de um serviço público, a empresa deve definir uma estratégia e adotar medidas orientadas para os fatores chave do seu negócio *(key business drivers)*: crescimento de tráfego, eficiência operacional (procedimentos e incrementos de capacidade), aumento das receitas não aviação, aplicação otimizada do novo modelo de regulação económica, e melhoria da qualidade de serviço.

Tendo presentes estes fatores e a análise de contexto efetuada nos capítulos anteriores, foram definidas as seguintes linhas de orientação estratégica globais, as quais serão integradas nas políticas transversais da empresa e ajustadas às especificidades próprias de cada unidade de negócio/aeroporto:

i. Crescimento sustentado do tráfego, através de uma estratégia de reforço da conectividade dos aeroportos, nomeadamente através da procura e incentivo à

criação de novas rotas e apoio ao desenvolvimento das rotas existentes (marketing pro ativo, desenvolvido em consulta com as companhias aéreas e em articulação com o Turismo);

ii. Oferta de serviços de elevada qualidade aos diferentes clientes e *stakeholders* da empresa;

iii. Desenvolvimento das atividades não aviação e melhoria do respetivo contributo para a experiência do passageiro e para os resultados das empresas e da rede;

iv. Melhoria da eficiência das infraestruturas, através de procedimentos operacionais e da modelação das taxas reguladas como fator de otimização da procura;

v. Desenvolvimento das infraestruturas de cada aeroporto de acordo com as necessidades identificadas, incluindo as obrigações de desenvolvimento contratualizadas com o Concedente, numa perspetiva de eficiência e racionalidade económica, e tendo em conta a consulta dos *stakeholders*;

vi. Melhoria da produtividade nas atividades desenvolvidas pelos diversos aeroportos, nomeadamente através da integração da inovação nas diversas áreas da empresa;

vii. Desenvolvimento dos recursos humanos de forma a incentivar o desempenho individual, combinando a responsabilidade, o empenhamento e a recompensa;

viii. Desenvolvimento ambientalmente sustentável da atividade aeroportuária, tendo em atenção a minimização dos seus efeitos nos agentes que operam nos aeroportos e nas populações das áreas circundantes;

ix. Reforço das relações com os *stakeholders* e desenvolvimento de relações com todos os colaboradores, clientes, fornecedores e prestadores de serviços, orientadas segundo os princípios da ética e da responsabilidade social;

x. Integração dos benefícios resultantes da experiência do novo acionista como gestor de infraestruturas, nomeadamente através da internacionalização das atividades da ANA para mercados com afinidades históricas e culturais, como os países de língua portuguesa presentes nos diversos continentes.

III.3 Políticas e ações transversais

As linhas de orientação estratégica definidas para o período 2013-2017, enquadram os objetivos e ações da ANA e da ANAM, nomeadamente um conjunto de políticas cujos elementos principais são definidos corporativamente – Desenvolvimento do Negócio

Aviação/Marketing e Incentivos, Segurança (*Security* e *Safety*), Qualidade, Ambiente, Inovação e Desenvolvimento tecnológico, Recursos Humanos, Responsabilidade Social e Política Tarifária.

Essas políticas enquadram a atuação dos aeroportos no estabelecimento das ações necessárias para alcançar os objetivos definidos qualitativa ou quantitativamente.

III.3.1 – Marketing e Incentivos

Desenvolvimento do Marketing pro ativo em conjunto com as Companhias Aéreas e outros *stakeholders*, nomeadamente o Turismo, com vista a:

- Desenvolvimento do negócio aviação através da promoção de novos serviços aéreos ou do crescimento dos serviços existentes e gestão proactiva de clientes, designadamente o acompanhamento de contas estratégicas numa perspetiva de *Strategic Airline Account Management*;
- Adaptação do produto aeroportuário às necessidades e expectativas das companhias aéreas e dos passageiros, em conformidade com os resultados da auscultação contínua dos clientes;
- Reforço da articulação com os agentes económicos e entidades públicas que integram a cadeia de valor do turismo.

III.3.2 – Política Tarifária

No quadro do novo modelo de regulação económica, foram definidos os seguintes princípios e vetores de atuação:

Politica Tarifária	Vetores de atuação
Assegurar a transparência no estabelecimento e a não discriminação na aplicação das taxas aeroportuárias.	Assegurar uma participação ativa e global dos utilizadores dos aeroportos nos processos de consulta, tomando em conta os seus pareceres nas decisões tarifárias tomadas.

Politica Tarifária	Vetores de atuação
Adaptação progressiva às características específicas dos diferentes aeroportos geridos pela ANA.	Adaptação das taxas até à data de rede à realidade e estratégia estabelecida para cada aeroporto da Rede; Ajustamento do valor das taxas de segurança e de PMR à base de custos registada em cada aeroporto ou grupo de aeroportos.
Promover o incremento da eficiência e da racionalização/ otimização da capacidade das infraestruturas.	Modelação da taxa de aterragem e de estacionamento com vista a uma maior eficiência na utilização das infraestruturas do lado ar em linha com o nível de consumo de recursos de cada operação; Estimular o uso da infraestrutura em *off-peak*; Promover o crescimento de *load factors*.
Garantir a competitividade das taxas praticadas.	Modelação da taxa de serviço a passageiros de forma a estimular a competitividade do segmento de tráfego em transferência.
Constituir o sistema de *pricing* como vetor estratégico para estimular o crescimento da procura de uma forma sustentada.	Garantir uma articulação entre a estrutura de taxas praticada e a existência de um sistema de incentivos/prémios que promova o desenvolvimento de novas rotas, novas frequências para os aeroportos.

III.3.3 – Facilitação e Segurança (*Security* e *Safety*)

Facilitação

Ao nível da Facilitação destacam-se as responsabilidades da ANA, na implementação das atividades previstas nos Regulamentos Europeus n.º 1107/2006 e 261/2004, relativos ao serviço de assistência a Pessoas de Mobilidade Reduzida nos aeroportos e aos direitos dos passageiros, respetivamente.

A avaliação da qualidade do serviço de assistência a Pessoas de Mobilidade Reduzida, prestado é feita através de indicadores de qualidade de serviço estabelecidos. Em linhas gerais, a definição do nível de serviço pretendido assenta basicamente em 3 aspetos, alinhados com as metas definidas ao nível ECAC:

- Todos os passageiros deverão ficar satisfeitos com o serviço prestado;
- Todos os passageiros deverão chegar ao seu avião atempadamente de forma a permitir o seu embarque e partida do avião no horário previsto;
- Todo o pessoal envolvido no contacto direto com os PMR deve ter formação adequada.

Os PMR deverão notificar a transportadora aérea, o seu agente ou operador turístico, com uma antecedência mínima de 48 horas face à hora publicada de partida do voo ou

chegada do voo. No caso de ser a mesma transportadora aérea, a notificação de partida é válida também para o regresso.

Os níveis de serviço a atingir dependem do nível de antecedência da receção da solicitação de assistência. Considera-se que existindo uma pré-notificação de solicitação do serviço, ou seja que o mesmo é recebido até às 36 horas antes do voo, os níveis de serviço terão de ser os seguintes:

Embarque Com pré-notificação
• 80% dos passageiros não devem aguardar mais de 10 minutos por assistência (após ter sinalizado a sua chegada) • 90% dos passageiros não devem aguardar mais de 20 minutos por assistência • 100% dos passageiros não devem aguardar mais de 30 minutos por assistência

Desembarque Com pré-notificação
• 80% dos passageiros não devem aguardar mais de 5 minutos por assistência, "após calços" • 90% dos passageiros não devem aguardar mais de 10 minutos por assistência • 100% dos passageiros não devem aguardar mais de 20 minutos por assistência

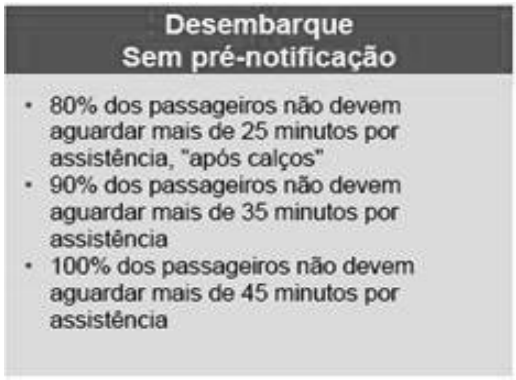
No caso de não existir a pré notificação, ou seja, de a solicitação do serviço não ter sido rececionada até 36 horas antes do voo, os níveis de serviço foram ajustados. No embarque quando o pedido é rececionado com menos de 36 horas antes do voo:

Embarque Sem pré-notificação
• 80% dos passageiros não devem aguardar mais de 25 minutos por assistência (após ter sinalizado a sua chegada) • 90% dos passageiros não devem aguardar mais de 35 minutos por assistência • 100% dos passageiros não devem aguardar mais de 45 minutos por assistência

Para o processo de desembarque foi definido um nível intermédio de serviço quando a receção da solicitação do serviço ocorre entre as 36 horas e os 90 minutos antes da hora do voo:

Com pré-notificação de 90 minutos
• 80% dos passageiros não devem aguardar mais de 15 minutos por assistência, "após calços" • 90% dos passageiros não devem aguardar mais de 20 minutos por assistência • 100% dos passageiros não devem aguardar mais de 30 minutos por assistência

No desembarque, quando receção do pedido ocorre com uma antecedência inferior a 90 minutos antes da hora do voo:



Quanto aos direitos dos passageiros, serão aplicadas as responsabilidades que vierem a ser definidas para as entidades gestoras aeroportuárias, no processo de revisão do atual Regulamento europeu n.º 261/2004.

Segurança (*Security* e *Safety*)

Nos aeroportos sob gestão ANA verificar-se-á a:

- Continuação da aplicação das políticas de segurança, quer na vertente operacional (*safety*), quer contra atos ilícitos (*security*), definidas a nível central;
- Continuação da realização periódica de exercícios de emergência, de acordo com as normas da ICAO e as boas práticas da indústria.

Security

Assegurar os mais elevados padrões de prevenção e proteção da Aviação contra atos ilícitos, na operação em terra, nos aeroportos sob gestão ANA, através do cumprimento das normas e requisitos nacionais (PNSAC, PNFSAC, PNCQSAC, etc.), europeus (Reg. 300/2008, Reg.185/2010 e demais atualizações) e ICAO (Anexo 17, Doc. 8973), que lhe são aplicáveis. Observar, sempre que possível, as boas práticas no domínio da segurança da aviação civil.

Garantir uma colaboração ativa com as entidades públicas responsáveis pela segurança – *security*.

Ações

- Aplicação das normas e procedimentos de segurança estabelecidas ao nível aeroportuário (PSA, PAFSAC e PACQSAC), nomeadamente as que asseguram o cumprimento das competências da entidade gestora aeroportuária, definidas na Instrução de Segurança da Aviação Civil, de 27 de Dezembro de 2012 do INAC;

- Realização de ações de formação internas de *security* e de *workshops* bianuais envolvendo os *stakeholders*;
- Implementação do processo de rastreio de LAGs (Líquidos, Aerossóis e Géis) em conformidade com os Regulamentos Europeus n.º 245 e 246/2013;
- Estudo das boas práticas ao nível do rastreio de passageiros e bagagens de cabine, com vista à otimização de fluxos e da qualidade de serviço ao passageiro;
- Definição da metodologia e início da implementação do SEMS – *Security Management System.*

Safety

Assegurar elevados padrões de segurança operacional nas operações realizadas nos aeroportos ANA, para todos os tipos de intervenientes na operação: aeronaves, *staff*, viaturas e equipamentos. Manter a certificação dos aeródromos sob gestão ANA.

Ações

- Certificação EASA: certificação dos aeroportos, em 2014, tendo por base os requisitos essenciais do Anexo V ao Regulamento 1108/2009, de 21 de Outubro de 2009;
- Harmonização de procedimentos e práticas com outros aeroportos, nomeadamente para a operação em aeroportos penalizados por constrangimentos físicos;
- eTOD : Recolha e notificação dos dados eletrónicos do terreno e obstáculos na área de cobertura geográfica da área 3 (área limítrofe da área de movimento do aeródromo);
- Aplicação do ADQ / Regulamento (UE) nº 73/2010 da Comissão, de 26 de Janeiro de 2010;
- Regulamentação dos Serviços de Salvamento e Luta Contra Incêndios;
- SES – *Single European Sky* (*LOCAL SINGLE SKY IMPLEMENTATION PLAN -LSSIP*): Assegurar os requisitos de qualidade dos dados e da informação aeronáutica cf. Regulamento (EU) 73/2010, e implementação das ações relevantes para os diferentes aeroportos, de acordo com o previsto no EAPRI – *European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions*;
- Manutenção do desenvolvimento do SMS (*Safety Management System*);
- Disponibilização da ANA para implementação do CDM nos aeroportos de Porto e Faro a partir de 2015;
- Avaliação de oportunidade de extensão do A- SMGCS aos aeroportos de Porto e Faro.

III.3.4 – Qualidade

Garantir padrões internacionais de qualidades nos aeroportos, em particular nas vertentes da segurança e da operacionalidade, que satisfaçam ou excedam as expetativas dos clientes, maximizem os proveitos e promovam a motivação dos colaboradores.

Ações

- Manutenção do Programa *Airport Service Quality* (ASQ) *Survey (*estudo de Avaliação da Satisfação do Cliente Passageiro) e Avaliação da Satisfação da Companhia Aérea, monitorizados através da realização de inquéritos e identificação de medidas a implementar em cada aeroporto, em conformidade com os seus resultados;
- Aprofundamento da análise da qualidade de serviço que decorre dos Acordos de Nível de Serviço (SLAs) estabelecidos com os parceiros, para os diferentes subsistemas aeroportuários (embarque, segurança, check-in, etc)[12].
- Avaliação da relação custo benefício das certificações que a empresa detém no âmbito do Sistema de Gestão Integrado (Qualidade, Ambiente, Segurança e Saúde no Trabalho, e ainda em Investigação, Desenvolvimento e Inovação), e também da Certificação ASQ Assured, de quatro aeroportos (Lisboa, Porto, Faro e Ponta Delgada) e do reconhecimento do 2º nível (*Recognized for Excellence*) do Modelo Europeu da Excelência EFQM (*European Foundation for Quality Management*) e sua manutenção em caso de avaliação positiva.

III.3.5 – Ambiente

Melhorar continuamente a prestação ambiental e aplicar sistematicamente os princípios do desenvolvimento sustentável no planeamento, conceção, construção, operação e desativação de instalações, sistemas e serviços, nomeadamente, promovendo:

- O aumento da taxa de valorização de resíduos;

[12] Estes dois elementos são fundamentais para a monitorização dos indicadores de qualidade de serviço estabelecidos no Anexo 7, Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuário (RQSA) do Contrato de Concessão. O RQSA prevê a realização de um processo de consulta a clientes, até ao final de 2013, por forma a serem acordadas as métricas do Regime de Qualidade de Serviço, a submeter à Autoridade Reguladora, para aprovação.

- A redução dos consumos de energia (TEP/TU);
- A redução dos consumos de água (m3/TU);
- O cumprimento da legislação sobre emissões sonoras;
- A redução das emissões atmosféricas (diretas ou indiretas);
- A Acreditação Aeroportuária de Carbono.

Ações

Tendo em conta os objetivos globais identificados, foram definidas metas e ações por aeroporto, tendo em conta o respetivo desempenho em 2012, os quais se apresentam na parte B deste ponto III.

III.3.6 – Inovação e Desenvolvimento Tecnológico

Estimular a inovação de uma forma sistemática, eficiente e eficaz e contribuir para o reforço das vantagens competitivas da empresa numa economia globalizada e assente no conhecimento.

Ações

- Candidaturas a novos projetos de I&D comunitários, co financiados, no âmbito do Programa *Horizon* 2020 e outros, em áreas estratégicas para a empresa (*safety*, *security*, eficiência aeroportuária, intermodalidade, satisfação do passageiro, tecnologias inovadoras, etc.);
- Desenvolver colaborações com parceiros brasileiros;[13]
- Integração do Projeto "*EiT- Energy In Time*" do 7.º Programa Quadro da CE, que se iniciará em outubro de 2013 e se irá prolongar até outubro de 2017;
- Conclusão até final de 2014, dos projetos do 7.º PQ da CE, CRISIS (e TASS); do Projeto *Eurostar* SECAIR e do Projeto *Smart-er*, um projeto nacional cofinanciado pelo QREN;
- Aprofundar estratégias de desenvolvimento e comercialização, com outras entidades como: (i) Frauhnöfer IIS e Bijodata nas áreas de *Smart Cities*, *Security* e eficiência dos transportes de carga; Plataformas de MIDDLEWARE e soluções de posicionamento e seguimento que contribuam para a eficiência, *safety* e *security*

[13] O interesse destas colaborações foi formalmente reconhecido na XI Cimeira Brasil-Portugal, constando do ponto 9 da Declaração Conjunta de 10 de junho de 2011: "Valorizaram o Projeto de Cooperação em matéria de Investigação/Pesquisa e Desenvolvimento (I&D/P&D) que envolve a ANA".

aeroportuária, (ii) Thales Portugal em soluções para a melhoria da eficiência e segurança operacional e da oferta comercial, na gestão de ocupação de espaços e medição de filas, (iii) E-Semble para a comercialização de simuladores de formação para gerir situações de crise, (iv) LINK para a comercialização de soluções visando o controlo de bagagens porta a porta, e INESC TEC/INESC Brasil e a PT-Portugal Telecom para o desenvolvimento e comercialização de soluções com os parceiros brasileiros;

- Consolidação do *networking* com as universidades;
- Desenvolvimento de um "Plano Tecnológico" devidamente articulado com o plano operacional dos diferentes aeroportos;
- Integração dos processos aeroportuários, incluindo os associados ao *turn-around*, no âmbito do novo conceito *air to air process;*
- Utilização de tecnologias inovadoras que minimizem a necessidade de novos investimentos em infraestruturas. As soluções móveis baseadas em processamento de vídeo, NFC, geolocalização facultarão serviços de self-service ao passageiro e possibilitarão que ele tenha acesso a uma melhor informação e se movimente mais rapidamente no Terminal.

III.3.7 – Recursos Humanos

O desenvolvimento de cada colaborador e o ajustamento das competências às necessidades do negócio são fatores chave na política de recursos humanos, procurando:

- Garantir elevados padrões de motivação dos colaboradores, através de políticas de gestão dos RH alinhadas com a estratégia da empresa e as competências individuais;
- Disponibilizar a formação adequada às necessidades dos colaboradores e aos desafios da gestão futura do negócio aeroportuário;
- Proporcionar enriquecimento curricular através de experiências em ambientes diversificados, no interior do grupo VINCI;
- Na área de Segurança e Saúde no Trabalho, garantir que os processos são executados tendo em conta os riscos e a sua prevenção e controlo, e cumprindo os requisitos legais aplicáveis.

Ações

- Definição de Planos Individuais para cada um dos colaboradores, no âmbito do Sistema Integrado de Desenvolvimento lançado em 2013;
- Aprofundamento do Sistema de Avaliação de Desempenho, para identificar e reconhecer o mérito individual;
- Promoção da mobilidade interna, nomeadamente no âmbito das possibilidades decorrentes da integração no Grupo VINCI;
- Implementação do Plano Estratégico de Formação revisto, de forma a potenciar uma abordagem mais adaptada às necessidades dos Colaboradores e da Empresa;
- Desenvolvimento de instrumentos, em colaboração com o Observatório Nacional de Recursos Humanos, que permitam obter uma informação mais profunda e direcionada à perceção da opinião dos Colaboradores sobre a Empresa;
- Desenvolvimento de uma visão de responsabilidade social interna;
- Revisão do Acordo de Empresa, num clima de paz social, de forma a dispor de uma ferramenta de desenvolvimento das carreiras profissionais.

III.3.8 – Responsabilidade Social

Fortalecimento de relações positivas com as partes interessadas, desenvolvendo um trajeto cada vez mais firme, com vista a envolver as comunidades como parceiro-chave.

Ações

- Reforçar o programa de voluntariado ANA;
- Reforçar as relações com os *stakeholders*;
- Dar continuidade ao programa "Bolsas ANA Solidária", à promoção da inclusão social pela educação, em colaboração com as escolas em comunidades envolventes, através do projeto "Educar e Crescer", que apoia o desenvolvimento dos melhores talentos, com a atribuição de bolsas de estudo a jovens estudantes que estão prestes a ingressar no ensino superior designadas "BOLSAS ANA SOLIDÁRIA".

III.3.9 – Relação com *Stakeholders*

Criação de estruturas consultivas em cada aeroporto, ou conjunto de aeroportos regionais, com o objetivo de reforçar a coordenação com os *stakeholders* relevantes.

PARTE B - AEROPORTOS

Tendo em conta a caracterização da situação atual – dos aeroportos do Grupo ANA e da envolvente externa – e ainda a definição das linhas de orientação estratégica tal como estão apresentadas no ponto 2 do Capítulo III, passa-se a seguir à abordagem do Planeamento Estratégico para cada aeroporto do grupo.

AEROPORTO DE LISBOA

1. INTRODUÇÃO

O Aeroporto de Lisboa, aberto em 15 de Outubro de 1942, é o aeroporto português com maior volume de tráfego – 15,3 milhões de passageiros totais em 2012 - ocupando uma área total de 490 ha.

A zona de influência do aeroporto abrange a área metropolitana de Lisboa, o maior centro económico e populacional do país, constituída por 18 concelhos, com uma população total de 3,2 milhões de pessoas, o que corresponde a cerca de um terço da população de Portugal. A maioria da população encontra-se a 1 hora de distância do aeroporto, vivendo, a duas horas de distância, mais de 1 milhão de pessoas.

O aeroporto opera com duas pistas cruzadas, desde 1962, ambas em pavimento betuminoso, que servem dois terminais de passageiros (T1 e T2), um terminal de carga e um terminal militar, designado como AT1 (Aeródromo de Trânsito nº 1).

Está classificado com a categoria 4E (ICAO), a aeronave crítica é da classe E, representada pelo Boeing 747 – 400. As coordenadas do ponto de referência (ARP) são Lat 38 46 27 N / 009 08 03 W e a altitude de referência é de 114m / (374ft).

2. ENQUADRAMENTO

2.1 Caracterização Interna

2.1.1 Evolução do Tráfego 2008-2012

O tráfego do aeroporto de Lisboa evoluiu de 13,6 milhões de passageiros totais, em 2008, para 15,3 milhões em 2012, tendo registado uma taxa de crescimento média anual de 3,1%.

A análise da evolução do tráfego, no período 2008-2012, segundo diferentes critérios – por segmentos de tráfego, por mercados, por companhias aéreas, por tipos de fluxos e por motivação da viagem, é apresentada seguidamente.

Por segmentos de tráfego - Verificou-se um crescimento de 1,9 p.p da quota de mercado das companhias tradicionais, enquanto as *low cost* cresceram apenas 0,4 p.p no mesmo período. As companhias *charter,* por seu lado, viram a sua quota de mercado reduzir-se em cerca de 2,3 p.p.

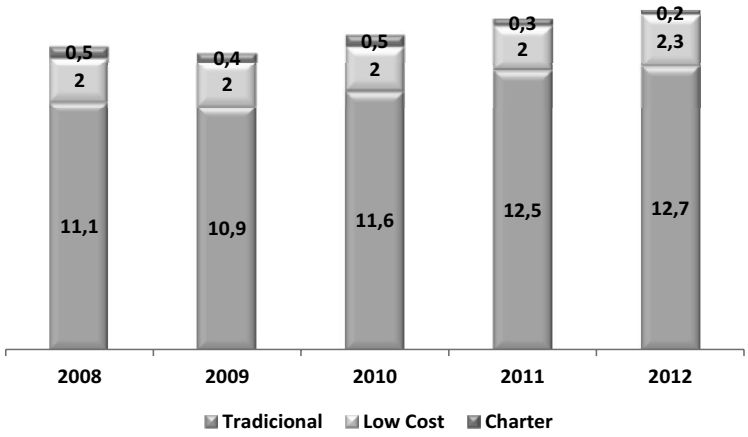


Figura 21 – Evolução do tráfego por segmentos (Mpax) 2008-2012

Por mercados – Espanha representou o maior mercado, entre 2008 e 2012, embora com um crescimento médio anual reduzido (1,2%). O mercado doméstico evidencia mesmo um decréscimo médio anual de 1%.

França regista o maior crescimento, fortemente alimentada por novas rotas ou aumentos de capacidade das companhias aéreas, fundamentalmente de operadores *low cost* como a easyJet e a Transavia France, mas também de operadores tradicionais como a TAP Portugal e a Aigle Azur.

O crescimento do Brasil foi claramente sustentado pelo aumento do número de rotas e frequências, na operação de *hub* da TAP Portugal, cimentando ainda mais o posicionamento de Lisboa como o principal *hub* europeu para este país. No caso da Suíça, o crescimento está alicerçado no forte incremento da operação da easyJet para Genebra e Basileia. O crescimento do tráfego para a Holanda teve como base a nova operação da easyJet para Amesterdão, bem como as novas operações da Transavia, tendo sido totalmente alicerçado em operações *low cost*.

O Reino Unido e a Alemanha evidenciaram crescimentos bem mais contidos que os mercados anteriormente referidos.

Mercados	2008	2012	% 08-12
Espanha	1.883.645	1.976.769	1,2
Portugal	2.009.257	1.933.394	-1,0
França	1.393.375	1.748.512	5,8
Brasil	1.160.418	1.486.974	6,4
Alemanha	1.206.480	1.338.966	2,6
Reino Unido	1.173.626	1.226.001	1,1
Itália	821.192	940.144	3,4
Suiça	662.061	810.620	5,2
Holanda	498.023	621.564	5,7
Outros	2.795.543	3.218.232	3,6
TOTAL	**13.603.620**	**15.301.176**	**3,0**

Figura 22 – Tráfego de passageiros por mercados em 2008 e 2012

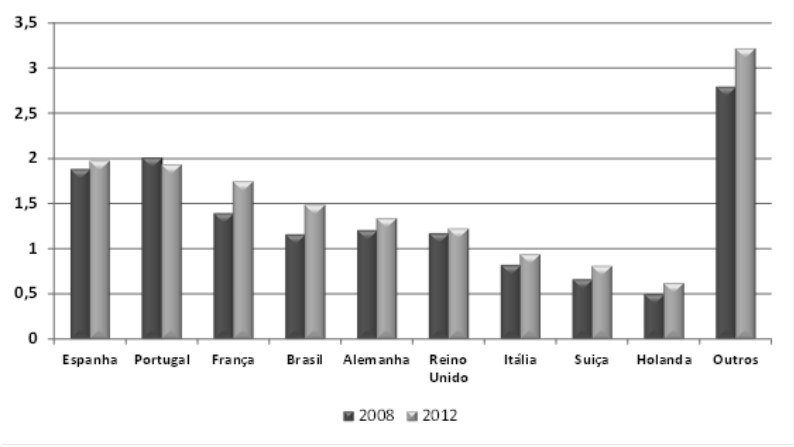


Figura 23 – Evolução do tráfego por mercados (Mpax) 2008 e 2012

Por companhias aéreas - Entre as companhias tradicionais destaca-se o crescimento de 4,6% ao ano da TAP Portugal, que teve por base a abertura de novas rotas no mercado europeu e no mercado brasileiro e africano.

Verificou-se um forte crescimento médio anual da easyJet com 14,3%, sustentado na sua progressão inicial ainda como companhia não baseada, e a partir de 2012, com a sua base operacional neste aeroporto, com a abertura inicial de 5 novas rotas.

Em sentido contrário destaca-se a SATA, com um forte decréscimo anual (-10%), relacionado com a quebra do tráfego doméstico entre Lisboa e Açores e Madeira, principalmente neste último caso, dado que a companhia aérea encerrou esta ligação.

Companhias	2008	2012	% 08-12
TAP Portugal	7.511.006	9.006.517	4,6
easyJet	1.053.366	1.796.547	14,3
Lufthansa	503.411	604.843	4,7
Air France	407.950	414.611	0,4
Sata	595.754	390.719	-10,0
Outros	3.532.133	3.087.939	-3,3
TOTAL	**13.603.620**	**15.301.176**	**3,0**

Figura 24 – Tráfego de passageiros por Companhia Aérea em 2008 e 2012

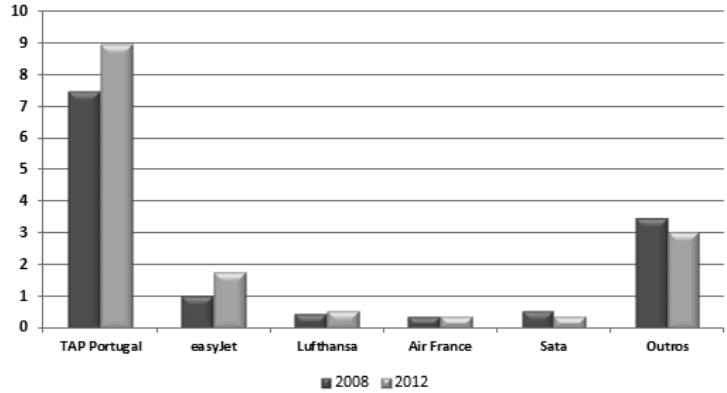


Figura 25 – Evolução do tráfego por Companhia Aérea (Mpax) 2008 e 2012

Por tipo de fluxos **-** Tendo por base os mais recentes resultados dos inquéritos ao perfil do passageiro, relativos ao Verão e Inverno IATA 2012 + Inverno IATA 2012, é possível verificar que a quota de *inbound* é superior à de *outbound,* e que a quota de transferências é superior a qualquer uma das outras.

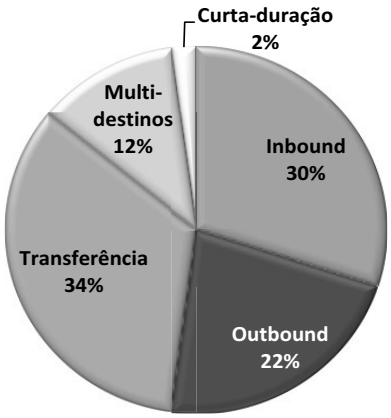


Figura 26 – Distribuição da quota de passageiros por tipo de fluxos

Por motivo da viagem - O turismo e lazer dominam claramente, seguidos da visita a familiares e amigos, ficando o motivo profissional para o 3º lugar.

Figura 27 – Distribuição percentual de passageiros por motivo de viagem

2.1.2 Infraestruturas[14]

O aeroporto de Lisboa dispõe das infraestruturas e sistemas seguidamente indicados:

[14] Valores após a conclusão do PDALS (2014)

ÁREA DE MOVIMENTO		
Pistas / Especificações	**Pista 03/21**	**Pista 17/35**
Designação	03/21	17/35
Orientação geográfica	023/203	168/348
Dimensões (comp. X larg.)	3,805 x 45	2,304 x 45
Strip	3,925 x 300	2,424x150 ; 2,520x150
Clearway	300 x 100	Não
RESA	240 x 90	110 x 90
Pavimento	Asfalto	Asfalto
Classificação capacidade	PCN 80/F/B/W/T	PCN 52/F/B/W/T

Taxiways	19
Rets	2 (HN e HS)

Plataformas de estacionamento	
Nº Máximo de *stands*	**71**
Em contacto	17
Remotos	54
Nº Mínimo de *stands*	**58**
Em contacto	17
Remotos	41

Outras facilidades
- Plataforma Polivalente; - Energia de emergência para as infraestruturas críticas da operação e segurança, conforme requisitos ICAO; - Rede de hidrantes para abastecimento de combustível, conforme requisitos ICAO; - Rede de hidrantes para abastecimento de combustível em todas as posições de estacionamento (exceto plataforma da aviação geral); - Controlo de Tráfego Aéreo (NAV).

TERMINAIS DE PASSAGEIROS **Fluxo de Partidas**		
	Terminal 1	**Terminal 2**
Check-in		
Balcões	101	22
Kiosks	55	0
Controle de Segurança		
Posições	38	7
Controle de Fronteira		
Balcões convencionais	18	4
Sistema Rapid	12	3

Portas de Embarque		
Portas	43	14

Terminal de Bagagem de Partidas		
Capacidade bag/hora	8.400	1.000

Terminal de Bagagem de Transferências		
Capacidade bag/hora	2.400	0

Fluxo de Chegadas – Terminal 1
18 balcões convencionais e 12 sistema Rapid, para controle de fronteira, 12 tapetes de entrega de bagagens (+ 2 para bagagem fora de formato), com capacidade de processamento de 6.250 bagagens.

Carga e Correio
Capacidade de processamento de 100 mil toneladas/ano, com possibilidade de expansão do atual Terminal de Carga até às 150 mil ton/ano.

INFRAESTRUTURAS COMPLEMENTARES	
Infraestrutura	**Capacidade**
Manutenção de Aeronaves[15]	7 hangares de Manutenção de Aeronaves, com capacidade instalada para 3 Wbodies e 5 Nbodies
SLCI e Posto Avançado	Meios de extinção que excedem os *standards* ICAO, incluindo no número de viaturas.
Instalações para os prestadores de serviços de Assistência em Escala	Áreas dedicadas de 15.022 m² para a Groundforce e de 8.894 m2 para a Portway
Fuel Farm	Número médio de dias de operação garantido de 5 dias e *Maximum delivery rate* de 63 l/s. Reposição do stock feita diariamente a partir dos reservatórios de Aveiras com recurso a autotanques.
Catering	Edifício para preparação de refeições que se encontra alugado a um dos operadores, dispondo o outro operador, participado pela TAP, de instalações próprias.

2.1.3 Acessibilidades

O aeroporto encontra-se localizado próximo do centro de Lisboa, dispondo de carreiras de autocarros públicos, incluindo uma carreira específica à zona central da cidade e às principais estações ferroviárias (Gare do Oriente, Santa Apolónia e Rossio), e de ligação por metropolitano.

Fica no acesso direto da autoestrada A1, que liga Lisboa e Porto, sendo o acesso de Cascais/Estoril efetuado pela A5.

[15] Os hangares com maior capacidade pertencem ao grupo TAP.

O sistema rodoviário regional que circunda o aeroporto está congestionado nos períodos de ponta do dia, que coincidem com as horas de ponta do aeroporto em termos de chegadas e partidas.

Existem atualmente três pontos de entrada no aeroporto: a partir de Sul, pela Alameda das Comunidades, logo após a "Rotunda do Aeroporto", o maior elemento de distribuição de tráfego para o centro de Lisboa, e a partir das vias 2ª Circular e Avenida Marechal Gomes da Costa, na direção do novo centro urbano, designado "Parque das Nações" ou EXPO.

A Av. de Berlim, uma via urbana com tráfego intenso, faz a ligação à parte Nascente da cidade, dando acesso à área da EXPO, a alguns bairros com maior densidade populacional, e ainda a algumas vias rápidas. O acesso rodoviário a partir do Norte pela A1 tem duas saídas para o aeroporto. Um aspeto singular deste aeroporto é o facto de existir uma estrada a um nível inferior que atravessa o aeroporto e liga a Rotunda da BP à parte Nascente da Rotunda do Relógio, a Sul, permitindo aos automobilistas contornar algumas partes da 2ª Circular.

A ligação a sul por atravessamento do Tejo pode ser feita através da ponte Vasco da Gama (pela 2ª circular), ou da ponte 25 de Abril (pela 2ª circular/eixo Norte Sul), ambas com acesso fácil e direto ao aeroporto.

Também o acesso pela CRIL e pela A8-Oeste conflui com a entrada Norte pela A1 que acede ao aeroporto via 2ª Circular.

O aeroporto dispõe já de uma ligação do metropolitano, a qual passando pela Gare do Oriente (acesso à área da EXPO e ligação ferroviária ao Norte e Sul de Portugal) permite ligar o aeroporto ao centro da cidade em poucos minutos.

2.1.4 Recursos Humanos

No final de 2012, o Aeroporto de Lisboa integrava 307 efetivos equiparados (FTE's), menos 13 do que no final de 2008, tendo-se verificado uma redução no número de efetivos a partir de 2009, que estabilizou no último ano, conforme Figura 28.

Paralelamente à redução de efetivos, e em convergência com esta política, tem sido intensificado o recurso ao *outsourcing* para funções de operação (*Security*, Sistemas de Bagagem, Socorros) e para manutenção das infraestruturas e equipamentos, como fica evidenciado na Fig. 28.

Tirando partido da proximidade com os serviços centrais da empresa, o aeroporto adotou também uma política de deslocalização de algumas funções para estes serviços, de que são exemplos as relativas a tecnologias de informação e a transportes.

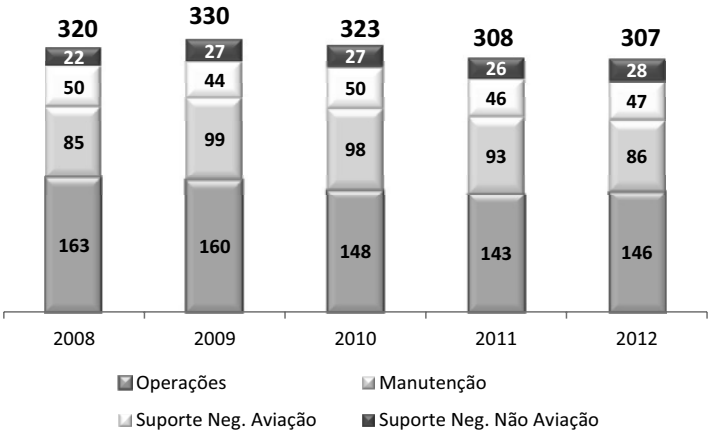


Figura 28 – Distribuição dos FTE's

Ao quadro de efetivos acresce o contributo dos colaboradores em funções corporativas, partilhados por todos os aeroportos, nomeadamente nas áreas Jurídica, Desenvolvimento de Infraestruturas, *Security*, *Safety*, Ambiente e Sistemas de Informação.

2.1.5 Qualidade

Os resultados globais, no período 2008-2012 mostram uma melhoria progressiva, tanto no *Airport Service Quality Survey* (ASQ), como nos Acordos de Níveis de Serviço (SLAs).

ASQ - O Índice de Satisfação dos Passageiros do aeroporto está abaixo da média da ACI, mas vem registando uma aproximação progressiva conforme Fig. 29.

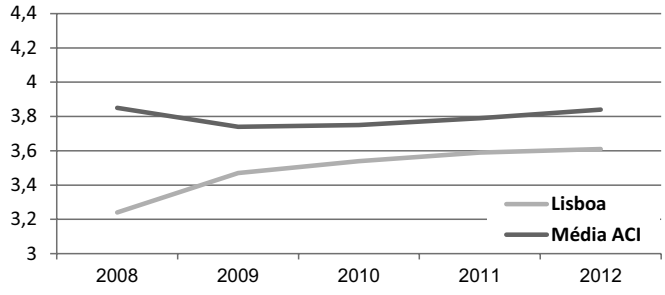


Figura 29 – Índice da Satisfação geral dos Passageiros (ASQ)

SLA – Conforme Fig. 30, a evolução do grau de cumprimento dos *SLAs* tem sido positiva, tendo estabilizado os resultados entre 2011 e 2012, em linha com as metas contratualizadas.

Figura 30 – Cumprimento dos SLA´s

2.1.6 Ambiente

Energia - Conforme Fig. 31, o consumo global de energia do aeroporto, decresceu significativamente entre 2011 e 2012, em resultado da diminuição dos consumos de gasolina, gasóleo e eletricidade, não se incluindo neste decréscimo o consumo de gás natural, embora este seja também contabilizado.

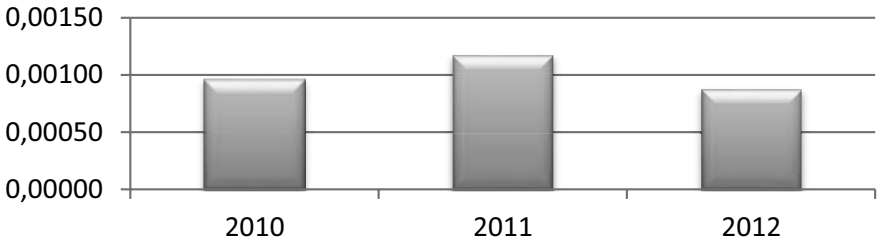


Figura 31 – Consumo de Energia no Aeroporto de Lisboa, entre 2010 e 2012 em TEP/TU

Resíduos - A produção total de resíduos em 2012 foi de 2.995,3 ton, o que representou um decréscimo de 4,37% face ao ano anterior, em função sobretudo da diminuição da produção de resíduos não perigosos. A taxa de valorização foi de 20,15%, o que significou um aumento de 2,59% face a 2011.

Observa-se na figura seguinte a evolução da produção de resíduos por unidade de tráfego.

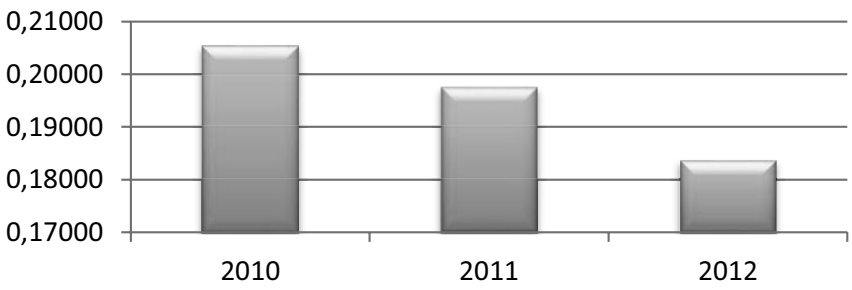


Figura 32 – Produção de Resíduos no Aeroporto de Lisboa por *Traffic Unit*, entre 2010 e 2012

Água - Conforme Fig. 33, verifica-se uma redução no consumo de água, entre 2010 e 2012, por TU (consumo global de 527 199 m³).

Aeroporto	Consumo de água (m3) por TU		
	2010	2011	2012
ALS	0,03780	0,03594	0,03230

Tabela 33 – Consumo de água (m3) por TU no Aeroporto de Lisboa, entre 2010 e 2012

Efluentes - Foram cumpridos, em 2012, os limites para cada um dos parâmetros estabelecidos pela lei, para as águas residuais, águas pluviais e águas de escorrência, o que decorre dos investimentos nos sistemas de drenagem de águas residuais e pluviais e da reformulação da rede existente.

De forma a evitar a contaminação dos sistemas de drenagem de águas, a ANA tem procedimentos de emergência ambiental para a contenção de derrames de substâncias perigosas.

Ruído – Conforme Fig. 34, a maior parte da população na envolvente do aeroporto, está exposta aos níveis mais baixos de ruído proveniente desta infraestrutura, quer no período noturno, quer diurno. Comparando os resultados obtidos pelos Mapas Estratégicos de Ruído (MER) de 2006 e 2011, verifica-se uma redução da população exposta em 2011, em linha com a diminuição da abrangência das curvas isófonas.

Em 2012 foram desenvolvidos Mapas Estratégicos de Ruído, com base na legislação aplicável, para os indicadores LDEN (período integrado de dia-entardecer e noturno) e Lnoite (período noturno). Foram ainda produzidos Relatórios de Monitorização de Ruído. Encontra-se em reformulação o Plano de Ações de Redução de Ruído, tendo por base a informação recolhida no ano de referência de 2011.

Nível de ruído (DB(A))	Area total (Km^2)	Habitações[16]	Pessoas
		(nº estimado)	(nº estimado)
L_{DEN} > 75	1	0	0
L_{DEN} > 65	5	5 600	9 500
L_{DEN} > 55	34	68 400	124 500

Figura 34 – Área, nº de habitações e pessoas estimadas expostos a níveis de ruído originado pelo tráfego aéreo proveniente do Aeroporto de Lisboa, (Mapas Estratégicos de Ruído 2011).

Qualidade do Ar – São realizadas campanhas de monitorização, no período de verão e no período de inverno, com recurso a quatro pontos de amostragem. Da avaliação global dos resultados em 2012, é possível referir que a qualidade do ar no aeroporto

[16] Incluindo aglomerações. Valores com arredondamento às centenas.

de Lisboa registou, em termos gerais, um nível bom, sendo possível verificar, na maioria dos casos, índices coincidentes nos pontos de monitorização e nos locais pertencentes à Rede Metropolitana da Qualidade do Ar.

Biodiversidade - A promoção de "projetos-bandeira" é uma atividade decisiva para desenvolver a consciência coletiva para os desafios da biodiversidade e conseguir a mobilização e o empenho de todos. São exemplos medidas como a implementação de ações associadas ao Protocolo estabelecido com o Instituto para a Conservação da Natureza e Florestas (ICNF) ou o recente "Estudo de Caracterização dos Fatores Ecológicos do ALS Atrativos para a Fauna – (Avifauna, Entomofauna, flora e vegetação)" especificamente desenvolvido para o Aeroporto de Lisboa.

2.1.7 *Safety* e *Security*

Aplicam-se ao aeroporto de Lisboa as políticas de segurança quer da operação quer contra atos ilícitos que estão definidas a nível central.

O Aeroporto de Lisboa viu confirmada a certificação para operação, pelo INAC em Junho de 2013.

Localmente o aeroporto dispõe da estrutura, dos procedimentos e das metodologias de avaliação do risco previstos pela implementação do SMS (*safety management system*) de acordo com as normas ICAO.

O rastreio de passageiros, bagagens e carga é feito por uma empresa de segurança, nos termos do despacho conjunto dos ministérios da administração interna e dos transportes, de Maio de 2004, sob supervisão da polícia de segurança pública que é igualmente responsável pelo patrulhamento das áreas de acesso público e reservado.

Os exercícios de emergência são realizados periodicamente de acordo com as normas ICAO e as boas práticas da indústria.

2.1.8 Custos Operacionais e Investimento

2.1.8.1 OPEX

Os custos operacionais dos negócios do Aeroporto de Lisboa tiveram, desde 2008, um crescimento médio anual de 2,1%, fortemente relacionado com o funcionamento e manutenção da infraestrutura ampliada, no quadro do plano de desenvolvimento da capacidade do Aeroporto. Não obstante, a evolução média anual dos custos operacionais por passageiro foi de -0,9% desde 2009.

A evolução anual nos últimos cinco anos foi a seguinte:

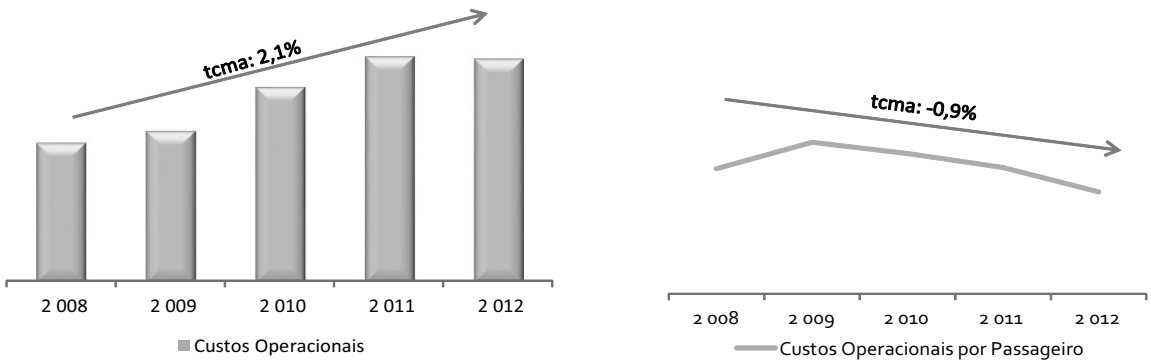


Figura 35 – Evolução dos Custos Operacionais e dos Custos Operacionais por Passageiro

Em 2012 não estão considerados os custos relacionados com a adoção da IFRIC 12, relativa aos contratos de concessão, garantindo-se assim a comparabilidade com os anos anteriores.

Na estrutura dos custos operacionais os fornecimentos externos e as amortizações assumem cerca de 85% do valor global, sendo os restantes 15% referentes a custos com pessoal.

2.1.8.2 Investimento (CAPEX e REPEX)

Nos últimos cinco anos, o total de investimento realizado no aeroporto de Lisboa ascendeu a 358,8 milhões de euros, sendo 97% deste montante diretamente relacionado com a área Aviação e 3% com a área Não Aviação.

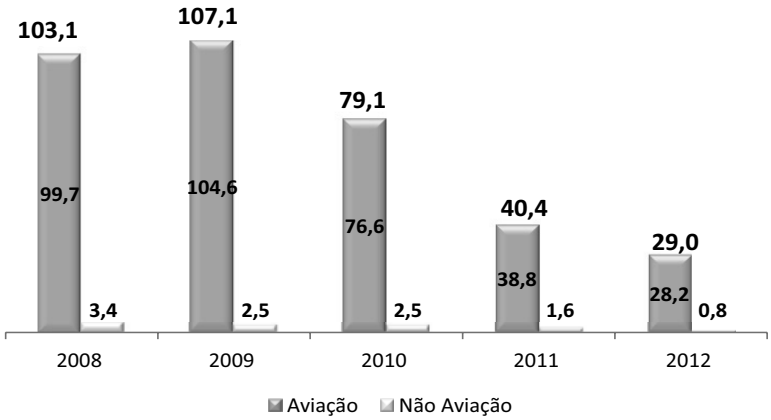


Figura 36 – Evolução do investimento (milhões de euros) nas áreas Aviação e Não Aviação

Aproximadamente 89% do total de investimento Aviação realizado respeita ao Plano de Desenvolvimento iniciado em 2004, nomeadamente: (i) construção do novo Pier Norte (ii) relocalização das instalações do Grupo de Operação Conjunta (iii) construção

do novo Busgate Norte, que implicou a ampliação do sistema de tratamento de bagagens do Terminal 1 (iv) construção do novo Terminal de Carga (v) construção das plataformas 20 e 22 (vi) instalação de equipamentos de apoio à operação nas plataformas 10, 11, 12 e 14 (vii) expansão dos *Taxiways* Q e W e o realinhamento do taxiway A.

Para além dos projetos incluídos no Plano de Desenvolvimento, no que diz respeito à área Aviação, foram também realizadas a remodelação das plataformas 80 e 60 e a ampliação do sistema de tratamento de bagagem do terminal de transferência.

No que se refere aos investimentos diretamente relacionados com a atividades Não Aviação, salientam-se: (i) a construção do Silo Auto para estacionamento de viaturas PP1 (Estacionamento de viaturas); (ii) a remodelação dos balcões de Rent-a-Car do Terminal 1 (Rent-a-Car); (iii) a remodelação dos edifícios de escritórios da área de Lisboa (Exploração Imobiliária); (iv) a remodelação do layout da Praça Central do Terminal 1 (Retalho); (v) a construção da Loja Best of Portugal (Retalho).

2.1.9 Receitas

As receitas operacionais do aeroporto de Lisboa tiveram, entre 2008 e 2012, um crescimento médio anual de 4,2%.

Este crescimento do volume de receitas, num período de forte investimento em capacidade, contribuiu para a manutenção da margem operacional do aeroporto, em linha com o referencial de 25% que a IATA (2006) "*Value Chain for profitability*" refere como a margem operacional necessária para cobrir os custos de capital dos aeroportos.

2.1.9.1 Aviação

No período 2008-2012, as Receitas Aviação do Aeroporto de Lisboa cresceram 3,3% em termos médios anuais. Este comportamento excedeu o ritmo de crescimento médio dos passageiros no período que foi de 3,1%.

Em todo o período, os preços das taxas Aviação não tiveram qualquer atualização, permanecendo a valores de 2008.

A evolução anual das receitas e dos passageiros é visível nos gráficos seguintes:

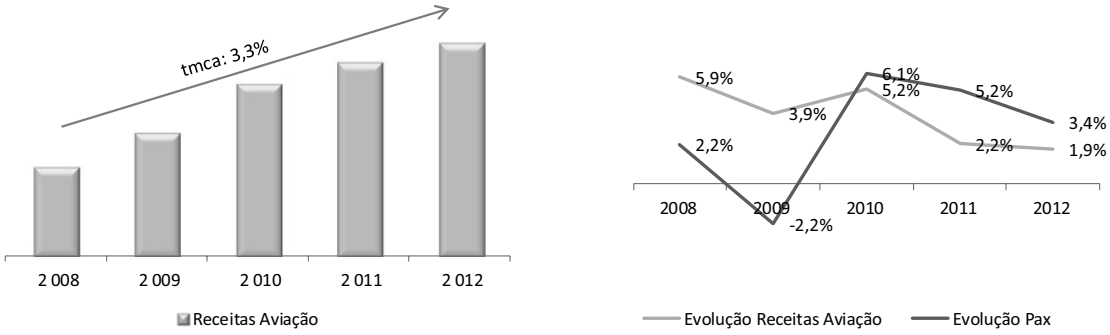


Figura 37 – Evolução das Receitas Aviação e das Receitas Aviação por Passageiro

A evolução anual das receitas e dos passageiros, apresentada na Fig. 37 mostra dois períodos distintos: até 2010 as receitas aviação cresceram a um ritmo superior aos passageiros, tendo no último triénio crescido abaixo dos passageiros. Neste período, as receitas das operações de aeronaves, aterragem/descolagem e estacionamento tiveram um crescimento marginal de 0,5%, relacionado com a manutenção, em termos médios, do número de movimentos de aeronaves.

Ao longo do período, a estrutura da Receita Aviação permaneceu inalterada, sendo que as Receitas Reguladas (à luz do contrato de concessão) representaram cerca de 93% da Receita Total, por contraponto à componente Não Regulada, que representou os 7% remanescentes.

2.1.9.2 Não Aviação

O aeroporto de Lisboa regista o maior contributo, entre os aeroportos da rede ANA, para os resultados globais dos negócios "Não Aviação", pelo que a abordagem estratégica do desenvolvimento destas atividades e dos negócios correspondentes assume um relevo essencial na vida e resultados, não só do aeroporto mas de toda a rede.

As atividades não aviação integram atividades de retalho, imobiliário, estacionamento, rent-a-car e outras. Apresenta-se seguidamente a evolução das receitas destas atividades e respetiva estrutura, no período entre 2008 e 2012.

Verificou-se um crescimento de 5,1% ao ano, que excedeu o ritmo de crescimento dos passageiros totais no período, de 3,1%.

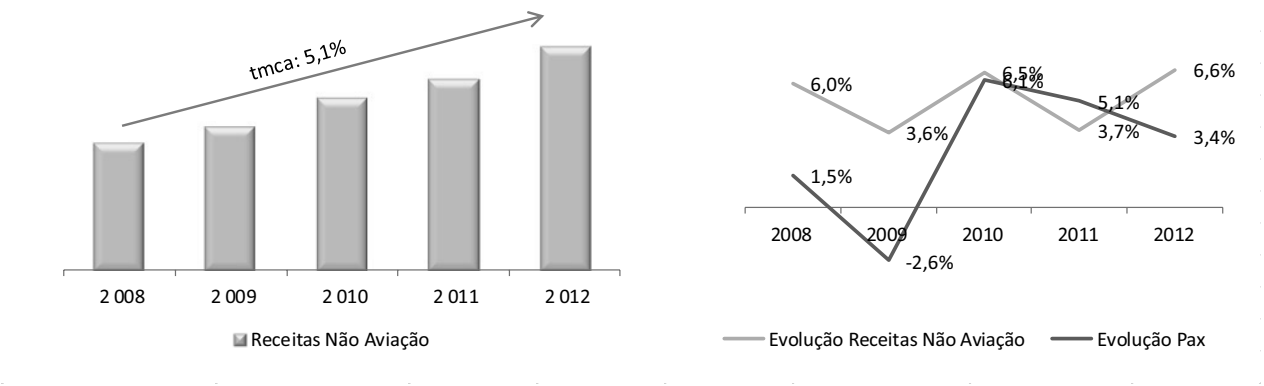


Figura 38 – Evolução das Receitas Não Aviação e Receitas Não Aviação por Passageiro

Por segmento, as tmca foram – Retalho: 9,3%, Publicidade: -0,1%, Estacionamento: 1,4%, Rent a Car: 3,7%, Imobiliária: 3,5%, Outros: -11,3%.

Na evolução da estrutura, a Fig. 39 mostra que o segmento do retalho é o de maior expressão e reforçou o seu peso, passando de 44% em 2008 para 52% em 2012.

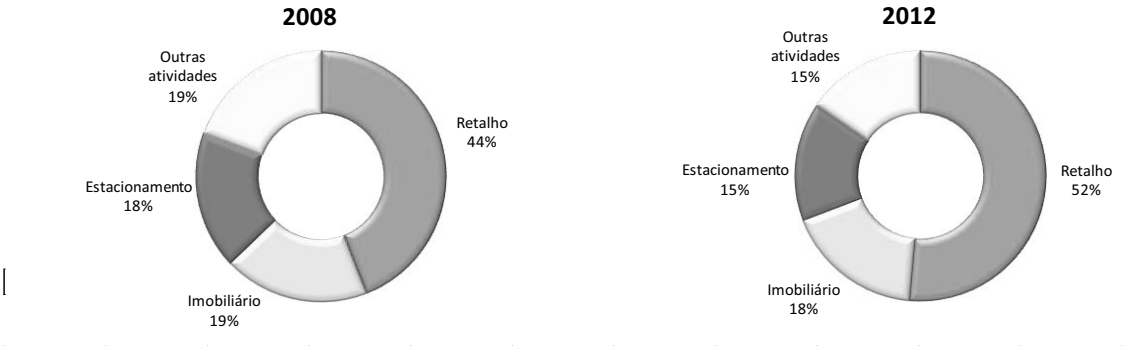


Figura 39 – Estrutura das Receitas Não Aviação

Por segmento, os contributos médios de cada atividade para as receitas globais não aviação foram: Retalho – 48,1%, Publicidade – 4,3%, Estacionamento – 16,8%, Rent-a-car – 9,1%, Imobiliária – 18,3% e Outros – 3,5%.

Da análise integrada das estatísticas anuais de tráfego de passageiros e dos resultados globais dos negócios não aviação, resulta, nomeadamente, que:

- Por segmento de negócio, verifica-se que o retalho cresceu mais acentuadamente (+9,3%), tendo crescido significativamente em 2009 (+8,5%), ano no qual o aeroporto registou decréscimo de tráfego, sendo o resultado da aposta estratégica no desenvolvimento das áreas comerciais do aeroporto e do *mix* de oferta das lojas;

- A publicidade e o estacionamento registaram crescimentos (ou mesmo decréscimos, no caso da publicidade), abaixo do crescimento do tráfego de passageiros;
- Os segmentos de estacionamento automóvel e de imobiliário representavam, em 2012, 33% no total das receitas não aviação, tendo perdido desde 2008, 4 pp na estrutura. O estacionamento reduziu a sua contribuição relativa, de 18% em 2008, para 15% em 2012, refletindo o aumento da oferta da concorrência;
- O retalho é o segmento com maior relevância atingindo, no período e em média, mais de 48% das receitas totais (em 2012 é cerca de 52%).

2.2 Envolvente Externa

2.2.1 Situação económica regional

A Região de Lisboa e Vale do Tejo, situada na Costa Oeste da Europa, ocupa 12 204 Km2, e concentra algumas das principais infraestruturas científicas, tecnológicas, económicas, financeiras e políticas de Portugal.

A região tem cerca de 3,2 milhões de habitantes, aproximadamente 31% da população nacional, segundo os Censos de 2011, tendo registado um crescimento populacional de 6%, entre 2001 e 2011, face a um crescimento de 2% do Continente.

Segundo dados do INE, o PIB de Lisboa e Vale do Tejo representa mais de um terço do PIB nacional, tendo decrescido 1,7%, em 2011, em termos reais, o que representou um decréscimo superior à média nacional.

Com uma capacidade de alojamento significativa, em especial na Grande Lisboa, que disponibiliza quase 30% do total do Continente, o setor turismo tem uma importância relevante para o desenvolvimento da economia regional.

2.2.2 Prioridades do turismo para a região

Plano Estratégico para o Turismo (PENT 2013-2015 aprovado em 16 de Abril pela RCM 24/2013) – Região de Lisboa

De acordo com o PENT, entre 2006 e 2011 a região registou um aumento global de 900 000 dormidas, do qual cerca de 200.000 são dormidas domésticas, e 700 000 de

turismo internacional (aumento global de dormidas de 10% e dos proveitos globais dos empreendimentos turísticos de 13%).

Manteve-se estável a representatividade do mercado internacional (cerca de 70% da procura), destacando-se os aumentos de emissores como o Brasil (mais 350 000 dormidas no período), a França e a Rússia. A sazonalidade manteve-se estável, concentrando julho, agosto e setembro, 35% da procura internacional e 30% da nacional.

A estratégia para o Turismo apresentada no PENT, para a região de Lisboa, é consubstanciada na aposta nos mercados em crescimento, com destaque para o Brasil, França e Rússia, na revitalização dos mercados consolidados, com a fidelização da Espanha, e em novo impulso aos setores mais dinâmicos da Alemanha, Itália, Reino Unido e EUA. Também é recomendada a abordagem da região articulada/integrada com a marca do destino Portugal, a mercados da Ásia e Médio Oriente.

Os três principais produtos propostos para o desenvolvimento da oferta turística relativa à região são as estadias de curta duração em cidade, os circuitos turísticos religiosos e culturais, em particular os que envolvem as peregrinações a Fátima, e o turismo de negócios. Considera-se carecerem de maior desenvolvimento os produtos golfe, náutico (náutica de recreio e *surfing*) e turismo residencial, sobretudo no Estoril e no Oeste, a par da natureza (observação de aves e turismo equestre) e do turismo de saúde.

Quanto ao aeroporto de Lisboa as prioridades estratégicas indicadas no PENT são:

- Diversificação de mercados intercontinentais (EUA, Emirados Árabes Unidos e Ásia);
- Reforço de rotas em mercados estratégicos (sobretudo Reino Unido e Alemanha);
- Diversificação de segmentos em mercados/rotas operadas.

Relativamente às dormidas na região, o objetivo do PENT (2013-15) aponta para uma tendência de crescimento de 1,9%, e define como objetivo um crescimento de 3,2%.

2.2.3 Aeroportos concorrentes - análise comparativa

Numa análise concorrencial entre aeroportos devem ser tidos em consideração dois aspetos fundamentais: (i) a diversidade de destinos oferecidos pelo aeroporto; (ii) o volume de tráfego de transferência (posição de *hub*).

Sendo o aeroporto de Lisboa o principal aeroporto nacional, apresentando mais de 100 destinos internacionais (sobretudo aeroportos europeus ou de países de língua portuguesa em África ou na América do Sul), restringiu-se no entanto a análise à proximidade geográfica e ao número de destinos oferecidos, a fim de poder ser

efetuada uma comparação com os aeroportos espanhóis que preencham esses requisitos, identificando-se como objeto de análise os aeroportos de Madrid e Barcelona.

Madrid (Barajas) – Trata-se do maior aeroporto de Espanha, em termos de tráfego e de capacidade disponível, podendo processar cerca de 70 milhões de passageiros /ano. Com uma capacidade declarada de 120 movimentos/h, pode oferecer *slots* sem restrições, nas horas mais procuradas pelas Companhias Aéreas.

Em 2012 processou mais de 45 milhões de passageiros e disponibilizou mais de 160 destinos, na sua maioria internacionais, para aeroportos europeus e para países americanos de língua espanhola. Sendo o grande *hub* da Companhia Ibéria, presentemente associada à Britsh Airways, apresenta um nível de conetividade sensivelmente superior ao do Aeroporto de Lisboa (160 v. 100 destinos).

O aeroporto tem capacidade suficiente para acomodar crescimentos de tráfego, mormente de transferência, a médio prazo.

Contudo, tem vindo a perder tráfego desde 2007 (cerca de 9% entre 2011 e 2012), quando atingiu o máximo de mais de 52 milhões de passageiros. Em termos acumulados, de Janeiro a Junho de 2013, o tráfego atingiu 18,9 milhões de passageiros, decrescendo 14,7% relativamente ao mesmo período de 2012. Esta situação resulta sobretudo de uma quebra do segmento doméstico, devido à crise económica e à concorrência crescente da alta velocidade espanhola (AVE).

Consequentemente, a competitividade do Aeroporto de Lisboa tem de ser ganha na eficiência operacional, no reforço da sua conectividade, bem como pelo acréscimo de capacidade disponibilizada (declarada) às Companhias que deve ser garantida entre os 40 a 43 mov/hora, mantendo o aeroporto globalmente uma estrutura de preços justos e competitivos e particularmente na oferta de um MCT (*minimum conecting time*) significativamente mais favorável para as designadas *short connections* (ligações curtas entre voos).

Barcelona (El Prat) - Situado a muito maior distância de Lisboa, na província da Catalunha espanhola, disponibiliza cerca de 180 destinos, maioritariamente internacionais, sendo os destinos europeus a grande maioria.

Pode processar até 55 milhões de passageiros, tendo atingido em 2012 o maior volume da sua história - 35 milhões de passageiros, mais cerca de 2,2% do que em 2011 (34,4 milhões). Contudo, em 2013, em termos acumulados - de Janeiro a Junho - o tráfego atingiu 16,1 milhões de passageiros, tendo decrescido 1,8% relativamente ao mesmo período de 2012.

O Aeroporto de Barcelona concorre diretamente com o de Madrid pelo tráfego de transferência, existindo indicações de que a Star Aliance poderá estar interessada em desenvolver uma operação *hub*, para concorrer com o *hub* de Madrid, afeto à One World.

Situação comparativa

Em termos de tráfego, a situação comparativa é apresentada no quadro seguinte:

Aeroportos	2012	%12/11	Jan/Jun 2013	%13/12	Nº destinos
Lisboa	15.301.176	3,5%	7.321.913	4,4%	100
Madrid-Barajas	45.195.014	-9,0%	18.911.596	-14,7%	162
Barcelona-El Prat	35.145.176	2,2%	16.131.471	-1,8%	182

Figura 40 – Situação comparativa dos aeroportos concorrentes

2.3 Análise Estratégica

Para a análise estratégica foi selecionada a Matriz SWOT (*Strengts, Weaknesses, Opportunities, Threats*) que, sendo uma ferramenta habitual de planeamento, tem vindo a ser utilizada no quadro do processo de planeamento estratégico do aeroporto.

Oportunidades	Ameaças
• Reforço da operação *hub* para a América do Sul e África beneficiando da posição geográfica num triângulo de três continentes (Europa, África e América) e para outros países/continentes com previsão de alto crescimento do PIB; • Potencial de crescimento do tráfego LCC; • Potencial de crescimento do negócio da carga aérea, designadamente da carga expresso; • Privatização da TAP num cenário de desenvolvimento da operação *hub* em Lisboa; • Incremento do turismo potenciado pela instabilidade política e social em destinos	• Eventual aumento do preço do *jet fuel*; • Privatização da TAP (risco de transferência da operação *hub* para outro aeroporto na Europa ou noutra geografia); • Nível de concentração de tráfego num reduzido número de operadores; • Alteração, em 2014, do atual modelo de negociação dos direitos de tráfego entre Portugal e o Brasil; • Condicionantes para o aumento de capacidade de pista (ATM/h) dependente da NAV; • Pressão de alguns operadores baseados no aeroporto de Lisboa para aí manter a

Oportunidades	Ameaças
alternativos e vocação turística da cidade de Lisboa para eventos internacionais e *short breaks*; • Possibilidade de criar uma política de preços diferenciada em relação a aeroportos concorrentes, designadamente no tráfego de transferência; • Possibilidade de privilegiar tipologias de tráfego que permitam incrementar a eficiência económica dos recursos de capacidade através de uma política de incentivos; • Disponibilidade de novas tecnologias que permitem a otimização dos tempos unitários de processamento; • Empenhamento ativo da IATA no estudo de novos processos de simplificação do negócio, nas operações em terra, transferindo parte do processo para fora do aeroporto (*off airport check-in,* etiquetagem de bagagem, etc.); • Disponibilidade de novas tecnologias para melhorar a qualidade de serviço de alguns dos negócios não aviação.	sua operação, com consequências ao nível do estacionamento de aeronaves; • Nível de eficiência operacional de prestadores de serviços não contratados diretamente pelo aeroporto; • Alterações regulamentares com impacto nos tempos unitários de processamento; • Orientação de alguns operadores para a redução dos serviços oferecidos aos passageiros em terra; • Nível de irregularidades dos voos à chegada, sobretudo os que têm origem noutros aeroportos *hub*; • Perda de poder de compra do mercado interno e europeu (impacto em alguns negócios não aviação – e.g. publicidade, estacionamento); • Concorrência não licenciada nos negócios de rent-a-car e estacionamento.
Pontos Fortes	**Pontos Fracos**
• Recente aumento da capacidade da infraestrutura resultante do Plano de Desenvolvimento (PDALS); • Número de destinos e frequências oferecidos para o Brasil e África; • Modelo regulatório e sistema de incentivos orientados para o crescimento do tráfego; • Negócios não aviação beneficiando de uma taxa anual de crescimento do tráfego de passageiros, acima da média europeia; • Percentagem significativa de tráfego de transferência (maior consumidor no retalho) no tráfego total; • Centralidade do aeroporto em relação à cidade e acessibilidade ferroviária (metro) ao centro da cidade; • *Pricing* competitivo a nível europeu; • Existência de períodos diários em que a procura é inferior permitindo modulação das taxas com um critério de *depeaking*; • Existência de dois Terminais de Passageiros com possibilidade de oferecer	• Concentração do tráfego nas *peak hours,* indutor de *delays;* • Ausência de requisitos da infraestrutura para a operação dos NLA (*New Large Aircrafts*); • Restrições de *night curfew* (00:00 às 06:00); • Dimensão média do avião mais frequente que permanece da classe C (*narrow body*); • Inexistência de declaração formal de um valor de MCT consensualizado entre todos os intervenientes; • Maior dificuldade em incrementar a capacidade de alguns subsistemas (lado ar); • Operação em ondas (*waves*) a exigir maior capacidade em períodos de tempo limitados; • Fraca capacidade de influenciar os horários das Companhias, dependentes do horário e capacidade dos aeroportos de ligação, sobretudo *hubs* europeus

Pontos Fortes	Pontos Fracos
serviços a diferentes tipologias de tráfego; • Existência de *know how* de gestão aeroportuária e competências técnicas residentes nas diferentes áreas; • Ambiente de cooperação entre todos os prestadores de serviços: Companhias, Agentes de Handling, Autoridades e Concessionários; • Capacidade de inovação ao nível de novos serviços e na utilização de tecnologias de última geração; • Forte cooperação com entidades externas nomeadamente o Turismo; • Certificação de Qualidade emitida por entidades independentes e contratualização de níveis de serviço com outros prestadores • Oferta diversificada e de elevada qualidade na área do retalho passando a dispor de novas áreas; • Novos produtos de valor acrescentado para valorização da oferta dos diferentes segmentos do negócio; • Possibilidade de melhorar processos e incrementar o *dwell time*; • Posição geográfica estratégica para desenvolvimento de *hub* acrescida das condições meteorológicas que permitem a operação H24/365 dias/ano.	com restrições de capacidade.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E AÇÕES

3.1 Visão

Efetuada a análise apresentada nos pontos anteriores, foi confirmada a Visão anteriormente identificada pelo aeroporto de Lisboa:

VISÃO

Posicionar o Aeroporto de Lisboa como o maior *hub* europeu para o Brasil e como plataforma central de conexão entre a Europa, África e América do Sul, complementada com o incremento de novos segmentos de oferta dinamizadores da atividade económica, e garantindo níveis de qualidade de serviço de acordo com a média Europeia.

3.2 Objetivos e Ações

3.2.1 Enquadramento global

Tendo presente as linhas de orientação estratégica transversais a toda a empresa e a análise estratégica efetuada para o aeroporto de Lisboa, foram identificados os objetivos para o horizonte do plano e as ações necessárias para os alcançar.

A dinâmica natural do negócio aeroportuário poderá ditar outras iniciativas, bem como a revisão dos objetivos e metas agora estabelecidos.

O compromisso do aeroporto de Lisboa com os objetivos e metas que adiante se indicam deverá conduzir ao crescimento económico do aeroporto com as receitas operacionais a atingir, em 2017, o montante de 298 milhões de euros. Deste montante, 65% refere-se às receitas reguladas e a sua evolução média anual deverá ser da ordem dos 7%, como resultado do crescimento do tráfego e da aplicação do cálculo da receita regulada por passageiro, conforme modelo de regulação económica.

O modelo de regulação económica define uma receita média regulada por passageiro terminal para o designado Grupo de Lisboa que inclui, além do aeroporto de Lisboa, os aeroportos de Beja, dos Açores e da Madeira. Para estes aeroportos e no horizonte do plano, o modelo estabelece condicionantes específicas, designadamente para os aeroportos de Beja e dos Açores, a manutenção até 2017, da receita regulada por passageiro terminal e, para os aeroportos da Madeira, a redução anual e constante da receita regulada por passageiro terminal até igualar a aplicável no aeroporto de Lisboa em 2022.

A evolução atrás referida das receitas reguladas é determinada pela aplicação do modelo de regulação e não se repercute da mesma forma nas taxas suportadas pelas companhias aéreas. De facto há que considerar uma política de incentivos ao crescimento do tráfego, disponível para todas as companhias, e que constitui um instrumento de partilha de risco no desenvolvimento do negócio.

O valor do investimento programado para 2013-2017, necessário para assegurar a capacidade e a operacionalidade da infraestrutura, é de perto de 137 milhões de euros, sendo 70% referente a CAPEX e 30% relativo à reposição e conservação dos bens afetos à concessão.

Foi elaborado um estudo da capacidade do aeroporto para o ano de 2018 que permite concluir que a previsão de crescimento do tráfego considerada no presente plano, não colocará constrangimentos de capacidade ao aeroporto. O Estudo é apresentado no **Anexo I** (documento separado).

Referem-se a seguir os fundamentos das previsões de tráfego e a síntese das conclusões do estudo de capacidade.

Tráfego

Em 2013 o crescimento deverá ser de 4,0%, representando mais cerca de 600.000 passageiros em relação a 2012.

Nas previsões de tráfego foi considerada a entrada de mais 2 aeronaves Airbus A330 (263 lugares), na frota da TAP Portugal, a partir do mês de Julho de 2014, que vem colmatar uma necessidade para a expansão da operação intercontinental da TAP, e deverá levar ao reforço das operações já existentes e à abertura de novas operações na rede intercontinental da companhia. Este facto tem um peso considerável no crescimento esperado para 2014 (+3,8%), mas também em todo o horizonte até 2017.

O maior desenvolvimento é, assim, esperado no segmento internacional, que deverá ganhar mais 1,8 pp de quota de mercado até ao final do período (cerca de 24%), e pelo tráfego com países Schengen, responsável pela maior fatia de mercado (64,9% do total em 2017).

O aeroporto continuará a reforçar a sua estratégia de desenvolvimento de uma política de "*hub*" entre a Europa, a América do Sul e a África, sustentada pela companhia baseada TAP Portugal, o que implica uma aposta nas operações de longo curso, e também de desenvolvimento de operações *short haul* europeias, fomentadas pelas companhias *low cost*, com importante relevância da Easy-Jet, igualmente baseada no aeroporto. O tráfego *charter* tem vindo a decrescer e, sendo estas operações maioritariamente de tráfego *outbound*

Com este quadro, o objetivo do tráfego, no horizonte 2013-2017, corresponde ao cenário central e aponta para um crescimento médio anual, até 2017, de 3,3% nos passageiros, de 2,5% nos movimentos e de 1,0% na carga comercial.

A previsão anual é a seguinte:

	2013 Est.	2014	2015	2016	2017	tcma 17/13
PASSAGEIROS TOTAIS (mil)						
SCHENGEN	**10.803,1**	**11.022,4**	**11.303,9**	**11.545,5**	**11.763,4**	**2,2%**
INTRA-UE NÃO SCHENGEN	**1.543,5**	**1.806,5**	**1.844,4**	**1.918,3**	**1.967,3**	**6,3%**
INTERNACIONAIS	**3.569,5**	**3.686,9**	**4.141,8**	**4.308,2**	**4.386,8**	**5,3%**
LOCAL	**15.916,1**	**16.515,8**	**17.290,2**	**17.772,0**	**18.117,5**	**3,3%**
TRÂNSITOS	16,8	16,8	16,8	16,8	16,8	0,0%
TOTAL	**15.932,9**	**16.532,6**	**17.307,0**	**17.788,8**	**18.134,3**	**3,3%**
MOVIMENTOS TOTAIS (mil)						
TOTAL	**146,9**	**152,1**	**156,0**	**159,9**	**162,1**	**2,5%**
CARGA (mil Ton)	**88,8**	**89,4**	**90,2**	**91,3**	**92,3**	**1,0%**

Figura 41 – Previsões de Tráfego – Cenário Central – 2013-2017

Avaliação de Capacidade

Foi efetuada uma avaliação da capacidade das infraestruturas necessárias para processar o tráfego no horizonte do 2013/2018, tendo em conta o cenário central de procura.

	2012 (38mov/hora)*	2018 cenário A (40mov/hora)	2018 cenário B (42mov/hora)
Capacidade teórica	249 725	262 865	276 005
Capacidade utilizada (nº mov)	140 909	162 096	162 096
Capacidade utilizada (%)	56,4%	60,13%	57,26%

Figura 42 – Capacidade Global

Em 2018 são considerados dois cenários de capacidade horária de pista. O primeiro, correspondente a 40 movimentos/hora, representa um valor já assumido pela NAV para ser introduzido progressivamente a partir do Inverno IATA 2013/2014. O segundo cenário, de 42 movimentos/hora, está em processo de avaliação na NAV e corresponde, sensivelmente, ao valor que é obtido nas previsões de tráfego.

Os níveis de utilização da capacidade global permitem-nos concluir que a otimização da utilização da capacidade passa por atrair tráfego para as horas menos utilizadas.

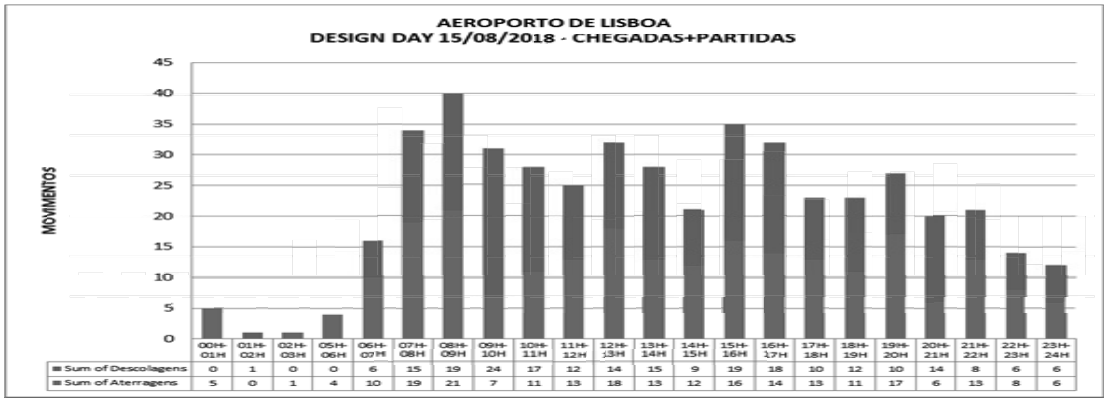


Figura 43 – Perfil diário de tráfego

O perfil diário de aeroporto de Lisboa evidencia uma procura organizada em ondas, ao longo das 18 horas (06:00 às 00:00) não afetadas pelas restrições do *night curfew*, traduzindo as caraterísticas da operação *hub* na qual as ondas de chegadas são seguidas de ondas de partidas, nas duas a três horas sequentes.

Capacidade por subsistema - Lado ar

	Parâmetro / ano	2012	2018
Pista	Capacidade declarada (atual e prevista)	38	40 a 42
	Procura na *peak hour* (real e previsional)	37*	40
Plataforma	Coeficiente de relação *stands*/ movimentos "*peak hour*" Versão mínima Versão máxima	 1,6 1,9	 1,5 1,8
	Nº Stands Versão mínima Nº Stands Versão máxima	58 71	58 71

No que respeita ao lado ar o subsistema mais penalizante é capacidade de pista seguido da capacidade de estacionamento de aeronaves.

Terminais de Passageiros

	Parâmetro /ano	2018	
Terminal 1	Portas de embarque Não Schengen	Procura na *peak hour*	10 ATM
		Capacidade (considerando o subsistema mais penalizado)*	10 ATM
Terminal 2	Zona de embarque Schengen	Procura na *peak hour*	361 m²
		Capacidade (considerando o subsistema mais penalizado)	500m² **
	Zona de embarque Não Schengen	Procura na *peak hour*	701 m²
		Capacidade (considerando o subsistema mais penalizado)	800m²**

*Significa que nos restantes subsistemas a capacidade é superior

** Considerando possíveis incrementos da procura deste mercado

A capacidade do Terminal 1 está condicionada pela disponibilidade de portas de embarque Não Schengen. A médio prazo novos os incrementos de capacidade terão de apoiar-se sobretudo numa maior eficiência na utilização da capacidade disponível.

3.2.2 Objetivos e ações

<u>Objetivo 1</u> – Crescimento sustentado do tráfego

Meta: Crescimento médio anual do tráfego total de:

- Passageiros: tcma 3,3%
- Movimentos: tcma 2,5%
- Carga: tcma 1,0%

Em 2012 o aeroporto de Lisboa atingiu 15,3 milhões de passageiros, mais 3,4% do que em 2011 e foi o aeroporto da rede ANA que mais cresceu. O crescimento está a ser feito no tráfego Schengen (68% do total) por via do volume e, mais acentuadamente, no tráfego internacional que representando 22% do total, cresceu 5,8% e vem aumentando progressivamente o seu peso no mercado.

Em 2013 o crescimento deverá ser de 4,0%, representando mais cerca de 600.000 passageiros em relação a 2012.

A manutenção de um crescimento sustentado do tráfego na ordem dos 3% ao ano é o desafio que se coloca ao aeroporto de Lisboa no horizonte do plano.

Ações

- Desenvolvimento de uma estratégia de marketing pro ativo direcionada para o incremento de frequências de rotas existentes, para a dinamização de novas companhias e destinos de/para África, Ásia e Américas e para a expansão do "*hub*";
- Identificação das companhias aéreas estratégicas e análise conjunta das respetivas necessidades e do correspondente apoio do aeroporto;
- Atração da Star Alliance e diminuição do MCT através do aumento da capacidade e da eficiência do rastreio de segurança e do controle de passageiros, informação, bagagem, como meios de reforço do *hub*;
- Diversificação do *mix* de companhias aéreas e promoção do segmento LCC que se enquadre no perfil de operação do aeroporto;

- Reforço da conectividade através da procura de novos mercados em crescimento, e criação de novas rotas e frequências;
- Flexibilização na definição da estrutura de taxas como instrumento de marketing;
- Promoção de contactos frequentes e reforçados com agentes e empresas ligadas aos diferentes segmentos do negócio da carga aérea, para identificação de oportunidades de negócio;
- Utilização dos *slots* disponíveis - promoção de *depeaking* através da criação de incentivos que promovam a utilização das horas de *offpeak* e atração de tráfego de áreas geográficas compatíveis com a operação em Lisboa fora dos períodos de *peak*;
- Revisão do modelo de incentivos ajustando-o às características do tráfego e às condições operacionais do aeroporto.

Objetivo 2 – Melhoria da eficiência operacional

Meta: Redução do *turnaround time* e MCT.

O ambiente de cooperação entre todos os operadores, que vem sendo reforçado nos últimos anos através de programas conjuntos, orientados para a maior eficiência da cadeia de operação, tem produzido resultados assinaláveis para todos os prestadores. Este ambiente de cooperação será prosseguido no horizonte do plano.

Ações:

- Otimização do fluxo de transferências e monitorização periódica do respetivo nível de desempenho;
- Estabelecimento de um valor de MCT acordado entre todos os intervenientes;
- Seleção do conjunto de ações que conduzam à redução progressiva do MCT até aos valores oferecidos pelos aeroportos concorrentes;
- Monitorização ativa das causas dos *delays* nos voos de partida do Aeroporto;
- Elaboração de um Plano de Médio Prazo que assegure o equilíbrio entre a capacidade do solo e do espaço aéreo, em conjunto com a NAV, INAC e FAP.

Redução do *turnaround time*

- Implementação do CDM (*Collaborative Decision Making*) até 2014;
- Ativação do Centro de Coordenação da Operação do Aeroporto;

- Utilização das novas tecnologias para redução dos tempos unitários de processamento;
- Contratualização de níveis de serviço com outros prestadores: *handlers* e autoridades;
- Otimização dos fluxos de partidas e chegadas dos passageiros e bagagem nos diferentes pontos do processamento aeroportuário.

Objetivo 3 – Utilização e desenvolvimento eficiente das infraestruturas

Meta: Nível de utilização da capacidade superior a 60% dos *slots* anuais disponíveis.

O desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias para fazer face ao tráfego esperado no horizonte do Plano constitui uma tarefa particularmente desafiante no que ao Aeroporto de Lisboa diz respeito. Só o envolvimento dos utilizadores nas diferentes etapas do processo de planeamento, desde a identificação das soluções à materialização dos projetos permitirá encontrar as melhores soluções.

Na realidade, algumas das caraterísticas do aeroporto pontuadas pela ausência ou, pelo menos, dificuldade em obter espaço para os incrementos de capacidade no lado ar, pela configuração do *layout* do terminal de passageiros, de difícil ajustamento ao tráfego de transferência e pela localização do terminal de carga em relação às plataformas de estacionamento de aeronaves, têm vindo a condicionar opções de desenvolvimento e, por consequência, a eficiência operacional.

Assim, o empenhamento de prestadores e utilizadores do aeroporto quer na utilização racional da capacidade quer na melhoria da eficiência dos serviços prestados possibilitam que os ratios de capacidade utilizada possam ser melhorados, adiando a necessidade de novos investimentos.

Através do desenho do sistema de incentivos e da modulação das taxas de tráfego tentar induzir comportamentos que encaminhem os utilizadores para o uso racional dos recursos escassos do aeroporto, designadamente as capacidades da pista e do subsistema de estacionamento de aeronaves.

Ações:

Utilização e Desenvolvimento eficiente das infraestruturas

- Promoção de *depeaking* através de incentivos que promovam a utilização das horas de *off peak*;

- Modulação das taxas aeroportuárias indutora de racionalidade na utilização das infraestruturas;
- Atração de tráfego de áreas geográficas compatíveis com a operação em Lisboa fora dos períodos de *peak*;
- Implementação de métodos de planeamento dos investimentos direcionados para os incrementos de capacidade que contemplem a integração dos utilizadores externos na definição dos requisitos do projeto e na respetiva análise custo/benefício;
- Planeamento de acordo com a procura prevista, salvaguardando *timings* e tipologias de tráfego;
- Utilização das ferramentas de estudo integrado da capacidade dos diferentes subsistemas aeroportuários;
- Desenvolvimento de infraestruturas flexíveis, privilegiando soluções de uso misto;
- Aumento da capacidade da pista, através da construção de *taxiways* de saída rápida de pista e de entrada múltipla na pista, para diminuição do ROT (*Runway Ocupancy Time*);
- Coordenação com INAC, NAV, TAP e outras companhias aéreas para definição de necessidades a médio prazo (10 anos).

As intervenções para o desenvolvimento das infraestruturas estão materializadas no plano de CAPEX do aeroporto, no **Apêndice I** (em documento separado), que incorpora as Obrigações Específicas de Desenvolvimento do Anexo 9 do Contrato de Concessão[17].

<u>Objetivo 4</u> – Aumento das receitas não aviação

Meta: Crescimento médio anual das receitas não aviação de 3,9% em termos globais (para um crescimento médio anual de passageiros de 3%), com um crescimento por segmento:

- Retalho: tcma de 6,1%

[17] O valor do CAPEX, no horizonte 2013-2017, é de 93,7 milhões de euros, dos quais 83,9 milhões de euros são para setor da aviação e cerca de 9,8 milhões de euros para o segmento não aviação. No **Apêndice II** (em documento separado), apresentam-se os projetos mais relevantes (CAPEX e REPEX) indicando, para cada um deles, os objetivos e o âmbito da intervenção.

- Publicidade: tcma de 1,4%
- Estacionamento: tcma de 1,5%
- Rent-a-Car: tcma de 1%
- Imobiliário: tcma de 0,8%

No último quinquénio, as receitas não aviação tiveram um crescimento anual de 5,1% e os passageiros de 3%. No ano de 2012 a evolução das receitas não aviação foi mais acentuada relativamente à dos passageiros, 6,7% e 3,4% respetivamente. A expansão do segmento do retalho foi decisiva para o maior crescimento das receitas.

Para os próximos anos dá-se seguimento à estratégia de crescimento dos negócios com o maior potencial do retalho.

Ações

Retalho

- Adequação da oferta aos passageiros, de acordo com os resultados dos respetivos inquéritos;
- Introdução de novas ofertas na nova área comercial do T1;
- Implementação de uma política de "*call to gate*" (*silent boarding*);
- Melhoria da sinalética;
- Maximização do "*dwell time*" dos passageiros e acompanhantes, através da melhoria do processo aeroportuário;
- Revisão e otimização dos atuais contratos com os concessionários;
- Inovação: (i) utilização de novos interfaces entre passageiros e lojistas, tais como *tablets*, (ii) consolidação da implementação da plataforma de *e-commerce* (*Airport shopping online*), integrada com a atual plataforma de reserva de estacionamento automóvel, e (iii) avaliação de novas ofertas, através da análise da situação de mercado e de novas soluções noutros aeroportos.

Publicidade

- Utilização da nova área do Terminal 1 e da nova sala de recolha de bagagem;
- Realização de contratos de longa duração para as posições *premium*;

- Adequação dos suportes publicitários aos segmentos alvo, através da análise e avaliação da perceção dos passageiros e da análise contínua das tendências de mercado;
- Procura de novas indústrias de alto potencial;
- Inovação: (i) Introdução de suportes publicitários tecnologicamente mais evoluídos (nomeadamente projeções em movimento ou ativação específica por telemóvel), (ii) Implementação de grandes formatos com elevado impacto visual, no interior e no exterior da aerogare, (iii) Reforço da identidade ("*sense of place*").

Parques de estacionamento

- Adequação da oferta ao utilizador e da capacidade dos vários segmentos à procura (nomeadamente os que sofrem mais direta concorrência *low-cost)*;
- Diferenciação e *Bundling* de serviços, após análise de alternativas ao nível da oferta;
- Redução de custos operacionais, através de melhor eficiência na alocação de recursos, resultantes da integração de plataformas operacionais de gestão de parques;
- Revisão do *pricing*, após análise integrada e estudo sobre as características (nomeadamente *market* share) da concorrência *off-airport*;
- Criação de espaços exclusivos de estacionamento, reservados a veículos privados, com períodos de gratuitidade mínimos;
- Melhoria da fiscalização de estacionamento não compatível com a operacionalidade dos *curbsides* do aeroporto, através da sensibilização das autoridades;
- Marketing: (i) Revisão do plano de marketing, integrando o perfil do utilizador, a concorrência e as características da oferta, (ii) Aumento de campanhas e promoções e aprofundamento da relação com os parceiros Afiliados e *Corporate*, apontando à expansão da procura, à consolidação da marca "Parking ANA" e à captação de novos clientes, e (iii) Consolidação da estratégia de fidelização, assente na oferta integrada e exclusiva de serviços e no enriquecimento da plataforma de CRM.;
- Inovação: Integração tecnológica da plataforma de reservas *online* e dos sistemas de gestão de parques.

Rent-a-car

- Adequação do produto ao perfil dos clientes;
- Correção da situação de empresas não licenciadas, através da apresentação de propostas às autoridades competentes;

- Ações de comunicação a passageiros sobre a relação preço/qualidade/ segurança dos produtos RAC;
- Lançamento de concurso público para novas licenças RAC;
- Revisão do Modelo de Negócio, com introdução de maior partilha de risco com os operadores;
- Inovação: Disponibilização da atual oferta através de novos canais de distribuição, e.g *online.*

Imobiliário

- Adequação do produto ao perfil dos clientes;
- Captação de novos clientes, através da criação de fatores diferenciadores e da introdução de serviços inovadores;
- Revisão do *land use* existente para identificação de eventuais espaços adicionais;
- Elaboração de um plano de ação para comercialização dos espaços viáveis dentro ou fora dos edifícios;
- Aproveitamento de espaços no Terminal de Passageiros;
- Melhoria constante das instalações;
- Realização de estudo de *pricing*;
- Desenvolvimento de ações de comunicação sobre a oferta, potencialidades e a relação preço/qualidade de cada tipo de negócio.

Objetivo 5 – Melhoria da qualidade de serviço

Meta: Cumprimento dos níveis de serviço acordados no Regime de Qualidade do Serviço Aeroportuário (RQSA);

Aproximação à média ACI do índice de satisfação geral dos passageiros do *Airport Service Quality Survey* (ASQ).

A experiência de contratualização de níveis de serviço e a melhoria conseguida, ao longo dos anos, com o estabelecimento de níveis cada vez mais exigentes, resulta num importante conhecimento na aplicação do RQSA.

Ações

- Revisão dos Acordos de Níveis de Serviço no quadro do RQSA;
- Avaliação regular do nível de satisfação das companhias aéreas;
- Criação de novos serviços para as companhias aéreas, concebidos de acordo com o estudo das respetivas necessidades;
- Aumento da eficácia do controlo das atividades de assistência em escala e dos TLO (*Take-off and landing optimization*);
- Desenvolvimento de modelo de relacionamento com entidades oficiais e agentes aeroportuários;
- Melhoria da experiência do passageiro, através da introdução de serviços inovadores, da avaliação e redesenho do fluxo de passageiros, e do desenvolvimento de medidas de cortesia e conforto;
- Desenvolvimento de novos serviços tecnológicos, nomeadamente o NFC (*Near Field Communication*), serviços *wireless* para passageiros, CDM (*Collaborative Decision Making*), gestão de bagagem com tecnologia RFID, sistema de *self-service* de bagagem automatizada com *drop-off* e *self* embarque, SESAR e TAM.

<u>Objetivo 6</u> – Redução dos impactes ambientais

Meta: Redução das emissões de gases com efeito de estufa;

Cumprimento dos valores limite de exposição sonora.

Os objetivos do aeroporto de Lisboa estão alinhados com as orientações definidas para todos os aeroportos da rede.

Redução das emissões de gases com efeito de estufa

Na redução das emissões de gases com efeito de estufa, têm tido grande importância as medidas de eficiência energética implementadas na empresa. O objetivo prioritário para o aeroporto de Lisboa está alinhado com o objetivo corporativo de organizar a

estratégia de redução das emissões diretas (âmbito 1) e das emissões associadas à energia elétrica que consome (âmbito 2).

Tendo em conta que as metas definidas na Política de Carbono da ANA tinham o horizonte de 2012, em 2013 a ANA procederá à sua revisão.

Cumprimento dos valores limite de exposição sonora

Na sequência do desenvolvimento do MER (Mapas Estratégicos de Ruído) para o Aeroporto de Lisboa, está em reformulação o respetivo Plano de Ações de Redução de Ruído, tendo por base a informação recolhida no ano de referência de 2011.

Ações

Monitorização e elaboração de mapas estratégicos de ruído e elaboração do plano de ações ao longo do ano 2013.

O planeamento da exploração, manutenção e desenvolvimento do aeroporto e do presente projeto de Plano Estratégico, **nos termos referidos no ponto 21.3 do Contrato de Concessão, é** apresentado nos **ANEXO I a VII** (documento separado)**.**

AEROPORTO DO PORTO

1. INTRODUÇÃO

O Aeroporto do Porto, aberto ao tráfego em 2 de Dezembro de 1945 e com uma área de implantação total de 338 ha, é o segundo maior aeroporto do país e o maior da região Noroeste da Península Ibérica, tendo processado em 2012 um volume de tráfego de 6,0 milhões de passageiros.

É atualmente o aeroporto português com maior área de influência (*catchment área*), em que a 90 minutos de distância do aeroporto se encontra uma população de 4 milhões de habitantes.

A área metropolitana do Porto é constituída por 16 concelhos, com uma população total de cerca de 2,3 milhões de habitantes, o que a torna a maior do noroeste peninsular e a segunda maior de Portugal, após a Grande Lisboa. Quanto à região da Galiza, o espaço transfronteiriço Galiza/Norte de Portugal, localizado no Noroeste da Península Ibérica, ocupa uma superfície de cerca de 50 mil km² e aí residem mais de 6 milhões de pessoas, apresentando o eixo Porto-Vigo uma população combinada de 3,5 milhões de habitantes.

O aeroporto possui uma pista com 3.480 m de comprimento, com pavimento de asfalto e serve um terminal de passageiros, um terminal de carga e um Centro Logístico de Carga Aérea. Está classificado com categoria 8 (ICAO), a aeronave crítica é de classe E, representada pelo Boeing 747-400. As coordenadas de referência (ARP) são Lat 41 14 08 N / Long 008 40 41 W e uma altitude de referência de 69 m (227 ft.).

2. ENQUADRAMENTO

2.1 Caracterização Interna

2.1.1 Evolução do Tráfego 2008-2012

O aeroporto do Porto registou uma evolução no tráfego de passageiros de 4,5 milhões em 2008 para 6,0 milhões em 2012, traduzindo-se num crescimento médio anual de 7,5%, permitindo-lhe ser atualmente o 6º aeroporto da península ibérica (não incluindo ilhas) com maior tráfego de passageiros.

A evolução do tráfego no período 2008-2012, por segmentos, mercados, companhias aéreas, fluxos e motivo de viagem foi a seguinte:

Por segmentos – Verificou-se um crescimento de 18 pp de quota de mercado das *low cost* enquanto as tradicionais decresceram 15,1 pp no mesmo período e as companhias *charter* seguiram no mesmo sentido com uma redução de quota de mercado de 2,9 pp.

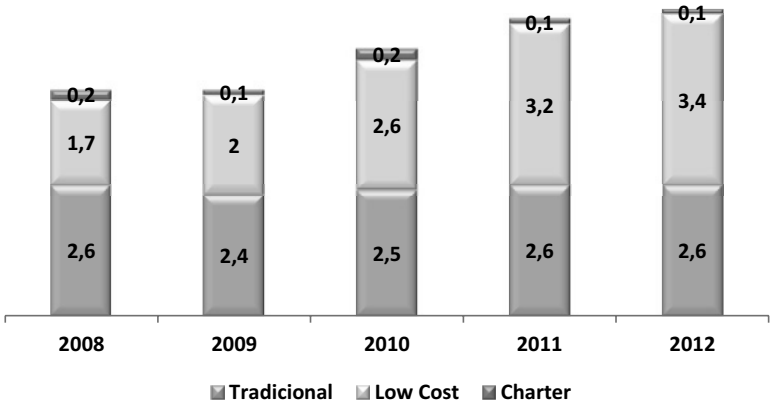


Figura 44 – Evolução dos segmentos de tráfego

Por mercados – O mercado mais representativo, entre 2008 e 2012, foi França, com um crescimento médio anual de 17,6%. Portugal apresentou um crescimento médio anual mais moderado de 3,3%. De evidenciar ainda o crescimento do mercado Suíço (18,5%), enquanto mercados como a Alemanha e Espanha evidenciaram crescimentos bem mais contidos (7,6% e 4,0%, respetivamente).

Entre 2008 e 2012, a França aumentou a sua quota de mercado de 19,6% para 25% do total, seguida da Suíça, que passou de 7,6% em 2008 para uma quota de mercado de 9,8% em 2012. Países como a Espanha, Portugal, Alemanha e Reino Unido viram a sua quota de mercado baixar neste período. Não obstante, com exceção do Reino Unido, todos estes mercados viram aumentado o seu tráfego.

A explosão do segmento *Low Cost*, com o aumento do número de passageiros que vêm à região para visitar familiares e amigos (mercado de emigração) e, principalmente, o aumento de turistas (a região do Porto e Norte tem apresentado as maiores taxas de crescimento a nível nacional) e a consolidação da posição da Ryanair como maior companhia a operar no Porto, explicam a evolução dos mercados mais representativos. Deve-se salientar, igualmente, a captação de passageiros da Galiza, para os quais o aeroporto do Porto passou a constituir uma alternativa, dada a oferta de mais destinos e mais frequências e a promoção ativa do aeroporto nesta região.

Mercados	2008	2012	% 08-12
França	878.842	1.498.626	14,3%
Espanha	782.038	906.290	3,8%
Portugal	756.810	855.824	3,1%
Alemanha	486.853	635.705	6,9%
Suiça	342.341	595.547	14,8%
Reino Unido	490.821	468.484	-1,2%
Itália	205.956	306.338	10,4%
Bélgica	141.192	197.898	8,8%
Holanda	70.860	142.453	19,1%
Luxemburgo	70.705	104.215	10,2%
Outros	309.395	339.583	2,4%
TOTAL	**4.535.813**	**6.050.963**	**7,5%**

Figura 45 – Tráfego de passageiros por mercados em 2008 e 2012

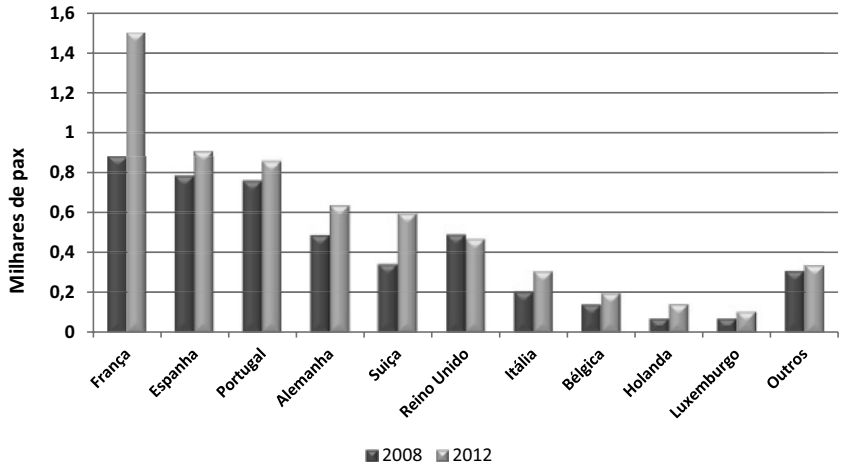


Figura 46 – Evolução do tráfego por mercados 2008 – 2012

Por companhias aéreas – O aeroporto do Porto conta atualmente com a operação de dezanove companhias aéreas, sendo dez regulares (uma baseada no aeroporto), quatro *Low Cost* (igualmente com uma baseada), quatro *Integrators* e uma de *full cargo*.

Destaque para o crescimento das companhias *low cost* Ryanair e easyJet, cuja quota de mercado passou de 23,4% e 7,1%, respetivamente, em 2008, para 38% e 13%, respetivamente, em 2012, correspondente a crescimentos médios anuais de 21,1% para a Ryanair e 25,0% para a easyJet.

A TAP Portugal, por seu turno, decresceu, em média, no período 2008-2012, 1,8%, baixando a sua quota de mercado de 39,6% em 2008 para 27,6% em 2012.

Companhias	2008	2012	% 08-12
Ryanair	1.063.624	2.286.479	21,1%
TAP Portugal	1.796.806	1.669.629	-1,8%
easyJet	321.058	784.717	25,0%
Lufthansa	270.282	325.916	4,8%
Transavia France	199.688	275.281	8,4%
Sata Internac.	111.732	132.992	4,5%
Aigle Azur	85.623	117.835	8,3%
Air Nostrum	65.174	102.389	12,0%
Air Berlim	90.811	64.132	-8,3%
Luxair	29.221	58.171	18,8%
Outras	501.794	233.422	-17,4%
TOTAL	**4.535.813**	**6.050.963**	**7,5%**

Figura 47 – Tráfego de passageiros por Companhia Aérea em 2008 e 2012

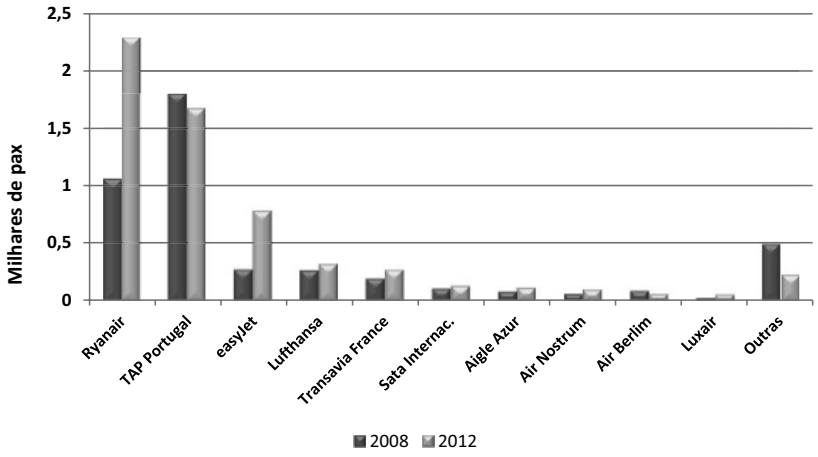


Figura 48 – Evolução dos passageiros por Companhia 2008 – 2012

Por fluxos - Tendo por base os mais recentes resultados dos inquéritos ao perfil do passageiro, relativos ao Verão e Inverno IATA 2012 + Inverno IATA 2012 é possível verificar que a quota de *inbound* é superior à de *outbound.*

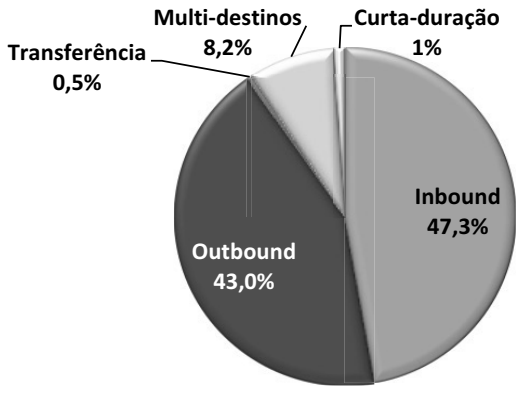


Figura 49 – Distribuição da quota de passageiros por tipo de fluxos

Por motivo de viagem – A visita a familiares e amigos domina, seguidos de muito perto por turismo e lazer. O motivo profissional/trabalho apresenta já menor expressão.

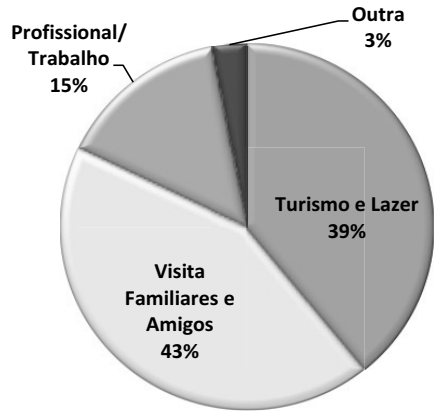


Figura 50 – Distribuição percentual de passageiros por motivo de viagem

2.1.2 Infraestruturas

A infraestrutura do Aeroporto do Porto oferece as condições e os sistemas que a seguir se descrevem.

LADO AR	
Pistas / Especificações	**Pista 17/35**
Designação	17/35
Orientação geográfica	169/349
Dimensões (comp. X larg.)	3,480 x 45
Strip	3,600 x 300
Clearway	Não
RESA RWY	90 x 90
Pavimento	Asfalto
Classificação capacidade	PCN 80/F/C/W/T

Taxiways	9
Taxilanes	2

Plataformas de estacionamento	
Nº Máximo de *stands*	**43**
Em contacto	9
Remotos	34
Nº Mínimo de *stands*	**40**
Em contacto	9
Remotos	31

Outras facilidades
- Energia de emergência para as infraestruturas críticas da operação e segurança, conforme requisitos ICAO.

LADO TERRA
Terminal de Passageiros – fluxo de PARTIDAS

Check-in	
Balcões	60
Kiosks	15

Controle de Segurança	
Posições	10

Controle de Fronteira	
Balcões convencionais	18
Sistema *Rapid*	7

Portas de Embarque	
Portas	24

Terminal de Bagagem de Partidas	
Capacidade	3 600

Fluxo de Chegadas
18 balcões convencionais e 12 sistema *Rapid,* para controle de fronteira, terminal de bagagens com 4 tapetes (+ 1 para bagagem fora de formato), com capacidade de processamento de 5.500 bagagens.

Carga e Correio
Capacidade de processamento de 60 mil toneladas/ano.

Infraestruturas complementares	
Infraestrutura	**Capacidade**
Manutenção de Aeronaves	Hangar da Everjets preparado para receber aeronaves até A320/B737.
SLCI e Posto Avançado	Meios de extinção que excedem os *standards* ICAO, incluindo no número de viaturas.
Instalações para os prestadores de serviços de Assistência em Escala	Áreas dedicadas de 6.049 m² para a Groundforce e de 7.279 m² para a Portway.
Fuel Farm	Capacidade de armazenagem de 600 m³ e taxa de abastecimento de 58 litros por segundo. Em curso obra para aumentar para 2.000 m³. Alimentada diretamente por um *pipeline* proveniente da refinaria de Leça da Palmeira.
Catering	Edifício construído pela CLA, operador de *catering*, para preparação de refeições, que reverterá para a ANA no final do prazo de licenciamento.

2.1.3 Acessibilidades

A área metropolitana do Porto possui um sistema de circunvalação rodoviária, que se propaga de forma paralela ao centro da cidade. As vias, começando com a mais próxima da cidade, são a VCI – Via de Cintura Interna, em seguida, a Estrada da Circunvalação, depois a autoestrada A4 Porto – Amarante, e finalmente, a A41, a via mais próxima ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro.

O aeroporto do Porto, localizado a cerca de 11km do centro da cidade, está assim perto dos principais eixos viários.

Com a entrada em funcionamento da Linha E do Metro do Porto, em Maio de 2006, os acessos rodoviários entre o aeroporto e as localidades adjacentes passaram a ter uma alternativa rápida de ligação, bem como à principal estação ferroviária, a Estação de Campanhã, a principal paragem para todos os comboios com destino ao Sul e ao Norte. O Metro dispõe de ligações ao aeroporto a cada 20 minutos.

A área circundante ao aeroporto é servida por três vias principais: A A28, a Poente do aeroporto, num eixo Sul/Norte (Porto – Caminha), com 4 faixas de rodagem, a A41, num eixo Poente/Nascente, que passa a Sul do aeroporto e intersecta a A28, que possui 6 faixas de rodagem (também designada CREP – Cintura Regional Exterior do Porto). Perpendicular a esta via encontra-se a VRI – Via Radial Interna, com 6 faixas de rodagem, num eixo Norte/Sul, que liga à A41.

A Avenida do Aeroporto, ou N107, é uma via que começa com 2 faixas, alargando para 4 faixas nas imediações do aeroporto. Esta via serve áreas urbanas e de pequena indústria, e dá acesso à rede nacional de autoestradas. A partir do aeroporto, a distância média ao centro da cidade é de 8 km, ou 25 minutos de automóvel ou táxi.

O aeroporto é, portanto, servido por uma rede de transportes públicos bastante completa, para além dos autocarros regionais e urbanos que partem da zona das chegadas, em direção à cidade do Porto e à região da Galiza.

Atualmente, as excelentes rotas de transporte que ligam a área metropolitana a Espanha, em direção ao Norte, colocam o Aeroporto do Porto numa posição privilegiada no que se refere às distâncias.

2.1.4 Recursos Humanos

No final de 2012, o Aeroporto do Porto integrava 139 efetivos equiparados (FTE's), menos 7 do que no final de 2008. Ao longo dos últimos cinco anos, o número de efetivos do aeroporto tem vindo a ser reduzido de ano para ano.

Nos últimos cinco anos, a estrutura de pessoal do aeroporto tem registado algumas alterações, nomeadamente uma redução no quadro das Operações, Manutenção e no Suporte ao Negócio Aviação. Em contraponto aumentou o número de FTE´s do Suporte ao Negócio Não Aviação.

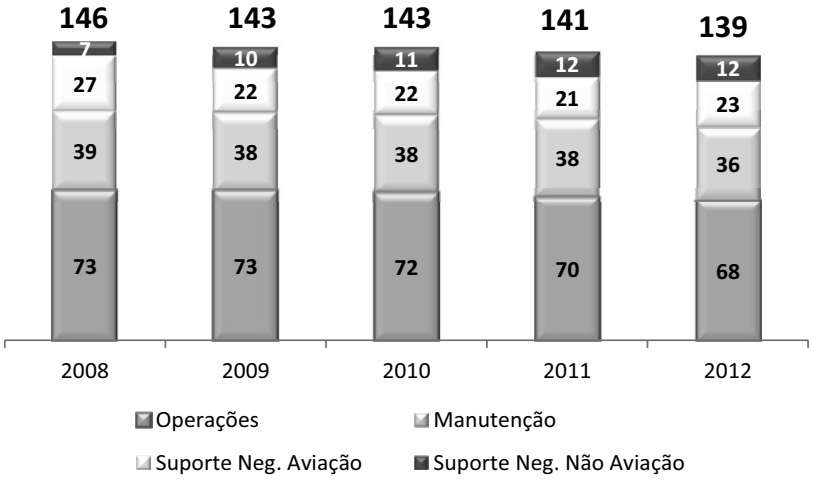


Figura 51 – Evolução dos FTE's 2008-2012

Ao número de colaboradores acresce ainda o contributo dos colaboradores do centro corporativo, designadamente nas áreas Jurídica, Desenvolvimento de Infraestruturas, Segurança, *Safety*, Ambiente e Sistemas de Informação.

2.1.5 Qualidade

A avaliação da satisfação dos clientes através do programa *Airport Service Quality* (ASQ) e o grau de cumprimento dos acordos de nível de serviço assumidos com os parceiros de negócio, no aeroporto do Porto e no período 2008-2012, revelam resultados que sendo desde início muito bons têm conseguindo, ainda assim, uma progressão de melhoria.

ASQ - A abertura da nova infraestrutura no último trimestre de 2005 em muito contribuiu para os bons resultados que o Aeroporto do Porto tem vindo a alcançar desde então. Em 2006, logo após a inauguração da nova aerogare do Aeroporto do Porto, o aeroporto recebeu 2 prémios e desde então até 2011 não deixou de ser distinguido. No quinquénio em análise, o aeroporto obteve 4 prémios, revestindo-se o último de particular importância, pois foi no ano em que o número de passageiros atingiu os 6 milhões.

Um crescimento sustentado, mantendo ou, se possível, melhorando o nível de satisfação dos passageiros é inequivocamente o objetivo principal do Aeroporto do Porto.

O Índice de Satisfação dos Passageiros do Aeroporto tem estado sempre acima do valor médio da ACI, conforme Fig. 52:

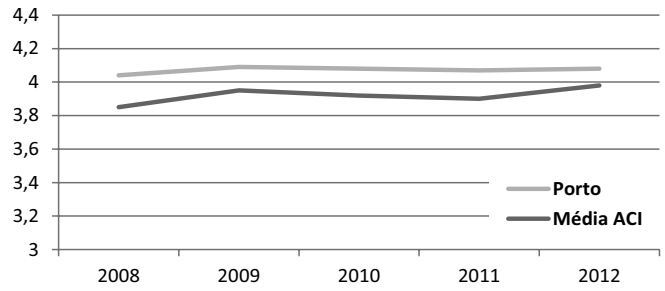


Figura 52 – Índice da Satisfação Geral dos Passageiros (ASQ)

SLA - No Aeroporto do Porto, de acordo com a Fig. 53, verifica-se uma evolução positiva do grau de cumprimento dos *SLAs*, exceto no ano de 2011 em que se registou uma variação negativa face ao período homólogo, cumprindo contudo a meta estabelecida e voltando a melhorar em 2012.

Figura 53 – Cumprimento dos SLA's

2.1.6 Ambiente

Energia - Conforme Fig. 54, a evolução do consumo de energia por unidade de tráfego do aeroporto do Porto, entre 2010 e 2012, revela um decréscimo significativo do consumo entre 2011 e 2012, em resultado da diminuição dos consumos de gasolina e eletricidade.

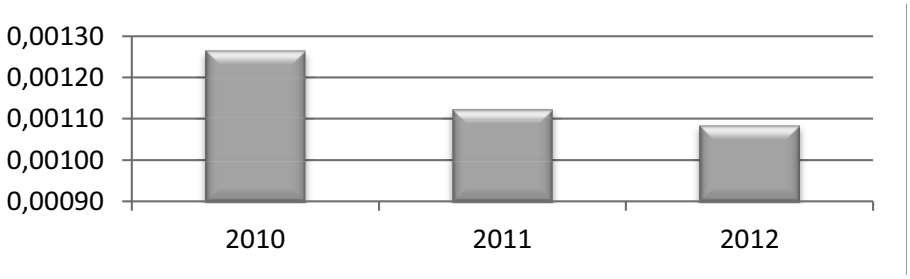


Figura 54 – Consumo de Energia no Aeroporto do Porto, entre 2010 e 2012 em TEP/TU

Resíduos – Em 2012, a produção total de resíduos do aeroporto do Porto foi de 1075,6 ton, o que representou um decréscimo de 3,04% face ao ano transato, em função sobretudo da diminuição da produção de resíduos perigosos. A taxa de valorização foi de 85,27%, um aumento de 26% face a 2011, resultado do encaminhamento dos resíduos indiferenciados como CDR (combustíveis derivados de resíduos) para valorização energética.

A produção de resíduos por unidade de tráfego tem tido uma forte redução, como se vê na Fig. 55

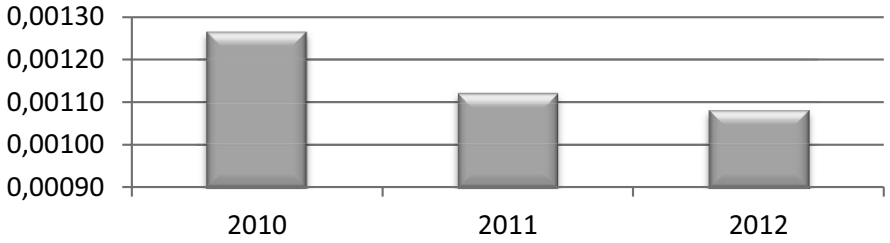


Figura 55 – Produção de Resíduos no Aeroporto do Porto por *Traffic Unit*, entre 2010 e 2012

Água - Em 2012, o aeroporto foi responsável pelo consumo total de 87 558m³ de água, o que significa uma redução no consumo de água entre 2010 e 2012, por unidade de tráfego, conforme Fig. 56.

Aeroporto	Consumo de água (m3) por TU		
	2010	2011	2012
ASC	0,01622	0,01590	0,01368

Figura 56 – Consumo de água (m3) por TU no Aeroporto do Porto, entre 2010 e 2012

Efluentes - Os efluentes produzidos no aeroporto são encaminhados para a Estação de Tratamento de Águas Residuais própria. Os resultados obtidos no âmbito dos programas de monitorização em curso permitiram constatar que, no caso das águas residuais, águas pluviais e águas de escorrência, os limites para cada um dos parâmetros estabelecidos pela lei foram globalmente cumpridos durante o ano de 2012.

De forma a evitar a contaminação dos sistemas de drenagem de águas, a ANA tem procedimentos de emergência ambiental para a contenção de derrames de substâncias perigosas.

Ruído – Em 2012, foram desenvolvidos Mapas de Ruído para o Aeroporto do Porto, tendo por base referencial a legislação aplicável neste domínio, para os indicadores

LDEN (período integrado de dia-entardecer e noturno) e Lnoite (período noturno). Foram ainda produzidos Relatórios de Monitorização de Ruído.

Relativamente ao ano referencial de 2011, e uma vez que passou a ser considerado uma Grande Infraestrutura de Transporte Aéreo no âmbito das disposições legislativas aplicáveis, deu-se início ao desenvolvimento dos Mapas Estratégicos de Ruído (MER) e consequente Plano de Ações de Redução de Ruído.

No ano de 2012 foi ainda desenvolvido estudo de Procedimentos de *Noise Abatement,* para o Aeroporto Francisco Sá Carneiro, em articulação com a NAV.

Qualidade do Ar – O controlo deste descritor ambiental, por forma a verificar as condições existentes de qualidade do ar, é concretizado na generalidade por campanhas de monitorização, que decorrem quer no período de verão quer no período de inverno, sendo que no Aeroporto do Porto esta se realiza com recurso a dois pontos de amostragem.

Com base nos valores médios obtidos no âmbito das campanhas de monitorização da qualidade do ar, os Índices de Qualidade do Ar registados no aeroporto do Porto são, em termos gerais, de nível bom. A título indicativo é feita igualmente a comparação com os índices diários calculados para a área metropolitana, que são determinados a partir das estações fixas de qualidade do ar pertencentes à Rede Metropolitana de Medida da Qualidade do Ar.[18]

2.1.7 *Safety* e *Security*

Aplicam-se no aeroporto do Porto as políticas de segurança quer da operação quer contra atos ilícitos que estão definidas a nível central.

O Aeroporto do Porto viu confirmada a certificação para operação, pelo INAC em Junho de 2013.

Localmente o aeroporto dispõe da estrutura, dos procedimentos e das metodologias de avaliação do risco previstos pela implementação do SMS (*safety management system*) de acordo com as normas ICAO.

O rastreio de passageiros, bagagens e carga é feito por uma empresa de segurança, nos termos do despacho conjunto dos ministérios da administração interna e dos

[18] De referir que a principal razão para a diferença entre classificações da aglomeração e dos pontos individuais de monitorização nos aeroportos, deve-se ao facto do índice da aglomeração ser determinado a partir dos valores médios diários de várias estações fixas pertencentes à aglomeração, todas elas com caraterísticas distintas, enquanto que o índice para os pontos do aeroporto traduz a abrangência local de cada ponto de amostragem.

transportes, de Maio de 2004, sob supervisão da polícia de segurança pública que assegura igualmente o patrulhamento das áreas de acesso público e reservado.

Os exercícios de emergência são realizados periodicamente de acordo com as normas ICAO e as boas práticas da indústria.

2.1.8 Custos Operacionais e Investimento

2.1.8.1 OPEX

No período 2008-2012, os custos operacionais decresceram 1% em termos médios anuais, uma evolução inversa à do tráfego de passageiros que, no mesmo horizonte temporal, cresceu em média 7,5% ao ano.

A evolução média nos últimos cinco anos foi a seguinte:

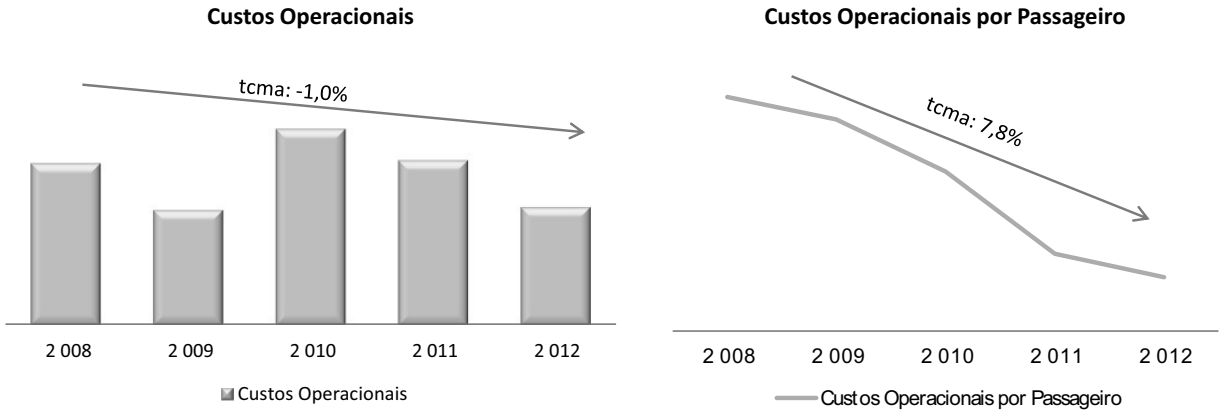


Figura 57 – Evolução dos Custos Operacionais e Custos Operacionais por Passageiro

Em 2012 não estão considerados os custos relacionados com a adoção da IFRIC 12, relativa aos contratos de concessão, garantindo-se assim a comparabilidade.

Na estrutura dos custos operacionais as maiores componentes são os fornecimentos externos e as amortizações com cerca de 77% do valor global.

2.1.8.2 Investimento (CAPEX e REPEX)

Nos últimos cinco anos, o total de investimento realizado no aeroporto do Porto ascendeu a 44,9 milhões de euros. Do total de investimento realizado, 82% era respeitante à área Aviação e 18% à área Não Aviação.

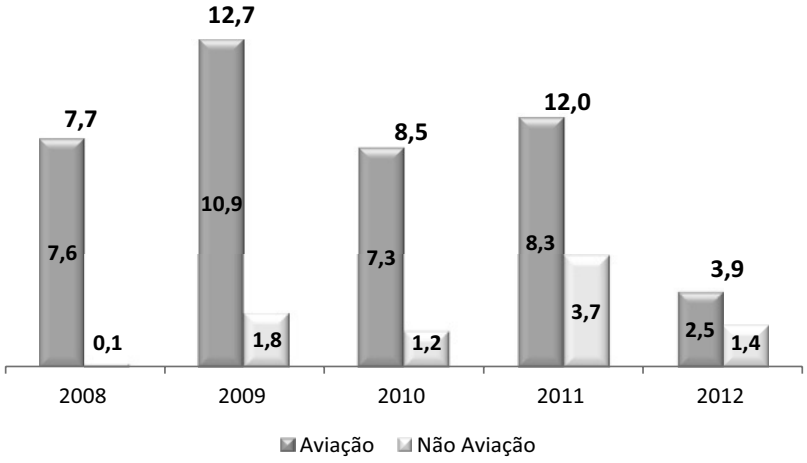


Figura 58 – Evolução do investimento (milhões de euros) nas áreas Aviação e Não Aviação

Na área Aviação realçam-se os investimentos relacionados com: (i) a construção do Centro Logístico de Carga Aérea; (ii) a construção das instalações definitivas para o pessoal ANA e das companhias aéreas; (iii) a remodelação da infraestrutura de segurança e intervenções nas áreas técnicas do Terminal.

Em termos de investimento Não Aviação, dada a sua materialidade, há que realçar: (i) a construção do Silo Auto P3/P4 (Estacionamento de Viaturas); (ii) a reestruturação do layout comercial dos *Piers* Norte e Sul (Retalho).

2.1.9 Receitas

As receitas operacionais do aeroporto do Porto apresentaram, entre 2008 e 2012, um crescimento médio anual de 5,7%. Ainda assim o ritmo de crescimento das receitas totais ficou abaixo em 1,8pp ao do crescimento médio dos passageiros, que foi de 7,5% ao ano.

O crescimento das receitas tem sido determinante na melhoria da rendibilidade operacional do aeroporto, com uma margem operacional alinhada com o referencial de 25% que a IATA (2006) "*Value Chain for Profitability*" refere como necessária para a cobertura dos custos de capital dos aeroportos.

2.1.9.1 Aviação

Entre 2008 e 2012, as Receitas Aviação do Aeroporto do Porto cresceram 6,4% em termos médios anuais, abaixo do ritmo de crescimento dos passageiros no período

(+7,5% ao ano). A redução de serviços oferecidos, pelos operadores, aos passageiros em terra tem contribuído para esta diferença.

Em todo o período, os preços das taxas Aviação não tiveram atualização, permanecendo a valores de 2008.

A evolução anual das receitas e dos passageiros é visível nos gráficos seguintes:

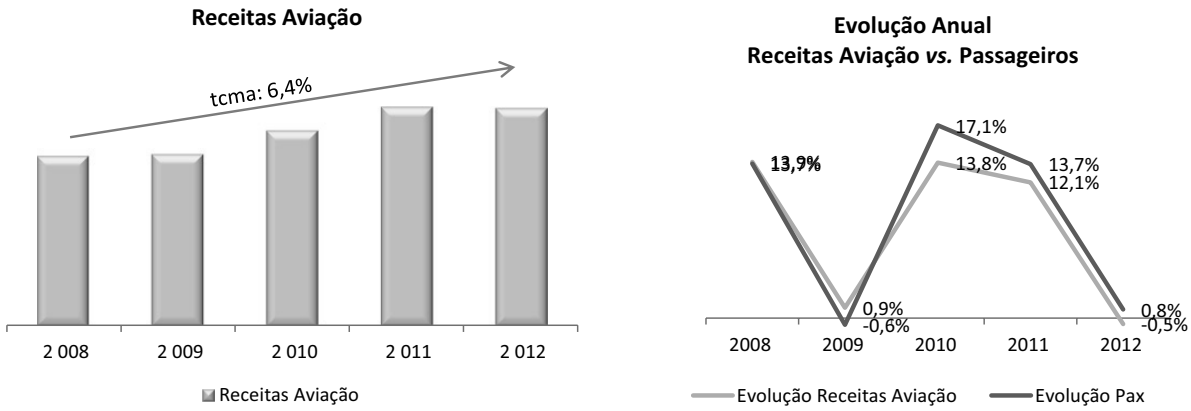


Figura 59 – Evolução das receitas aviação e das receitas aviação e passageiros 2008-2012

Como se vê na Fig. 59, a evolução das receitas acompanhou a evolução dos passageiros até 2009 e, a partir de 2010, evoluiu sempre abaixo do ritmo de crescimento dos passageiros.

Ao longo do período, a estrutura da Receita Aviação alterou-se ligeiramente, com o peso das Receitas Reguladas a passar de 91% para 92% do total.

A evolução da Receita Regulada, no período, foi de 6,7% ao ano e a da Receita Não Regulada de 3,2% ao ano.

2.1.9.2 Não Aviação

Nas atividades não aviação os negócios de retalho, imobiliário, estacionamento, rent-a-car e publicidade são os que têm maior relevância. A evolução média desde 2008 foi de 5,2% ao ano, menos 2,3pp do que a evolução dos passageiros.

A evolução das receitas não aviação e a sua comparação com o crescimento dos passageiros foi a seguinte.

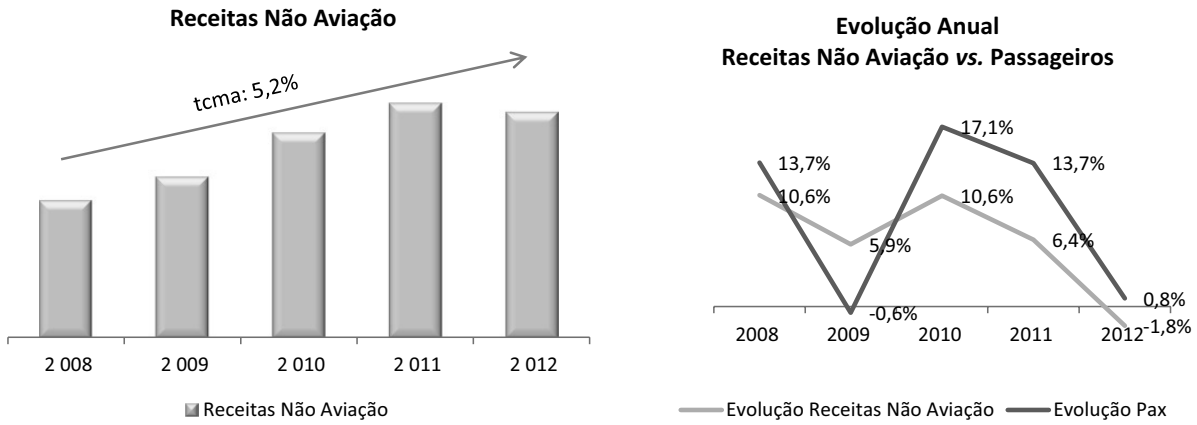


Figura 60 – Evolução das receitas não aviação e dos passageiros 2008-2012

Por segmento, as tcma foram – Retalho: 6,5%, Publicidade: 4,2%, Estacionamento: 3,4%, Rent-a-Car: 8,3%, Imobiliária: 2,3%, Outros: 6,6%.

A evolução da estrutura das receitas não aviação de 2008 para 2012 foi a seguinte:

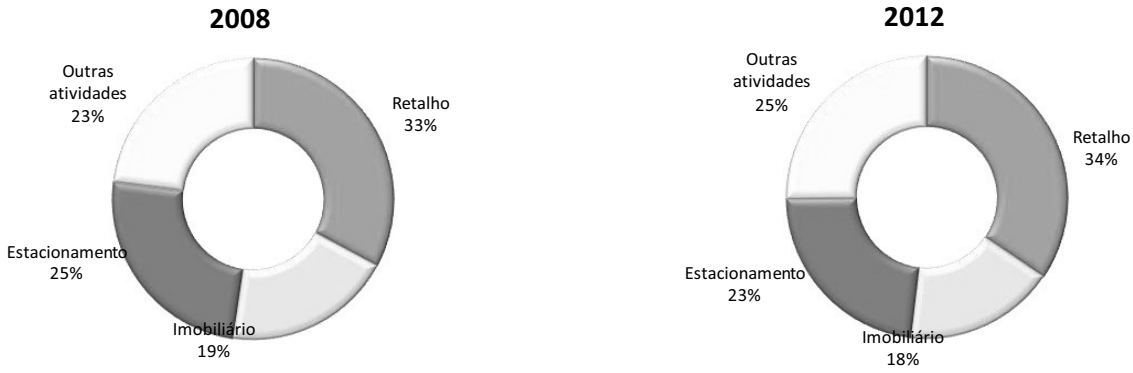


Figura 61 – Distribuição das receitas não aviação em 2008 e 2012

Por segmento, o contributo médio de cada atividade para as receitas globais não aviação foi: Retalho – 33%, Publicidade – 3%, Estacionamento – 25%, Rent-a-Car – 15%, Imobiliária – 19%, Outros – 5%.

Na análise dos resultados globais dos negócios não aviação, resulta, nomeadamente, que:

- O retalho foi, nos últimos 5 anos, o segmento de atividade com maior peso nas receitas comerciais do aeroporto, cerca de um terço, e tem vindo a reforçar esta posição com um crescimento médio de 6,5% ao ano.

- O estacionamento automóvel reduziu a sua contribuição relativa em cerca de 1,6p.p. – de 24,6% em 2008 para 23% em 2012, principalmente devido ao aumento da oferta da concorrência na área em redor do aeroporto,
- O rent-a-car e a publicidade evoluíram favoravelmente, com um crescimento médio anual de, respetivamente, 8,3 e 4,2%.
- No imobiliário, segmento com fraca correlação com os passageiros, as receitas tiveram uma evolução positiva no período de +2,3 % média anual.

2.2 Envolvente Externa

2.2.1 Situação económica regional

A área metropolitana do Porto, onde o aeroporto está integrado, é constituída pelos municípios adjacentes que formam entre si um único aglomerado urbano, contando com cerca de 1.286.276 habitantes, o que a torna a maior do noroeste peninsular e a segunda maior de Portugal, após a Grande Lisboa.

A região Norte é composta pelas sub-regiões do Litoral Norte (distritos de Viana do Castelo, Braga e Porto) e do Interior Norte (distritos de Vila Real e Bragança) e tem uma área de 21 286 Km². É nesta região que se encontra a principal base industrial do país (40% do VAB e 50% do emprego industrial, excluindo o sector da Construção), a maior vocação exportadora (representou 27% das exportações no PIB em 2011), tendo contribuído com cerca de 28% para o PIB nacional.

A população residente, segundo os censos de 2011 atingia 3 689 682 pessoas tendo crescido, na década de 2001/2011, apenas 0,06%.

Pela sua representatividade (23% do território nacional; cerca de 35% da população residente; e 39% das exportações nacionais), é inegável a importância que detém no desenvolvimento económico e social de Portugal.

A inversão do crescimento económico verificada em 2011 quebrou a tendência de convergência real da Região com a média da UE (a 27) ocorrida de 2006 a 2010, período em que o PIB *per capita* da região – em paridades de poder de compra – aumentou de 61,9% para 64,9% da média da UE 27. Em 2011, houve um recuo para 62,2%.

As tendências assumidas e incentivadas pela UE relativamente a ações de integração económica de regiões transfronteiriças têm, neste caso, resultado em exercícios de

planeamento transversais para a região (Euro região) formada pela Galiza (Espanha) e pela Região Norte de Portugal.

O espaço transfronteiriço Galiza /Norte de Portugal, localizado no Noroeste da Península Ibérica, ocupa uma superfície de cerca de 50 mil Km2 e aí residem mais de 6 milhões de pessoas.

Face às restantes regiões da União Europeia, esta Euro região produz e distribui uma riqueza que representa apenas cerca de 60% do Produto Interno Bruto *per capita* médio da União e tem, no sector dos serviços, o principal sector empregador, que absorve mais de 40% da população residente empregada.

Salienta-se que a região Norte de Portugal conjugada com a Galiza é um dos poucos territórios europeus a integrar quatro cidades (Santiago de Compostela, Lugo, Guimarães e Porto) e a margem de um rio – o Douro (Região Vinhateira do Alto Douro) classificados pela UNESCO como Património da Humanidade, registando-se esse facto como um dos seus importantes atrativos para o turismo.

No entanto, a crise económica que se tem registado em Portugal e Espanha, desde 2008, ameaça também estender-se, de forma mais acentuada, a outros países como a França ou o Reino Unido que são importantes como mercados emissores de turismo para a região.

2.2.2 Prioridades do turismo para a região

Plano Estratégico para o Turismo (PENT 2013-2015 aprovado em 16 de Abril pela RCM 24 /2013) – Região Norte

Nos seis anos que culminaram em 2011 a região registou um aumento de 200.000 dormidas nacionais e 500.000 internacionais, o que se traduziu num aumento global de dormidas de 21% e dos proveitos globais dos empreendimentos turísticos de 23%, que compara com um aumento de 14% (4.900 camas) do lado da oferta.

Os mercados externos aumentaram a sua quota de mercado na região (46% das dormidas em 2011 vs. 40% em 2006), sobretudo os mercados de desenvolvimento (Itália, Escandinávia, Holanda, EUA, Brasil, Irlanda, Bélgica e Japão) e de diversificação (Suíça, Canadá, Áustria, Polónia, Rússia e outros). A sazonalidade estabilizou, concentrando em julho, agosto e setembro 40% da procura internacional e 30% da nacional.

Na análise da estratégia até 2015 para o Turismo, o PENT sublinha para a região Norte, uma aposta nos mercados de França, Brasil, Itália, Holanda e Bélgica, cujo crescimento se demarcou no passado recente, alavancando as operações aéreas de baixo custo.

Quanto aos mercados interno e de Espanha – em especial Galiza - a aposta definida incide nas férias de curta duração, fora da estação alta, tirando partido da facilidade de acessos.

Os principais produtos em que a região Norte deverá apostar, definidos pelo PENT, e que se encontram atualmente em fases diferentes de maturidade, existindo produtos já consolidados e outros em fase de desenvolvimento inicial, são os circuitos turísticos religiosos e culturais, o turismo de saúde, as estadias de curta duração em cidade, o turismo de negócios, o turismo de natureza, a gastronomia e vinhos, o golfe e o turismo náutico (vela e *surfing*),

Quanto ao aeroporto do Porto as prioridades estratégicas indicadas no PENT são:

- A diversificação de mercados (Itália e Holanda);
- O reforço de mercados estratégicos (Reino Unido, Alemanha e França);
- A priorização de operações tradicionais em número de frequências e variedade de produtos.

Relativamente às dormidas na região, o objetivo do PENT (2011-15) aponta para uma tendência de crescimento de 2,0% e define como objetivo um crescimento de 3,5%.

2.2.3 Aeroportos concorrentes - análise comparativa

Numa análise concorrencial entre aeroportos devem ser tidos em consideração dois aspetos fundamentais: (i) a diversidade de destinos oferecidos pelo aeroporto; (ii) o volume de tráfego de transferência (posição de *hub*).

Sendo o aeroporto do Porto o segundo aeroporto nacional, dispondo de uma oferta para 65 destinos internacionais (sobretudo aeroportos europeus), restringiu-se no entanto a análise à proximidade geográfica e ao número de destinos oferecidos, a fim de poder ser efetuada uma comparação com os aeroportos espanhóis que preencham esses requisitos, identificando-se como objeto de análise os aeroportos de Vigo, Santiago de Compostela e A Coruña, na Galiza.

Vigo – Embora sendo o aeroporto que fica mais perto da fronteira portuguesa, é aquele que apresenta um menor número de ligações regulares, com apenas três, uma delas internacional (Paris). Esta reduzida oferta representou em 2012, 830 mil passageiros e cerca de 11 mil movimentos de aeronaves, o que significou uma queda de 15% nos passageiros e de 21% em movimentos, relativamente a período homólogo do ano anterior.

Santiago de Compostela – Localizado a cerca de 150 Km da fronteira, o aeroporto de Santiago é o maior dos três aeroportos galegos, servindo principalmente rotas

domésticas e da União Europeia (20 ligações diretas, 9 das quais internacionais) de que se destacam Paris, Londres, Milão e Dublín, tendo registado, em 2012, cerca de 2,2 milhões de passageiros e 19,5 mil movimentos de aeronaves.

Pelo volume de tráfego e destinos oferecidos não se considera, igualmente, como alternativo ao aeroporto do Porto.

Corunha – Este aeroporto serve apenas 5 destinos, sendo dois internacionais (Lisboa e Londres) e os restantes ligações domésticas a Madrid, Barcelona e Sevilha.

Em 2012, processou cerca de 845 000 de passageiros e 13,6 mil movimentos de aeronaves.

Situação comparativa

A situação comparativa, em resumo, é apresentada no quadro seguinte:

Aeroportos	2012	%12/11	Jan/Jun 2013	%13/12	Nº destinos
Porto	6.051.048	0,8%	2.872.141	1,8%	65
Vigo	828.720	-15,1%	327.632	-16,8%	3
Santiago	2.194.611	-10,9%	990.330	-5,9%	20
Corunha	845.452	-16,5%	355.919	-11,4%	5

Figura 62 – Situação comparativa dos aeroportos concorrentes

2.3. Análise Estratégica

A análise estratégica foi realizada através da Matriz SWOT (*Strengts, Weaknesses, Opportunities, Threats*) que, sendo uma ferramenta habitual de planeamento, tem vindo a ser utilizada no quadro dos processos de planeamento do aeroporto.

Oportunidades	Ameaças
• Potencial de crescimento, diversificando mercados e apostando do reforço de mercados tradicionais. • Potencial de crescimento do tráfego LCC; • Potencial de crescimento do negócio da carga aérea, numa região que é a maior base industrial com vocação exportadora;	• Eventual aumento do preço do jet fuel; • Concentração de tráfego num reduzido número de operadores; • Nível de eficiência operacional de prestadores de serviços não contratados diretamente pelo aeroporto • Alterações regulamentares com impacto

Oportunidades	Ameaças
• Privatização da TAP num cenário de desenvolvimento da operação *hub* para o norte da Europa; • Incremento do turismo potenciado pela vocação turística da Região Norte de Portugal e da Galiza; • Disponibilidade de novas tecnologias que permitem a otimização dos tempos unitários de processamento; • Empenhamento ativo da IATA no estudo de novos processos de simplificação do negócio, nas operações em terra, transferindo parte do processo para fora do aeroporto (*off airport check-in,* etiquetagem de bagagem, etc.); • Disponibilidade de novas tecnologias para melhorar a qualidade de serviço dos negócios não aviação.	nos tempos unitários de processamento; • Orientação de alguns operadores para a redução dos serviços oferecidos aos passageiros em terra; • Perda de poder de compra do mercado interno e de algumas origens europeias (impacto em alguns negócios não aviação – e.g. publicidade, estacionamento); • Concorrência não licenciada nos negócios de rent-a-car e estacionamento.
Pontos Fortes	**Pontos Fracos**
• Capacidade da infraestrutura • Número de destinos e frequências oferecidos para a Europa • Modelo regulatório e sistema de incentivos orientados para o crescimento do tráfego; • Localização do aeroporto em relação à Região Norte do País e à Galiza rede de transportes públicos bastante completa e com acessibilidade ferroviária e rodoviária • *Know how* de gestão aeroportuária e competências técnicas das diferentes áreas; • Ambiente de cooperação entre todos os prestadores de serviços: Companhias, Agentes de Handling, Autoridades e Concessionários; • Capacidade de inovação ao nível de novos serviços e na utilização de tecnologias de última geração; • Cooperação com entidades externas nomeadamente o Turismo; • Certificação de Qualidade emitida por entidades independentes e contratualização de níveis de serviço com outros prestadores • Oferta diversificada e de elevada qualidade na área do retalho	• Restrições de *night curfew* (00:00 às 06:00); • Inexistência de declaração formal de um valor de MCT consensualizado entre todos os intervenientes; • Fraca capacidade de influenciar os horários das Companhias, dependentes do horário e capacidade dos aeroportos de ligação.

Oportunidades	Ameaças
• Possibilidade de melhorar processos e incrementar o *dwell time*; • Nível de qualidade de serviço em alguns pontos do processamento aeroportuário, ex. *screening* de passageiros e bagagem de mão.	

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E AÇÕES

3.1 Visão

Da análise realizada e atrás apresentada, confirma-se a visão identificada para o aeroporto do Porto:

"Posicionar-se como uma relevante plataforma regional da área norte atlântica e como uma infraestrutura estratégica para o desenvolvimento da região norte de Portugal."

3.2 Objetivos e Ações

3.2.1 Enquadramento global

Tendo presente os drivers do negócio aeroportuário, e tomando como referência as linhas de orientação estratégica transversais a toda a empresa, bem como a avaliação estratégica efetuada para o aeroporto do Porto, foram identificados os objetivos a atingir no horizonte do Plano, e para cada, um conjunto de ações necessárias para a sua realização.

A dinâmica natural do negócio aeroportuário poderá ditar outras iniciativas, bem como a revisão dos objetivos e metas agora estabelecidos.

O compromisso de aeroporto do Porto com os objetivos que adiante se indicam levará, até 2017, a um quadro económico de crescimento das receitas operacionais situando-as perto de 83 milhões de euros em 2017. Nas receitas reguladas (64% do total em 2017) o crescimento deverá ser de 3,3% ao ano, em linha com o crescimento do

tráfego e com o cálculo da Receita Regulada em conformidade com o modelo de Regulação Económica para o aeroporto do Porto.

A evolução das receitas reguladas é determinada pela aplicação do modelo de regulação e não se repercute da mesma forma nas taxas suportadas pelas companhias aéreas. De facto há que considerar uma política de incentivos ao crescimento do tráfego, disponível para todas as companhias, e que constitui indiretamente um instrumento indutor da redução de taxas.

O valor do investimento programado para 2013-2017, necessário para assegurar a capacidade e a operacionalidade da infraestrutura, é de perto de 25 milhões de euros, sendo 43% referente a CAPEX e 57% relativo à reposição e conservação dos bens afetos à concessão.

Na relação da procura com a capacidade, referem-se a seguir os pressupostos subjacentes à previsão de tráfego e a síntese de conclusões do estudo de capacidade.

Tráfego

Estima-se que o aeroporto do Porto em 2013 venha a atingir cerca de 6,3 milhões de passageiros (+3,7%) e que para 2014 tenha um crescimento de 1,6%.

No próximo ano o crescimento global resulta de um desempenho mais destacado da transavia.com com um novo serviço para Lyon. A Ryanair deverá crescer no período de Inverno 2013/14 em rotas já estabelecidas, que passam de sazonais a anuais. Outras operações que se iniciaram, também, em 2013 contribuirão de forma importante para o crescimento do tráfego, como Amsterdão da transavia, Paris-Orly da Vueling e Geneve com a Swiss.

Grande parte do crescimento dever-se-á, principalmente, aos mercados com origem/destino em França, Alemanha, Holanda e Suíça.

No cenário central 2014-2017 o tráfego deverá registar um crescimento médio/ano de 1,6% nos passageiros totais, que deverão atingir cerca de 6,7 milhões de passageiros em 2017, transportados em cerca de 60,4 mil movimentos de aeronaves, que até 2017, deverá ter um crescimento de 0,7% ao ano.

O tráfego do aeroporto do Porto é constituído maioritariamente por passageiros residentes em Portugal, pelo que a sua evolução apresenta uma correlação relativamente fraca com o PIB nacional, sendo neste sentido previsivelmente menos influenciada pela fraca conjuntura económica nacional. Por outro lado, o tráfego com mercados como França, Suíça, Alemanha e Reino Unido, especialmente os dois primeiros, de grande componente de tráfego VFR (*Visiting Friends and Relatives*),

deverão conhecer uma evolução positiva nos próximos anos, alicerçada nas diversas operações *Low Cost* oferecidas.

As companhias de baixo custo deverão ter uma representatividade acima de 60% do total do tráfego de passageiros com um forte contributo da Ryanair e da sua base operacional. O restante tráfego será processado pelas companhias tradicionais ao passo que as companhias *charter* continuarão a ter uma representatividade praticamente residual.

A previsão anual do cenário central é a seguinte:

	2013 Est.	2014	2015	2016	2017	tcma 17/13
PASSAGEIROS TOTAIS (mil)						
SCHENGEN	**5.429,2**	**5.521,5**	**5.615,3**	**5.719,2**	**5.823,8**	**1,8%**
INTRA-UE NÃO SCHENGEN	**503,5**	**510,4**	**516,0**	**520,2**	**525,0**	**1,0%**
INTERNACIONAIS	**295,2**	**295,2**	**296,6**	**298,4**	**300,8**	**0,5%**
LOCAL	**6.227,8**	**6.327,0**	**6.428,0**	**6.537,8**	**6.649,6**	**1,7%**
TRÂNSITOS	49,8	50,3	50,6	50,9	51,1	0,7%
TOTAL	**6.277,6**	**6.377,3**	**6.478,6**	**6.588,7**	**6.700,7**	**1,6%**
MOVIMENTOS TOTAIS(mil)						
TOTAL	**58,7**	**59,1**	**59,5**	**59,9**	**60,4**	**0,7%**
CARGA (mil Ton)	**32,5**	**32,6**	**32,8**	**33,2**	**33,6**	**0,8%**

Figura 63 – Previsões de tráfego – cenário central – 2013-2017

Capacidade

Foi efetuada uma avaliação da capacidade das infraestruturas necessárias para processar o tráfego no horizonte do 2013/2018, tendo em conta o cenário central de procura.

O nível de capacidade global medido em movimentos por hora tem espaço para incrementos significativos no aeroporto do Porto, como se vê na figura seguinte.

	2012 (20mov/hora)*	2018 20mov/hora
Capacidade teórica	133 500	133 500
Capacidade utilizada (nº mov)	59 215	60 950
Capacidade utilizada (%)	45%	46%

Figura 63 – Capacidade Global

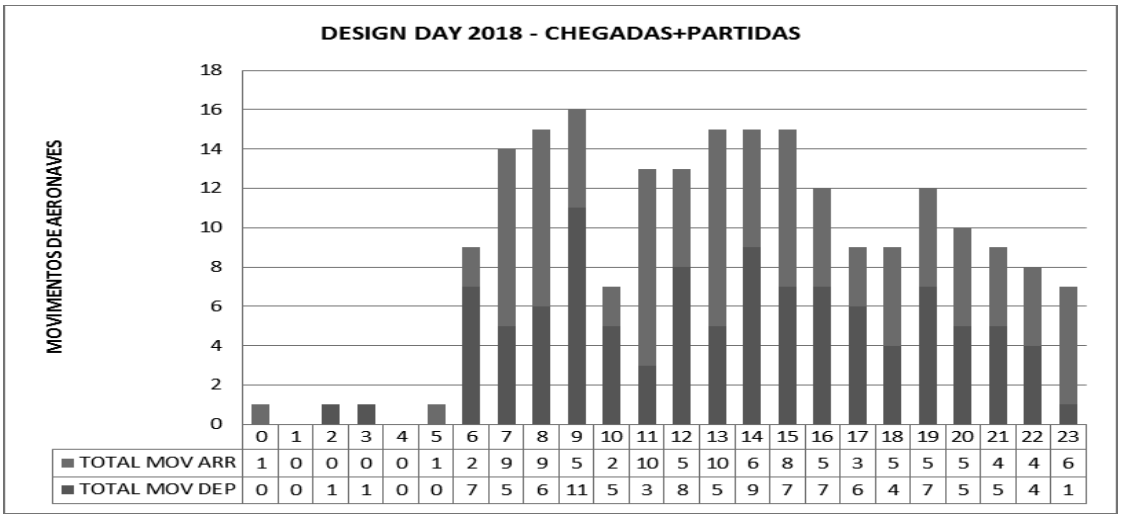


Figura 64 – Perfil diário do tráfego - 2018

O perfil diário do aeroporto do Porto evidencia uma distibuição do tráfego muito uniforme ao longo do período não abrangido pelas restrições de *nigt curfew*, possibilitando uma operação mais fluida.

Capacidade por subsistema - Lado ar

	Parâmetro /ano	2012	2018
Pista	Capacidade declarada (atual e prevista)	20	20
	Procura na *peak hour* (real e previsional)	n.a	16
Plataforma	Nº Stands Versão máxima	36	36
	Coeficiente de relação *stands*/ movimentos "*peak hour*"	2,25	2,25

A capacidade do lado ar do aeroporto do Porto não evidencia qualquer constrangimento no horizonte do Plano.

Terminal de Passageiros

Parâmetro /ano	2018	
Posições de controle de segurança centralizado	Procura na *peak hour*	5 un
	Capacidade (considerando o subsistema mais penalizado)*	6 un

*Significa que nos restantes subsistemas a capacidade é superior

A capacidade do Terminal apenas apresenta um subsistema com a capacidade a aproximar-se dos valores requeridos pela procura no que respeita ao controle de segurança centralizado. O redesenho do fluxo de partidas deverá permitir a solução deste constrangimento.

3.2.2 Objetivos e ações

<u>Objetivo 1</u> – Crescimento sustentado do tráfego

Meta: Crescimento médio anual do tráfego total de:

- Passageiros: tcma 1,6%
- Movimentos: tcma 0,7%
- Carga: tcma 0,8%

Estima-se que o aeroporto venha a atingir em 2013 cerca de 6,3 milhões de passageiros (+3,7%) e que em 2014 o crescimento seja de 1,6%. Em todo o período 2013-2017, o crescimento deverá fazer-se para os mercados europeus e através da oferta das companhias *Low Cost.*

Ações

- Incremento da conectividade através da procura de novos mercados em crescimento e criação de novas rotas e frequências;
- Captação de novas Companhias Aéreas;
- Crescimento nas rotas já existentes;
- Promoção de campanhas anuais quer a nível local quer na Galiza;
- Desenvolvimento das parcerias com o Turismo, designadamente, com o IPDT (Instituto de Planeamento e Desenvolvimento do Turismo), a ATP (Associação de Turismo do Porto) e a APHORT (Associação Portuguesa de Hotelaria Restauração e Turismo);
- Flexibilização na definição da estrutura de taxas como instrumento de marketing;
- Revisão do modelo de incentivos ajustando-o às características do tráfego e às condições operacionais e de capacidade do aeroporto, incluindo a promoção da atividade de carga aérea.

<u>Objetivo 2</u> – Melhoria da eficiência operacional

Meta: Redução do número de atrasos nos voos.

Ações:

- Monitorização ativa das causas dos *delays* nos voos de partida do Aeroporto;
- Seleção do conjunto de ações que conduzam à redução progressiva do número de atrasos à partida do aeroporto, motivados pelos diversos intervenientes na operação do aeroporto;
- Identificação e implementação de ações para a otimização dos fluxos de partida e chegada dos passageiros e bagagens nos diferentes pontos do processamento aeroportuário;
- Utilização das novas tecnologias para redução dos tempos unitários de processamento.

<u>Objetivo 3</u> – Utilização e desenvolvimento eficiente das infraestruturas

Meta: Manutenção da eficiência operacional da infraestrutura.

Ações:

- Estudo da solução para alargamento da área na zona do controlo de segurança
- Realização das intervenções programadas no plano de investimentos do aeroporto.

As intervenções na infraestrutura para o desenvolvimento da capacidade estão indicadas no plano de CAPEX do aeroporto, no **Apêndice II,** em documento separado e incorporam as Obrigações Específicas de Desenvolvimento do Anexo 9 do Contrato de Concessão.

<u>Objetivo 4</u> – Aumento das receitas não aviação

Meta: Crescimento médio anual das receitas não aviação de 2,6% em termos globais (para um crescimento médio anual de passageiros de 1,6%), com um crescimento por segmento:

- Retalho: tcma de 3,8%
- Publicidade: tcma de 1,2%
- Estacionamento: tcma de 1,5%
- Rent-a-Car: tcma de 0,4%
- Imobiliário: tcma de 3,7%

As receitas não aviação tiveram uma evolução média de 5,2% ao ano, entre 2008 e 2012, sustentado nos principais segmentos de negócio retalho (6,5%), rent-a-car (8,3%) e estacionamento (3,4%)

Ações

Retalho

- Abertura, em 2013, de três novos conceitos comerciais;
- Análise de eventuais áreas de interesse na ocupação de espaços disponíveis otimizando o binómio oferta comercial/retorno ao nível das receitas para a ANA;
- Implementação de uma política de "*call to gate*" (*silent boarding*);
- Maximização do "*dwell time*" dos passageiros e acompanhantes através da melhoria da eficiência de todo o processo aeroportuário envolvido;
- Resposta a áreas de interesse dos passageiros de acordo com resultados dos respetivos inquéritos;
- Inovação: (i) utilização de equipamentos como *tablets* no interface entre os passageiros e os lojistas; (ii) consolidação da implementação da plataforma de *e-commerce (Airport shopping online)* integrando com a atual plataforma de reserva de estacionamento automóvel; (iii) implementar um programa de atividades culturais e criativas no Aeroporto do Porto, denominado "Ver, Ouvir e Degustar",
- Análise da situação de mercado e das novas soluções em desenvolvimento noutros aeroportos para avaliação e validação de novas ofertas.

Publicidade

- Aposta forte nos contratos de longa duração para as posições *premium*;
- Avaliação periódica da utilização atual de espaços otimizando-a através de suportes publicitários mais eficientes para o sucesso do negócio, adequando-a aos segmentos alvo;
- Avaliação dos resultados da auscultação da perceção dos passageiros para influenciar o produto e a sua adequação ao perfil das tendências de mercado para oferta de produtos adequados sem esquecer a procura de novas indústrias de alto potencial;
- Inovação: (i) Introdução de suportes digitais tecnologicamente mais evoluídos; (ii) Análise constante da viabilidade de introdução de suportes publicitários, tecnologicamente inovadores face ao mercado existente seguindo as tendências

mais relevantes e inovadoras atualmente disponíveis (projeções em movimento ou através de ativação específica por telemóvel, grandes formatos com elevado impacto visual) (iii) Reforço da identidade ("*sense of place*").

Parques de estacionamento

- Aumentar o nível de adequação da capacidade dos vários segmentos (nomeadamente os que têm mais direta concorrência – *low-cost*) à procura;
- Efetuar um estudo, baseado no *benchmarking* e na *willigness-to-pay*, que suporte uma análise integrada ao *pricing*, bem como um esforço no aprofundar do conhecimento sobre as características (nomeadamente o *market share*) da concorrência *off-airport*;
- Incentivo ao uso do estacionamento do aeroporto baseado na auscultação de tendências de mercado para oferta de produtos adequados ao utilizador e na melhoria do plano de marketing.
- Aumentar as campanhas e promoções periódicas e aprofundar a relação com os parceiros Afiliados e *Corporate*, apontando à expansão da procura e consolidação da marca Parking ANA;
- Consolidar a estratégia de fidelização, assente na oferta integrada e exclusiva de serviços e no enriquecimento da plataforma de CRM.
- Inovação: (i) Integração tecnológica da plataforma de reservas *online* e dos sistemas de gestão de parques; (ii) melhor conhecimento dos clientes dos vários negócios por via da integração das plataformas *online* existentes, criando assim condições para *cross-selling*;
- Consolidação e expansão da oferta de serviços integrados em pacote (*bundles*), que se baseiam na combinação de serviços de estacionamento (reservas online e *Valet Xpress*) com outros serviços como o *Greenway*, *Lounge*, pacotes turísticos, descontos no Retalho, etc.

Rent-a-car

- Otimização da utilização e controlo do acesso ao negócio;
- Correção da situação de empresas não licenciadas, através de análises e propostas a apresentar às autoridades competentes;
- Análise das ofertas e produtos concorrentes a nível nacional e internacional quanto a produtos adequados ao perfil dos clientes;
- Ações de comunicação a passageiros sobre a relação preço/qualidade/ segurança dos produtos RAC;

- Revisão do Modelo de Negócio, privilegiando uma maior partilha de risco com os operadores;
- Inovação: (i) oferta de serviços e produtos que complementem as necessidades dos clientes; (ii) aposta na disponibilização da atual oferta através de novos canais de distribuição (*online)*.

Imobiliário

- Negociação com Companhias aéreas para a ocupação das novas instalações na Aerogare;
- Desenvolvimento de ações de procura de novos investidores para o CLCA (Centro Logístico de Carga Aérea);
- Procura de novos Clientes para ocupação dos escritórios no Edifício Provisório das Companhias;
- Revisão do *land use* existente para identificação de eventuais espaços adicionais.

Objetivo 5 – Melhoria da qualidade de serviço

Meta: Cumprimento dos níveis de serviço acordados no Regime de Qualidade do Serviço Aeroportuário (RQSA);

Manutenção, acima da média ACI, do índice de satisfação geral dos passageiros do *Airport Service Quality Survey* (ASQ).

A experiência de contratualização de níveis de serviço e a melhoria conseguida, ao longo dos anos, com o estabelecimento de níveis cada vez mais exigentes, resulta num importante conhecimento na aplicação do RQSA.

Ações

- Revisão dos Acordos de Níveis de Serviço no quadro do RQSA;
- Avaliação regular do nível de satisfação das companhias aéreas;
- Melhoria da experiência do passageiro, através da introdução de serviços inovadores e do desenvolvimento de medidas de cortesia e conforto;
- Melhorar, em termos de celeridade, conforto e segurança, as condições de embarque e desembarque a pé;
- Desenvolver o plano de eventos e animação na Aerogare.

<u>Objetivo 6</u> – Mitigação dos impactes ambientais

Meta: Redução das emissões de gases com efeito de estufa;

Cumprimento dos valores limite de exposição sonora;

Resíduos - manutenção da taxa de reciclagem e recolha seletiva de resíduos equiparados e urbanos em 60% e da taxa de valorização em 85%.

Os objetivos do aeroporto do Porto estão alinhados com as orientações definidas de forma corporativa para todos os aeroportos da rede.

Redução das emissões de gases com efeito de estufa

Para a redução das emissões de gases com efeito de estufa, têm tido grande importância as medidas de eficiência energética implementadas na empresa. O aeroporto dará continuidade ao seu Plano de Eficiência Energética.

Tendo em conta que as metas definidas na Política de Carbono da ANA tinham o horizonte de 2012, em 2013 a ANA procederá à sua revisão.

Ações

Manutenção do Plano de Eficiência Energética

Cumprimento dos valores limite de exposição sonora

Na sequência do desenvolvimento do MER (Mapas Estratégicos de Ruído) para o aeroporto do Porto, está em reformulação o respetivo Plano de Ações de Redução de Ruído, tendo por base a informação recolhida no ano de referência de 2011.

Ações

Monitorização e elaboração de mapas estratégicos de ruído e elaboração do plano de ações ao longo do ano 2013.

Resíduos

Têm sido conseguidos bons resultados na triagem dos resíduos orgânicos e os resíduos indiferenciados têm sido aceites como CDR (Combustíveis Derivados de Resíduos) para valorização energética em unidades fabris, nomeadamente cimenteiras.

Ações

- Continuidade da triagem dos resíduos orgânicos produzidos essencialmente na restauração;

- Continuidade das ações de sensibilização e comunicação junto da comunidade aeroportuária.

O planeamento da exploração, manutenção e desenvolvimento do aeroporto e do presente projeto de Plano Estratégico, **nos termos referidos no ponto 21.3 do Contrato de Concessão,** são apresentados no **ANEXO I a VII** (documento separado).

AEROPORTO DE FARO

1. INTRODUÇÃO

O Aeroporto de Faro, aberto ao tráfego em 11 de Julho de 1965, com uma área de implantação total de 237 ha, um perfil de tráfego marcadamente turístico, é atualmente o sétimo (décimo com as ilhas) maior aeroporto da Península Ibérica em termos de movimento de passageiros.

Está situado na cidade de Faro, a mais a sul de Portugal Continental e capital da região, contando com cerca de 42 mil habitantes. A sua zona de influência abrange um total de 650.000 habitantes, até 2 horas de distância do aeroporto.

Em 2012 foi responsável por um volume de tráfego de passageiros totais de 5,7 milhões e nas últimas três décadas afirmou-se como um dos principais destinos do Sudoeste da Europa, tendo nesse período aumentado a sua base de passageiros de 1 para os atuais 5,7 milhões.

Tem vindo ao longo dos anos a aumentar as suas infraestruturas, de forma a acomodar o crescimento contínuo do tráfego e a alteração do tipo de operadores aéreos que utilizam o aeroporto, com a substituição das companhias "*charter*" por companhias regulares, cuja quota de mercado em 2012 era já superior a 71% do tráfego.

O aeroporto possui uma pista com 2.490 m de comprimento, com pavimento de asfalto e que serve um terminal de passageiros e um terminal de carga. O Aeroporto tem classificação ICAO 4E, a aeronave crítica é, por consequência da classe E, representada pelo Boeing 747-400. O aeroporto de Faro oferece categoria 9 da ICAO, em termos de proteção de socorros. As coordenadas de referência (ARP) são Lat 37 00 52 N / Long 007 57 57 W e a altitude de referência de 7 m (24 ft.).

2. ENQUADRAMENTO

2.1 Caracterização Interna

2.1.1 Tráfego - Evolução 2008-2012

O aeroporto de Faro registou uma evolução no tráfego de passageiros de 5,4 milhões em 2008 para 5,7 milhões em 2012, traduzindo-se num crescimento médio anual de 1,0%.

Faro é um aeroporto com um acentuado índice de sazonalidade, confirmado pelo rácio de sazonalidade que relaciona o tráfego do mês de Janeiro com o tráfego processado no mês de Agosto. Em 2008 o rácio foi de 5,6 vezes mais passageiros em Agosto e em 2012 a mesma relação foi de 5,3. Conclui-se que a alteração do *mix* de segmentos, com uma muito maior presença de companhias aéreas *low cost*, não alterou o perfil de procura sazonal do aeroporto de Faro.

A evolução do tráfego no período 2008-2012, por segmentos, mercados, companhias aéreas, fluxos e motivo de viagem e foi a seguinte:

Por segmentos – Verificou-se um crescimento de 7,1 p.p de quota de mercado das companhias tradicionais (em muito relacionado com o efeito artificial da passagem, em 2011, da Air Berlin e da Aer Lingus do segmento *low cost* para o segmento tradicional) enquanto as *low cost* cresceram 4,5 p.p de quota de mercado no mesmo período. As companhias *charter* evidenciam uma forte perda de quota de mercado de 11,6 p.p entre 2008 e 2012.

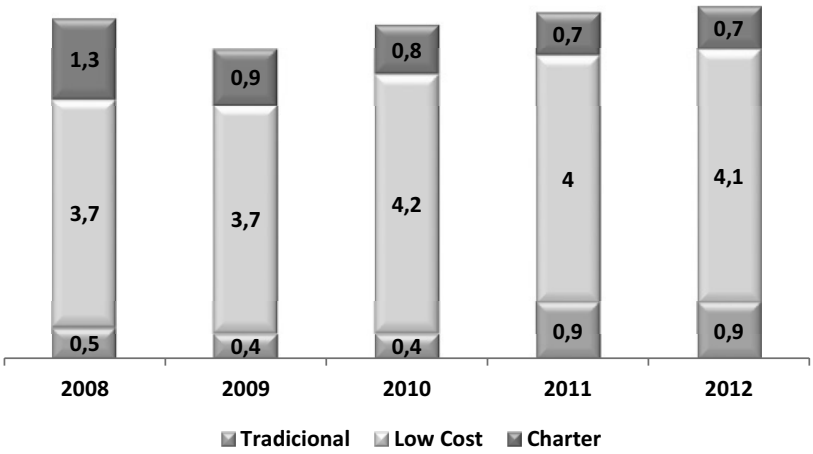


Figura 65 – Evolução do tráfego por segmentos (Mpax) 2008-2012

Por mercados – A liderança destacada, entre 2008 e 2012, foi do Reino Unido embora com um crescimento médio anual negativo (-0,9%). O maior crescimento foi para a Holanda, terceiro mercado, com 4,7% ao ano, alicerçada nas operações da Transavia para Amesterdão, Roterdão ou Groningen.

O maior crescimento de outros mercados (+6,8%) reduziu a dependência dos quatro mercados principais. Entre estes destaque para Portugal (fundamentalmente devido à operação Faro-Porto da Ryanair) e França (com base nas operações da easyJet e Ryanair para Paris).

Mercados	2008	2012	% 08-12
Reino Unido	3.205.500	3.094.597	-0,9%
Alemanha	541.614	562.435	0,9%
Holanda	433.353	520.860	4,7%
Irlanda	477.515	468.793	-0,5%
Outros	789.218	1.025.692	6,8%
TOTAL	**5.447.200**	**5.672.377**	**1,0%**

Fig 66 – Tráfego de passageiros por mercados em 2008-2012

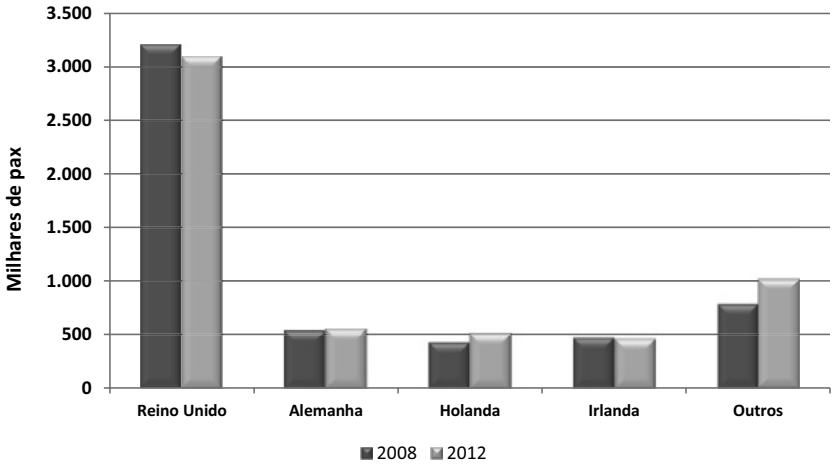


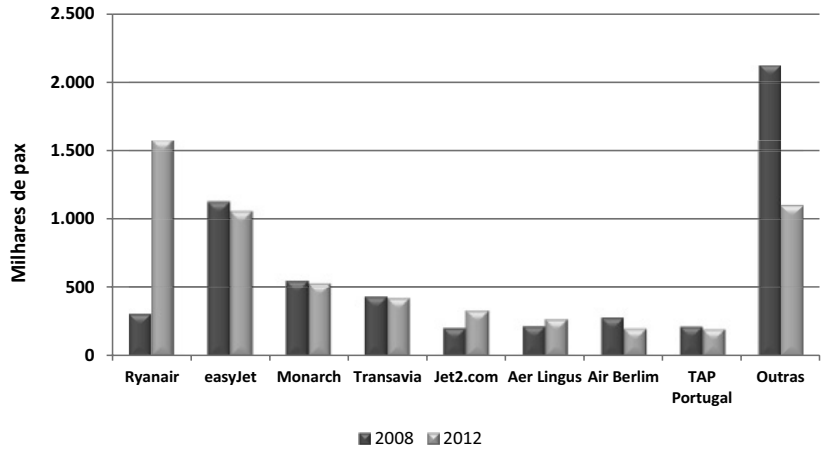
Fig 67 – Evolução do tráfego por mercados em 2008-2012

Por companhias aéreas – A liderança, entre 2008 e 2012, foi da Ryanair com um crescimento de 50,1% ao ano (o que significou que o seu tráfego no aeroporto de Faro se multiplicou por 5 vezes em 4 anos). Este crescimento teve por base novas rotas operadas a partir da sua base operacional para mercados como a Alemanha, o Reino Unido, França ou mesmo Portugal com a ligação entre Porto e Faro.

Destaque positivo também para a Jet2 com a abertura de diversas rotas para o Reino Unido e para a Aer Lingus com as suas ligações à Irlanda. Em sentido contrário surge a easyJet com um decréscimo, em média anual de 1,5% refletindo uma estagnação em termos do desenvolvimento da sua operação em Faro e a Air Berlin que reduziu bastante a sua aposta em Faro, quer nas ligações diretas à Alemanha quer nas ligações ao seu *hub* operacional de Palma de Maiorca.

Companhias	2008	2012	% 08-12
Ryanair	309.465	1.569.749	50,1%
easyJet	1.121.813	1.053.930	-1,5%
Monarch	548.100	528.750	-0,9%
Transavia	432.260	422.780	-0,6%
Jet2.com	204.540	331.874	12,9%
Aer Lingus	217.129	269.816	5,6%
Air Berlim	279.778	200.570	-8,0%
TAP Portugal	215.499	196.332	-2,3%
Outras	2.118.616	1.098.576	-15,1%
TOTAL	**5.447.200**	**5.672.377**	**1,0%**

Fig 68 – Tráfego de passageiros por Companhia Aérea 2008-2012



Fig, 69 - Evolução de passageiros por Companhia Aérea 2008-2012

Por fluxos – Tendo por base os mais recentes resultados dos inquéritos de perfil do passageiro, relativos ao Verão IATA 2012 + Inverno IATA 2012, é possível verificar que se trata de um aeroporto com uma quota muito significativa de *inbound* sendo o *outbound* residual como é expectável num destino turístico reconhecido internacionalmente como é o caso do Algarve.

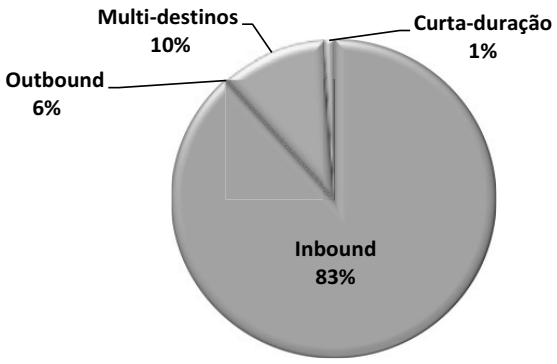


Fig 70 – Distribuição da quota de passageiros por tipo de fluxo

Por motivo de viagem – O turismo e o lazer são, naturalmente, a grande motivação da viagem para o destino Algarve (62,2%), seguindo-se a visita a familiares e amigos.

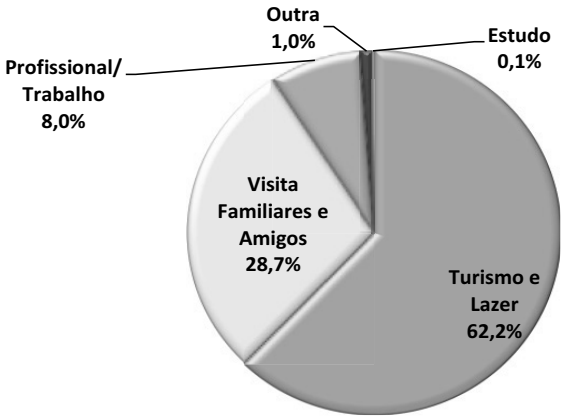


Fig 71 – Distribuição de passageiros por motivo de viagem

2.1.2 Infraestruturas

A infraestrutura do aeroporto dispõe dos equipamentos e dos sistemas que a seguir são referidos.

LADO AR	
Pistas / Especificações	**Pista 10/28**
Designação	10/28
Orientação geográfica	100/280
Dimensões (comp. X larg.)	2,490 x 45
Strip	2,610 x 300
Clearway RWY 10 **Clearway RWY 28**	215 x 150 155 x 150
RESA RWY 10 **RESA RWY 28**	130 x 90 90 x 90
Pavimento	Asfalto
Classificação capacidade	PCN 80/F/A/W/T

Taxiways	**1**

Plataformas de estacionamento	
Nº Máximo de *stands*	**37**
Em contacto	6
Remotos	31
Nº Mínimo de *stands*	**30**
Em contacto	6
Remotos	24

Outras facilidades
- Energia de emergência para as infraestruturas críticas da operação e segurança, conforme requisitos ICAO; - Rede de hidrantes para abastecimento de combustível em todas as posições de estacionamento, exceto posição nº 50 de manutenção.

LADO TERRA

Terminal de Passageiros – fluxo de PARTIDAS

Check-in	
Balcões	60

Controle de Segurança	
Posições	11

Controle de Fronteira	
Balcões convencionais	8

Portas de Embarque	
Portas	36

Terminal de Bagagem de Partidas	
Capacidade bag/hora	4 500

Fluxo de Chegadas
8 balcões convencionais, para controle de fronteira, terminal de bagagens com 5 tapetes (+ 1 para bagagem fora de formato), com capacidade de processamento de 4.500 bagagens/hora.

Carga e Correio
Capacidade de processamento de 4 mil toneladas/ano.

Infraestruturas complementares

Infraestrutura	**Capacidade**
Manutenção de Aeronaves	Existe infraestrutura para a construção de um hangar.
SLCI e Posto Avançado	Edifício *Fire Station* para SLCI com uma área total de 2.200 m².
Instalações para os prestadores de serviços de Assistência em Escala	Área dedicada de 1.647 m² para a Portway. Área de 1.450 m^2 dedicada a um segundo prestador de serviços de Assistência em Escala.
Fuel Farm	Área ocupada de 6.600 m², com capacidade total de 3.200.000 l e taxa de abastecimento de 46 litros por segundo.
Catering	Edifício com 5298 m^2 ocupado pelo prestador EIS – Europe Inflight Serv. Portugal.

2.1.3 Acessibilidades

O aeroporto de Faro está localizado a 7 Kms do centro da cidade e a uma curta distância dos principais *resorts t*urísticos. A autoestrada A22 (Via do Infante) é o principal eixo rodoviário do Algarve, ligando Lagos, a Poente, à autoestrada A2 para Norte, e seguindo para nascente, em direção a Espanha, sendo a principal porta de entrada para os espanhóis e o principal eixo de comunicação rodoviário na região.

O acesso regional ao aeroporto faz-se através da N125/IC4, uma via intermédia que recebe o tráfego proveniente da A22, e o distribui em direção ao aeroporto ou ao centro de Faro.

A única estrada de acesso ao Aeroporto é a N125-10, uma via com quatro faixas de rodagem, e estradas de serviço laterais, que dão acesso a áreas como o Pólo Universitário de Gambelas e o parque industrial.

O Aeroporto de Faro não dispõe de acesso ferroviário. A viagem de autocarro entre o aeroporto e a estação de caminho-de-ferro da cidade, com duração de 20 minutos, permite ter acesso a ligações regionais e interurbanas. A viagem entre Faro e Lisboa (Gare do Oriente) custa 21 euros e dura 3 horas.

Os veículos particulares (próprios ou de aluguer) e os táxis são o meio mais rápido de aceder ao aeroporto de Faro.

2.1.4 Recursos Humanos

No final de 2012, o Aeroporto de Faro integrava 166 efetivos equiparados (FTE's), menos 7 do que no final de 2008.

A estrutura de pessoal do aeroporto tem registado algumas alterações, nomeadamente a redução na área de Suporte ao Negócio Aviação. Em todas as outras funções o quadro tem-se mantido estável.

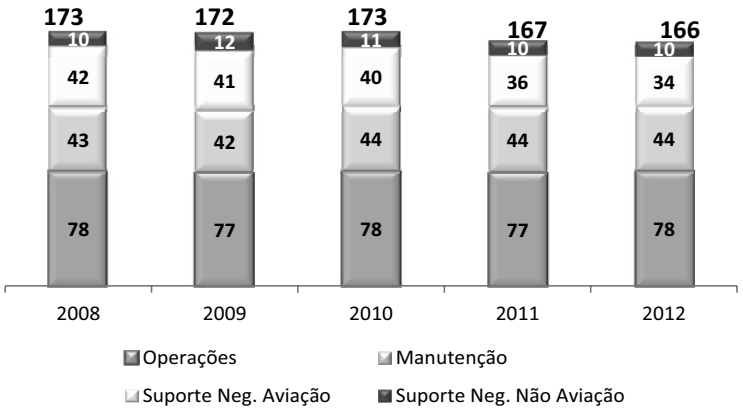


Figura72 – Evolução dos FTE's 2008-2012

Tal como nos restantes aeroportos ANA, acresce ainda o suporte dos colaboradores do centro corporativo para as áreas Jurídica, Desenvolvimento de Infraestruturas, Segurança, *Safety*, Ambiente e Sistemas de Informação, cujas funções corporativas são partilhadas por todos os aeroportos da rede.

2.1.5 Qualidade

Os resultados globais, no período 2008-2012 mostram uma melhoria progressiva, tanto no *Airport Service Quality Survey* (ASQ), como nos Acordos de Níveis de Serviço (SLAs).

ASQ - Em 2012, o Aeroporto de Faro foi distinguido pela ACI com o prémio "*Best Improvement* ", referente à maior subida ao nível dos aeroportos europeus.

O Índice de Satisfação Geral do aeroporto de Faro foi de 3,96, pela primeira vez acima da média da ACI e, tem tido uma evolução de melhoria, relativamente a 2008 (+0,33) como se vê na Fig. 73.

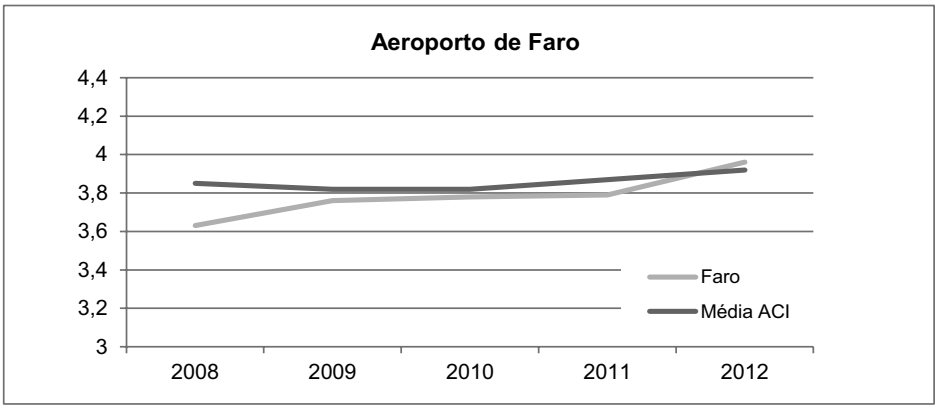


Figura73 – Índice da Satisfação Geral dos Passageiros (ASQ)

SLA –O aeroporto de Faro tem um percurso de melhoria na ambição e cumprimento dos níveis de serviço, como se vê na Fig. 74.

Figura 74 – Cumprimento dos SLA's

2.1.6 Ambiente

Energia - Conforme Fig. 75 relativa à evolução do consumo global de energia entre 2010 e 2012, destaca-se o decréscimo significativo do consumo no Aeroporto entre 2011 e 2012, em resultado da redução dos consumos de gás e eletricidade.

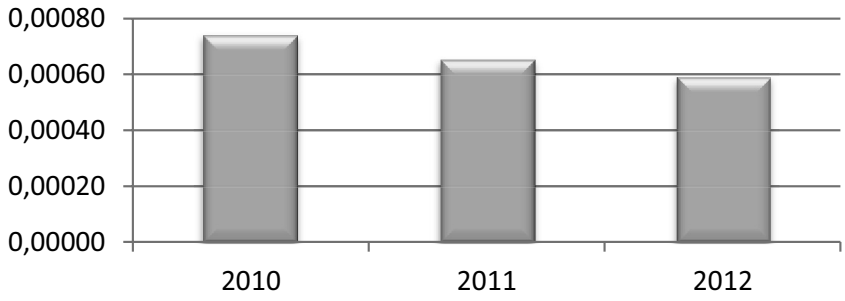


Figura 75 – Consumo de Energia no Aeroporto de Faro, entre 2010 e 2012 em TEP/TU

Resíduos - Em 2012 a produção total de resíduos do aeroporto de Faro foi de 1 001,3 ton, revelando um decréscimo de 9,7% face a 2011. A taxa de valorização foi de 10,95%, o que significou uma redução de 55% face ao ano anterior. A produção total de resíduos (kg) por unidade de tráfego teve uma diminuição significativa, como se vê na Fig. 76.

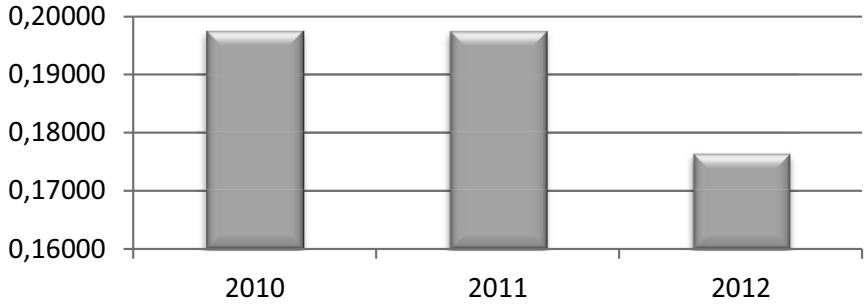


Figura 76 – Produção de Resíduos no Aeroporto de Faro por *Traffic Unit*, entre 2010 e 2012

Água - Durante o ano de 2012 o aeroporto foi responsável pelo consumo total de 49 181m³ de água. O consumo por unidade de tráfego, entre 2010 e 2012, tem tido uma redução, como se vê na Fig. 77.

Aeroporto	Consumo de água (m3) por TU		
	2010	2011	2012
AFR	0,01371	0,00997	0,00867

Figura 77 – Consumo de água (m3) por TU no Aeroporto de Faro, entre 2010 e 2012

Efluentes - Os programas de monitorização em curso permitiram constatar a melhoria dos sistemas de drenagem nas águas residuais e pluviais e de escorrência e que são globalmente cumpridos os limites para cada um dos parâmetros estabelecidos pela lei no ano de 2012. Dada a proximidade à Ria Formosa, são ainda monitorizadas a qualidade das suas águas residuais e das geradas nas aeronaves.

De forma a evitar a contaminação dos sistemas de drenagem de águas, a ANA tem procedimentos de emergência ambiental para a contenção de derrames de substâncias perigosas.

Ruído - Em 2012, foram desenvolvidos Mapas de Ruído para o Aeroporto de Faro, tendo por base referencial a legislação aplicável neste domínio, para os indicadores LDEN (período integrado de dia-entardecer e noturno) e Lnoite (período noturno). Foram ainda produzidos Relatórios de Monitorização de Ruído.

No ano de 2013 irá dar-se início ao estudo de Procedimentos de *Noise Abatement,* para o Aeroporto de Faro, em articulação com a NAV.

Qualidade do Ar - Dado o histórico existente de resultados que revelaram a boa qualidade do ar, a monitorização que incidia sobre dois pontos de amostragem (até à ultima campanha de inverno que findou em Janeiro de 2012), passou a incidir sobre um novo ponto de amostragem. Esta estratégia foi adaptada no âmbito do processo de avaliação de impacte ambiental para a fase de construção dos projetos "Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro".

Da avaliação global dos resultados em 2012 é possível referir que a qualidade do ar no aeroporto de Faro registou nível bom, sendo possível verificar, na maioria dos casos, índices coincidentes nos pontos de monitorização e nos locais pertencentes à Rede Metropolitana da Qualidade do Ar.

Biodiversidade – No aeroporto foram avistadas em 2012 cerca de 93 espécies distintas.

De acordo com a IUCN, e à exceção de duas espécies não incluídas nesta lista, todas as espécies avistadas apresentam o estatuto de conservação "Pouco Preocupante". De acordo com o Livro Vermelho de Vertebrados de Portugal (2005), duas espécies estão "Regionalmente Extintas", 20 espécies estão "Ameaçadas", sendo que destas, três estão "Criticamente em Perigo", sete estão "Em Perigo" e 10 têm estatuto "Vulnerável". Cinco espécies apresentam ainda estatuto "Quase Ameaçado".

2.1.7 *Safety* e *Security*

Aplicam-se no Aeroporto de Faro as políticas de segurança quer da operação quer contra atos ilícitos que estão definidas a nível central.

O Aeroporto de Faro viu confirmada a certificação para operação, pelo INAC em Junho de 2013.

Localmente o aeroporto dispõe da estrutura, dos procedimentos e das metodologias de avaliação do risco previstos pela implementação do SMS (*safety management system*) de acordo com as normas ICAO.

O rastreio de passageiros, bagagens e carga é feito por uma empresa de segurança, nos termos do despacho conjunto dos ministérios da administração interna e dos transportes, de Maio de 2004, sob supervisão da polícia de segurança pública.

O patrulhamento das áreas de acesso público e reservado está igualmente a cargo da PSP.

Os exercícios de emergência são realizados periodicamente de acordo com as normas ICAO e as boas práticas da indústria.

2.1.8 Custos Operacionais e Investimento

2.1.8.1 OPEX

No período 2008-2012, os custos operacionais do aeroporto do Faro decresceram 1,7% em termos médios anuais e o volume de passageiros cresceu 1%.

A evolução média nos últimos cinco anos foi a seguinte:

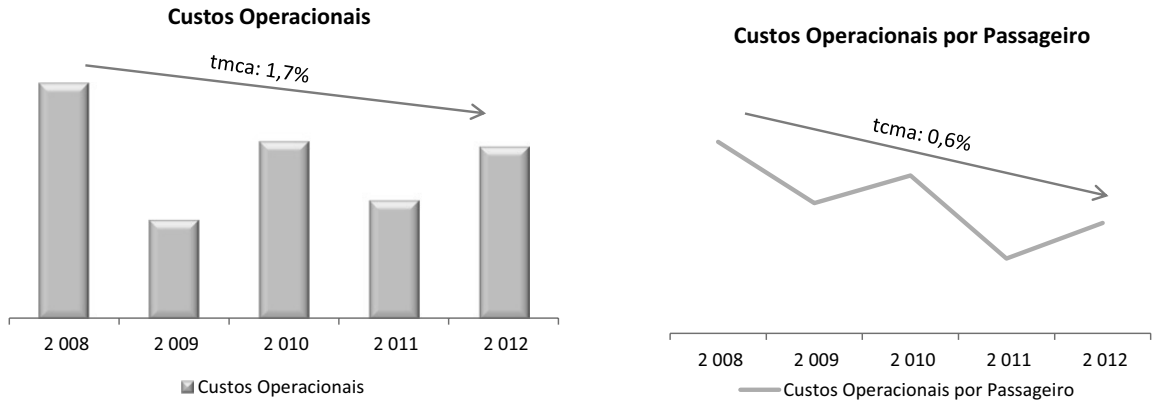


Fig. 78: Evolução dos custos operacionais e dos passageiros 2008-2012

Em 2012 não estão considerados os custos relacionados com a adoção da IFRIC 12, relativa aos contratos de concessão, garantindo-se assim a comparabilidade.

Na estrutura dos custos operacionais os fornecimentos externos e as amortizações assumem cerca de 70% do valor global e os custos com pessoal 18%, sendo a parte restante relativa a custos gerais.

2.1.8.2 Investimento (CAPEX e REPEX)

Nos últimos cinco anos, o total de investimento realizado no aeroporto de Faro ascendeu a 76,5 milhões de euros, 97% respeitante à área Aviação e 3% à área Não Aviação.

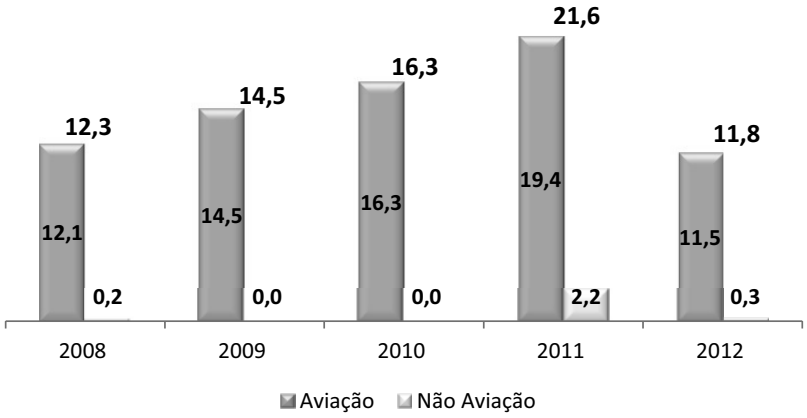


Figura 79 – Evolução do investimento nas áreas Aviação e Não Aviação (M€)

Do total de investimento Aviação realizado cerca de 64% diz respeito a projetos integrados no Plano de Desenvolvimento do aeroporto, nomeadamente: (i) a construção da Plataforma Sul/Nascente, RET's 10, 28, Caminhos de Circulação CAPN; (ii) Ampliação Remodeção Aerogare – Intervenção nos Parques Estacionamento e Acessos Viários; (iii) Ampliação Remodeção Aerogare – Construção Civil e Instalações Técnicas; (iv) Ampliação da Rede de Média Tensão, PT's e CEE; (v) Sinalização Luminosa, Remodelação do Comando e Controlo, Equipamento para o CAP.

Para além dos projetos incluídos no plano de desenvolvimento, no que diz respeito à área aviação, merece destaque a recarga dos Taxiways e reabilitação do Taxyway P e também a construção de novas Instalações da Portway.

No investimento Não Aviação é de realçar as expropriações da via do Montenegro e o projecto de loteamento da Quinta das Gambelas (ambos exploração imobiliária).

2.1.9 Receitas

As receitas operacionais do aeroporto de Faro, entre 2008 e 2012, tiveram uma redução média anual de 0,6% ao ano para um crescimento dos passageiros de 1%.

A retração do ritmo de crescimento das receitas totais, face à evolução média de passageiros, está associada às receitas não aviação que desde 2008 tiveram uma

quebra de 3,3%. Ao contrário, as receitas aviação cresceram acima do volume de passageiros em 0,8p.p.

O aeroporto matém um nível de rendibilidade compatível com o referencial de 25% que a IATA (2006) "*Value Chain for Profitability*" refere como a margem operacional necessária para cobrir os custos de capital dos aeroportos.

2.1.9.1 Aviação

As receitas aviação do aeroporto de Faro cresceram 1,8% em termos médios anuais, 0,7 p.p acima do ritmo de crescimento dos passageiros no período (+1% termos médios anuais).

Em todo o período 2008-2012 as taxas aviação mantiveram-se constantes a preços de 2008.

A evolução anual das receitas comparada com a dos passageiros foi a que se observa na Fig. 80.

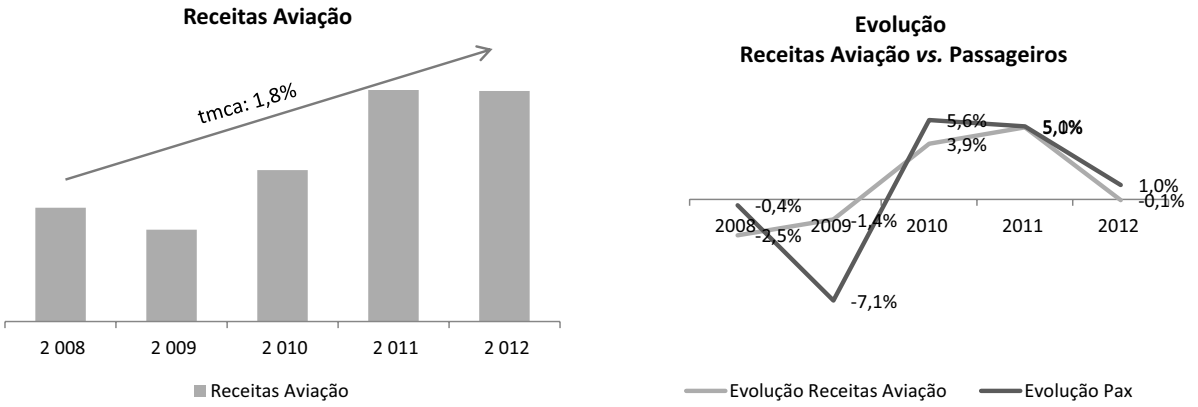


Fig. 80 – Evolução das Receitas Aviação e Receitas Aviação por Passageiro

O ritmo de evolução das receitas foi sempre inferior ao dos passageiros, com exceção de 2009 ano de forte quebra no tráfego, para o que muito contribuiu a redução dos serviços prestados, pelos aos operadores, aos passageiros em terra.

Ao longo do período, a estrutura da receita aviação permaneceu inalterada, sendo que as receitas reguladas (à luz do contrato de concessão) representam, no final do período, cerca de 96% da receita total e os restantes 4% correspondem às receitas não reguladas.

2.1.9.2 Não Aviação

No negócio não aviação predominam os segmentos de retalho, estacionamento, rent-a-car e imobiliário.

As receitas não aviação tiveram, nos últimos cinco anos, um decréscimo médio de 3,3% ao ano, quando o volume de passageiros cresceu, embora de forma modesta (1%).

A evolução anual das receitas comparada com a dos passageiros é visível na Fig. 81.

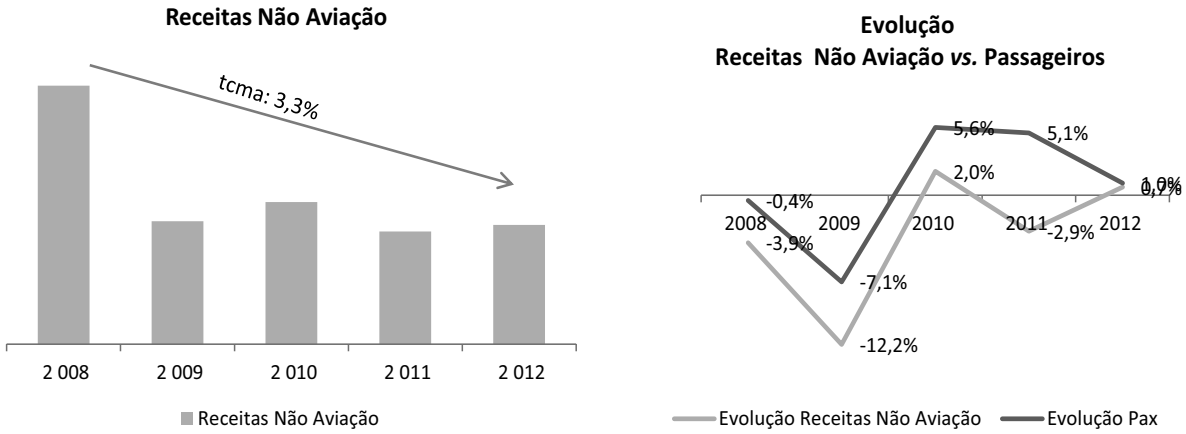


Fig. 81– Evolução das Receitas Não Aviação e Receitas Não Aviação por Passageiro

Por segmento, as tcma foram – Retalho: -4,9%; Estacionamento: -3,9%; Rent-a-Car: -1,7%, Imobiliário: -8,5%.

A estrutura dos negócios em 2008 e 2012 teve a seguinte evolução:

Fig. 82 – Distribuição das Receitas Não Aviação por negócio em 2008 e 2012

Nos últimos cinco anos:

- O retalho teve uma redução média anual de 4,9%, mas em 2012 inverte a tendência com um crescimento de 4,3% em relação a 2011;

- O estacionamento automóvel teve uma quebra média anual de 3,9%, como reflexo do aumento da oferta da concorrência, na área circundante do aeroporto, assente numa oferta de estacionamento prolongado de baixo custo;
- O rent-a-car e o imobiliário evoluíram negativamente no período, registando uma quebra média anual de, respetivamente, 1,7 e 8,5%. No imobiliário as perdas ficam a dever-se à saída da Groundforce em 2011;
- Nas outras atividades (onde se inclui publicidade, estação de serviço, telecomunicações), verificou-se um forte crescimento, reforçando a sua posição em 5pp na estrutura dos negócios. A diversificação de negócios, nomeadamente nas telecomunicações, foi determinante para o crescimento.

2.2 Envolvente Externa

2.2.1 Situação económica regional

A região do Algarve tem uma área de perto de 5.000 km² (5,4% da área de Portugal Continental), subdividida administrativamente em 16 concelhos, com 451.005 habitantes segundo os censos de 2011. A população, na década de 2001/2011, registou acréscimos particularmente significativos (14,1%).

Esta região é estruturalmente dependente da atividade de dois setores - o do turismo, seguido do da construção civil –, pelo que a crise económica e financeira que se vem registando em Portugal nos últimos anos a torna especialmente frágil dada a vulnerabilidade destes setores à conjuntura desfavorável da economia.

No ano de 2011, a queda do Produto Interno Bruto algarvio foi muito superior à média nacional pois, enquanto a economia portuguesa, em média, apresentou um decréscimo real de 1,6%, na região algarvia a quebra foi, em termos reais, de 2,5%, na sua maior parte por efeito da quebra de atividade no setor da construção. Neste ano - de 2011 - o Algarve contribuiu com cerca de com 4,2% para o PIB nacional.

Além dos recursos naturais propícios não só às atividades do produto "praia e sol", como a existência de oferta turística de qualidade e o reconhecimento internacional como destino de excelência para a prática do golfe, entre outros, apresentam-se como fatores muito positivos no equacionamento do crescimento e evolução futura da economia da região.

Está em curso um projeto de criação duma Euro cidade "Ayamonte – Vila Real de Santo António", em que se pretende integrar esta Euro cidade nos projetos elegíveis

para o pacote de fundos comunitários 2014-2020, dando seguimento às metas do Plano Estratégico de Cooperação Transfronteiriça Andaluzia-Algarve-Alentejo.

Este projeto, que pretende promover a convergência económica, social, cultural, turística e ambiental entre as duas cidades poderá ser um incentivo ao crescimento e implantação do posicionamento do aeroporto de Faro quanto ao serviço às populações espanholas. De resto, o aeroporto de Faro é o que fica a menor distância de Ayamonte, apenas a cerca de 65 Km desta cidade espanhola.

2.2.2 Prioridades do turismo para a região

Plano Estratégico para o Turismo (PENT 2013-2015 aprovado em 16 de Abril pela RCM 24 /2013) – Região do Algarve

No período 2006 a 2011, o PENT regista na região do Algarve um aumento de 500.000 dormidas nacionais e o decréscimo de 600.000 internacionais (com um decréscimo global de dormidas de 1,4 % e aumento dos proveitos dos empreendimentos turísticos de 8%), que compara com um aumento de 5% (4.800 camas) do lado da oferta. As taxas de ocupação/quarto situaram-se nos 54%.

Quanto aos mercados externos, o PENT conclui que perderam representatividade no período, destacando-se o Reino Unido (-800.000 dormidas) embora, em sentido inverso, se tenha verificado o aumento da procura de Espanha e França. Os meses de julho, agosto e setembro apresentaram uma tendência de aumento da sazonalidade visto que concentravam 42% da procura internacional e 58% da nacional.

A estratégia para a região do Algarve, delineada para o Turismo no PENT, consubstancia-se, nomeadamente, no *reposicionamento do Algarve como um destino turístico de excelência e com capacidade para acolher os segmentos sénior e com mobilidade reduzida,* ampliando a aposta nos mercados em crescimento, com destaque para a França, a Polónia e a Rússia, e na revitalização dos consolidados, com a fidelização de Portugal e Reino Unido/Irlanda e novo impulso aos setores mais dinâmicos da Holanda e Alemanha.

Para além do tradicional sol e mar e do golfe, o Algarve deve apostar noutros produtos para atenuar a sazonalidade e completar a oferta, nomeadamente, no turismo residencial, de natureza, náutico, de negócios, de saúde e ainda nos circuitos turísticos religiosos e culturais e na gastronomia e vinhos.

O PENT refere ainda para a região a intenção de **"***Reforço da competitividade do destino Algarve***"** através de: (i) Eliminação dos constrangimentos na acessibilidade aérea e rodoviária; (ii) Estruturação da capacidade financeira das empresas; (iii) Formação de recursos humanos; (iv) Fidelização de clientes; (v) Reforço da satisfação

da estada através do enriquecimento e diversificação da oferta; (vi) Requalificação dos espaços públicos; (vii) Promoção e comercialização do destino.

Para o aeroporto de Faro, as prioridades estratégicas do PENT são:

- Ligar Faro com voos de companhias aéreas tradicionais a um aeroporto de distribuição (*hub*) europeu (Frankfurt, Madrid, Londres, Paris);
- Consolidar as operações da easyJet para o Reino Unido e expandir a base da Ryanair a mercados a 1h-3h de voo, excluindo o Reino Unido, para cidades de 2ª e 3ª linha e com operações mínimas de 2/3 voos semanais;
- Abordar setores de voo superiores a 3h a incidir no segmento híbrido e nas operações de voos fretados para novos mercados (Polónia e Rússia).

Relativamente às dormidas na região, o objetivo do PENT (2011-15) aponta para uma tendência de crescimento de 2,4% e define como objetivo um crescimento de 3,6%.

2.2.3 Aeroportos concorrentes - análise comparativa

Estando o aeroporto de Faro situado numa região predominantemente turística, dispondo de uma oferta para 76 destinos internacionais (maioritariamente aeroportos europeus), a identificação de aeroportos concorrentes em Espanha – Andaluzia - deverá ter por base a proximidade geográfica e a diversidade de destinos.

De acordo com estes critérios, identificaram-se como objeto de análise, os aeroportos de Sevilha, Jerez de La Frontera e Málaga.

Sevilha - O aeroporto que fica mais perto da fronteira portuguesa é o de Sevilha que, em 2012, processou 4.287.488 passageiros, 48.501 movimentos de aeronaves e 4.773 toneladas de carga. Em termos acumulados de Janeiro a Abril de 2013, o tráfego atingiu cerca de 1,17 milhões de passageiros, decrescendo cerca de 16% relativamente ao mesmo período de 2012.

Disponibiliza acesso a 36 destinos entre os quais, além de aeroportos domésticos, destinos internacionais – a maioria europeus - como Roma, Milão, Bolonha e Palermo em Itália, Paris, Toulouse, Lion, Nantes e Marselha em França, Amesterdão, Dublin, Genebra, Bruxelas, Dusseldorf, Malta, Marraquexe e também Lisboa (através da TAP). Os franceses constituem a maioria dos turistas que passam no aeroporto e, com italianos, ingleses, belgas e holandeses, atingem 90% dos passageiros internacionais.

Dispondo de um tráfego maioritariamente doméstico, tem sido muito afetado pela crise económica que se regista em Espanha.

Das companhias aéreas presentes as Ryanair e Vueling operam mais de 70% dos voos internacionais embora tenham registado decréscimos relativamente a 2011. O peso das LCC atinge 85% do tráfego do aeroporto (+ 11% que em 2011).

Tem uma capacidade instalada para processamento de 8 milhões de passageiros/ano, estando manifestamente longe de atingir essa meta (utilizou, em 2012 apenas 54% da capacidade instalada.

Jerez de La Frontera – Este aeroporto serve 20 destinos, nomeadamente internacionais, embora todos europeus. A maioria dos aeroportos servidos são na Alemanha, entre outros, Hamburgo, Munique Frankfurt, Berlim, Colónia mas também tem ligações com Londres, Bruxelas, Luxemburgo, Zurique e Faro. No entanto, não chegou a processar 1 milhão de passageiros em 2012 e o seu tráfego decresceu, relativamente a 2011, cerca de 11%. A principal companhia é a Ibéria seguida da Ryanair que detêm, em conjunto, cerca de 50% dos passageiros transportados (ambas diminuíram a quota respetiva de tráfego em 2012).

Málaga - Muito mais distante do aeroporto de Faro, o aeroporto de Málaga apresenta estatísticas de atividade substancialmente superiores a Faro. Em 2012 foi o 4º aeroporto de Espanha, seguindo Madrid, Barcelona e Palma.

Assim, em 2012, registou cerca de 12,6 milhões de passageiros, 102 mil movimentos de aeronaves e 2.711 toneladas de carga. Em termos acumulados de Janeiro a Abril de 2013 ultrapassou os 3 milhões de passageiros, decrescendo cerca de 2,4% relativamente ao mesmo período de 2012.

O aeroporto serve principalmente destinos na União Europeia de que se destacam Londres/Gatwick, seguido de Manchester e Londres/Stansted. Outros destinos com tráfego relevante são Dublín, Paris /Charles de Gaulle, Amsterdão/Schiphol, Bruxelas e Copenhaga. Das ligações internas destacam-se Madrid-Barajas, Barcelona e Palma de Maiorca.

A capacidade da infraestrutura é referida como sendo bastante superior ao tráfego que se tem registado. As principais companhias que voam para este aeroporto são a Ryanair, com 23,3% dos passageiros e a easyJet com 13,4%.

Situação comparativa

A situação comparativa, em resumo, é apresentada no quadro seguinte:

Aeroportos	2012	%12/11	Jan/Jun 2013	%13/12	Nº destinos
Faro	5.673.897	1,0%	2.484.113	4,9%	76
Málaga	12.582.191	-1,9%	5715622	0,5%	118
Sevilha	4.287.488	-13,5%	1.847.377	-15,4%	36
Jerez	913.301	-11,3%	360.565	-13,1%	20

Figura 83 – Situação comparativa dos aeroportos concorrentes

2.3. Análise Estratégica

A análise estratégica foi realizada através da Matriz SWOT (*Strengts, Weaknesses, Opportunities, Threats*) que, sendo uma ferramenta habitual de planeamento, tem vindo a ser utilizada no quadro dos processos de planeamento do aeroporto.

Oportunidades	Ameaças
• Potencial de crescimento nos mercados tradicionais • Abordagem a novos mercados, potenciada pela promoção do destino Algarve; • Potencial de crescimento do tráfego LCC, consolidando operações das principais Companhias; • Incremento do turismo potenciado pela instabilidade política e social em destinos alternativos; • Possibilidade de atrair tráfego para o período de Inverno, através de uma política de incentivos, atenuando o índice de sazonalidade; • Disponibilidade de novas tecnologias que permitem a otimização dos tempos unitários de processamento; • Empenhamento ativo da IATA no estudo de novos processos de simplificação do negócio, nas operações em terra, transferindo parte do processo para fora do aeroporto (*off airport check-in,* etiquetagem de bagagem, etc.); • Disponibilidade de novas tecnologias para melhorar a qualidade de serviço de alguns dos negócios não aviação.	• Eventual aumento do preço do jet fuel; • Concentração de tráfego num elevado número de operadores LCC; • Concentração do tráfego no período de Verão; • Nível de eficiência operacional de prestadores de serviços não contratados diretamente pelo aeroporto; • Alterações regulamentares com impacto nos tempos unitários de processamento; • Orientação de alguns operadores para a redução dos serviços oferecidos aos passageiros em terra; • Nível de irregularidades dos voos à chegada, sobretudo os que têm origem em *hub* europeus; • Concorrência nos negócios de rent-a-car e estacionamento.

Pontos Fortes	Pontos Fracos
• Modelo regulatório e sistema de incentivos orientados para o crescimento do tráfego; • Centralidade do aeroporto em relação à cidade de Faro e à região do Algarve e proximidade relativa do Sul de Espanha; • *Pricing* competitivo a nível europeu relativamente aos aeroportos com que faro compete diretamente; • *Know how* de gestão aeroportuária e competências técnicas das diferentes áreas; • Capacidade de inovação ao nível de novos serviços e na utilização de tecnologias de última geração; • Relacionamento de proximidade com as entidades de turismo do Algarve e Huelva; • Certificação de Qualidade emitida por entidades independentes e contratualização de níveis de serviço com outros prestadores • Possibilidade de melhorar processos e incrementar o *dwell time*.	• Restrições de *night curfew* (00:00 às 06:00); • Constrangimentos na área de rastreio de segurança de passageiros; • Fraca capacidade de influenciar os horários das Companhias, dependentes do horário e capacidade dos aeroportos de ligação.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E AÇÕES

3.1 Visão

A análise do ponto anterior permite confirmar a visão identificada para o aeroporto de Faro:

"Na qualidade de porta de entrada internacional do Algarve e região sul da península Ibérica propõe-se reforçar o seu papel como instrumento chave para o desenvolvimento do turismo no Algarve liderando a criação de condições para tornar a região mais atrativa."

3.2 Objetivos e ações

3.2.1 Enquadramento global

Tendo presente as linhas de orientação estratégica transversais a toda a empresa, bem como a avaliação estratégica efetuada para o aeroporto de Faro, foram identificados os objetivos a atingir no horizonte do Plano, e para cada, um conjunto de ações para a sua realização.

A dinâmica natural do negócio aeroportuário poderá ditar outras iniciativas, bem como a revisão dos objetivos e metas agora estabelecidos. De facto, no período de 2013-2017 a atividade do aeroporto de Faro será condicionada pela realização do investimento de ampliação/remodelação do seu edifício Terminal.

No quadro económico, o Aeroporto de Faro deverá em 2017 gerar receitas operacionais no valor de cerca de 76 milhões de euros. Nas receitas reguladas (70% do total) o crescimento deverá ser de 3,6% ao ano, associado ao crescimento dos tráfego e ao cálculo da receita regulada em conformidade com o modelo de regulação económica para o aeroporto de Faro.

O valor do investimento programado para 2013-2017, necessário para assegurar a capacidade e a operacionalidade da infraestrutura, é de perto de 66 milhões de euros, sendo 76% referente a CAPEX e 24% relativo à reposição e conservação dos bens afetos à concessão.

Na relação da procura com a capacidade da infraestrutura, referem-se a seguir os fundamentos subjacentes às previsões de tráfego e a síntese das conclusões do estudo de capacidade realizado para o horizonte de 2018.

Tráfego

O aeroporto de Faro deverá crescer em 2013 cerca de 5,3%, prevendo-se para o próximo ano um crescimento de 1,9% nos passageiros comerciais. O aeroporto apresenta um perfil de tráfego marcadamente turístico, com 90% de tráfego *Inbound*, a operação de companhias de baixo custo representam já mais de 70% do tráfego, e embora continuando maioritariamente centrado em operações *Low Cost*, irá concentrar os esforços estratégicos na diversificação de mercados emissores, tentando afastar-se da crónica dependência do mercado do Reino Unido, que ainda significa cerca de 55% do tráfego; outro fator importante será procurar fixar mais operações no Inverno, especialmente através das companhias mais representativas, como Ryanair, easyJet, Monarch e Transavia, reduzindo assim a sazonalidade.

O tráfego *charter,* que ainda representa cerca de 10%, deverá continuar a tendência de decréscimo acentuado. Os operadores, Ryanair e easyJet, deverão, previsivelmente, manter-se como as companhias dominantes. Até 2017, os passageiros deverão crescer 2% ao ano e os movimentos de aeronaves aumentarão em média 1,2% ao ano.

Assim, as previsões de tráfego para o aeroporto de Faro, no horizonte 2013-2017, apontam para um crescimento médio anual até 2017, de 2,0% em passageiros totais (comerciais e não comerciais) e de 1,2% em movimentos totais, conforme quadro seguinte:

	2013 Est.	2014	2015	2016	2017	tcma 17/13
PASSAGEIROS TOTAIS (mil)						
SCHENGEN	**2.088,8**	**2.129,5**	**2.174,2**	**2.221,0**	**2.268,7**	**2,1%**
INTRA-UE NÃO SCHENGEN	**3.821,0**	**3.891,6**	**3.968,2**	**4.051,3**	**4.136,4**	**2,0%**
INTERNACIONAIS	**12,2**	**12,2**	**12,3**	**12,3**	**12,4**	**0,5%**
LOCAL	**5.922,0**	**6.033,3**	**6.154,6**	**6.284,6**	**6.417,5**	**2,0%**
TRÂNSITOS	51,9	52,2	52,6	53,0	53,2	0,6%
TOTAL	**5.973,9**	**6.085,6**	**6.207,3**	**6.337,6**	**6.470,7**	**2,0%**
MOVIMENTOS TOTAIS (mil)						
TOTAL	**43,6**	**44,1**	**44,6**	**45,2**	**45,8**	**1,2%**
CARGA COMERCIAL (mil Ton)	**0,161**	**0,159**	**0,160**	**0,162**	**0,163**	**0,3%**

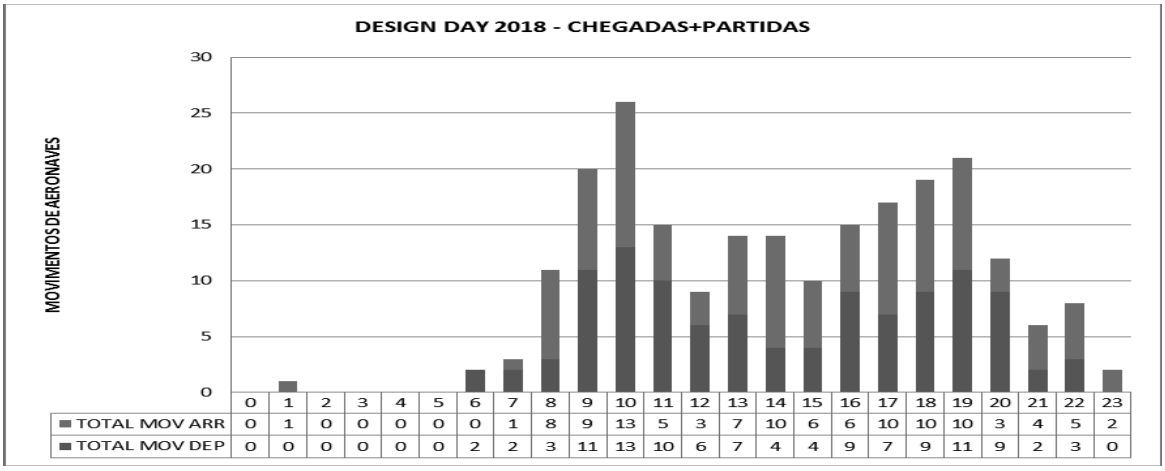
Figura 84 – Previsões de Tráfego – Cenário Central – 2013-2017

Capacidade

Foi efetuada uma avaliação da capacidade das infraestruturas necessárias para processar o tráfego no horizonte do 2013/2018, tendo em conta o cenário central de procura.

	2012 (24mov/hora)*	2018 24mov/hora
Capacidade teórica*	157 680	157 680**
Capacidade utilizada (nº mov)	41 737	46 464
Capacidade utilizada (%)	26,5%	29,5%

Figura 85 – Capacidade global 2012-2018



	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
TOTAL MOV ARR	0	1	0	0	0	0	0	1	8	9	13	5	3	7	10	6	6	10	10	10	3	4	5	2
TOTAL MOV DEP	0	0	0	0	0	0	2	2	3	11	13	10	6	7	4	4	9	7	9	11	9	2	3	0

Figura 86 – Perfil diário do tráfego 2018

O perfil diário do aeroporto de Faro evidencia uma onda mais acentuada no período das 08:00 às 11:00.

Capacidade por subsistema - Lado ar

	Parâmetro /ano	2012	2018
Pista	Capacidade declarada (atual e prevista)	24	26 ou sup.
	Procura na *peak hour* (real e previsional)	n.a	26
Plataforma	Nº Stands Versão máxima	33	33
	Coeficiente de relação *stands*/ movimentos "*peak hour*"	1,3	1,3

No que respeita ao lado era o subsistema mais penalizante é capacidade de pista atendendo a que a natureza da operação em Faro não é não exigente no que concerne à capacidade de estacionamento de aeronaves.

Terminal de Passageiros

Parâmetro /ano	2018	
Posições de controlo de segurança	Procura na *peak hour*	8 un
	Capacidade (considerando o subsistema mais penalizado)*	9 un
Controle de passaportes nas partidas	Procura na *peak hour*	9 un
	Capacidade (considerando o subsistema mais penalizado)	9 + 6 RAPID

*Significa que nos restantes subsistemas a capacidade é superior

A capacidade do Terminal do aeroporto de Faro, no horizonte do plano está condicionada pelos dois subsistemas indicados na tabela supra. O redesenho dos fluxos, em estudo, poderá ajudar a ultrapassar estes constrangimentos.

3.2.2 Objetivos e ações

Objetivo 1 – Crescimento sustentado do tráfego

Meta: Crescimento médio anual do tráfego total de:

- Passageiros: tcma 2,0%
- Movimentos: tcma 1,2%

Em 2012, o aeroporto de Faro processou perto de 5,7 milhões de passageiros (93% *inbound),* mais 56 mil passageiros do que em 2011. Os movimentos tiveram uma quebra de 7%, face a 2011, que com o decréscimo do número de lugares oferecidos conduziu a um aumento de 2,6 p.p. no *load factor* (85,6%).

Para 2013, espera-se um crescimento de 5,3% nos passageiros, representando mais cerca de 300 mil em relação a 2012, e de 4,4% nos movimentos.

Ações

- Estudo de soluções para a melhoria do rácio de sazonalidade;
- Estudo de soluções operacionais que permitam reduzir a base de custo para as Companhias Aéreas no aeroporto;
- Manutenção do relacionamento de proximidade com as entidades do Turismo;
- Maior interligação com os *satkeholders* locais, como parte integrante das soluções encontradas para o desenvolvimento do negócio do turismo na região;
- Aumentar a oferta das companhias FSC, particularmente assegurando ligações aos principais *hubs* europeus – fulcral para o desenvolvimento do negócio MI e para a mitigação da sazonalidade;
- Aumentar a procura dos *charters*, trabalho em que o aeroporto assume um papel essencialmente de facilitador;
- Diversificação de mercados de origem, diminuindo a dependência do Reino Unido;
- Diversificação da base de clientes companhias aéreas, que permita diminuir a dependência dum número restrito de companhias aéreas.

- Abordagem ao mercado para assegurar pelo menos uma ligação regular a um grande *hub* europeu (Frankfurt, Paris, Madrid ou Londres);
- Otimização da modulação de taxas que permite, entre outros, criar condições de maior atratividade para o aeroporto no período de Inverno.
- Revisão do modelo de incentivos ajustando-o às características do tráfego e às condições operacionais do aeroporto.

<u>Objetivo 2</u> – Melhoria da eficiência operacional

Meta: Manutenção da capacidade operacional: tempos de processamento dos atuais fluxos de passageiros.

A intervenção na Terminal programada no horizonte do plano, para a ampliação e melhoria da eficiência operacional condiciona, naturalmente, as operações aeroportuárias. Não obstante, é objetivo do aeroporto manter a capacidade operacional com os atuais tempos de processamento de passageiros.

O ambiente de cooperação entre todos os operadores, orientado para a maior eficiência da cadeia de operação, tem produzido resultados assinaláveis para todos os prestadores e deverá ser prosseguido no horizonte do plano.

Ações:

- Ações necessárias para assegurar a manutenção operacional do aeroporto em período de intervenção de remodelação da infraestrutura;
- Realização de estudo de otimização operacional, com incidência na identificação de ações que permitam a redução do custo base da operação, com incremento ou manutenção dos resultados do aeroporto de faro;
- Realização do plano do programa de investimento de acordo com o planeado.

<u>Objetivo 3</u> – Utilização e desenvolvimento eficiente das infraestruturas

Meta: Manutenção das condições operacionais da infraestrutura.

Ações:

- Implementação de métodos de planeamento do investimento direcionado para os incrementos de capacidade que contemplem a integração dos utilizadores externos na definição dos requisitos do projeto e na respetiva análise custo/benefício;
- Planeamento de acordo com a procura prevista, salvaguardando *timings* e tipologias de tráfego;
- Utilização das ferramentas de estudo integrado da capacidade dos diferentes subsistemas aeroportuários;
- Desenvolvimento de infraestruturas flexíveis, privilegiando soluções de uso misto;
- Coordenação com INAC, NAV, TAP e outras companhias aéreas para definição de necessidades a médio prazo.

As intervenções para o desenvolvimento das infraestruturas estão materializadas no plano de CAPEX do aeroporto, no **Apêndice II** (documento separado), que incorpora as Obrigações Específicas de Desenvolvimento do Anexo 9 do Contrato de Concessão[19].

<u>Objetivo 4</u> – Aumento das receitas não aviação

Meta: Crescimento médio anual das receitas não aviação de 4,5% em termos globais (para um crescimento médio anual de passageiros de 2,0%), com um crescimento por segmento:

- Retalho: tcma de 6,8%
- Publicidade: tcma de 1,2%
- Estacionamento: tcma de 1,5%
- Rent-a-Car: tcma de 0,7%
- Imobiliário: tcma de 5,1%

<u>Retalho</u>

- Abertura em 2016 da nova área comercial resultante da remodelação da aerogare do AFR;

[19] O valor do CAPEX, no horizonte 2013-2017, é de 93,7 milhões de euros, dos quais 83,9 milhões de euros são para setor da aviação e cerca de 9,8 milhões de euros para o segmento não aviação. No **Apêndice II** apresentam-se os projetos mais relevantes (CAPEX e REPEX) indicando, para cada um deles, os objetivos e o âmbito da intervenção.

- Análise de eventuais áreas de interesse na ocupação de espaços disponíveis otimizando o binómio oferta comercial/retorno ao nível das receitas para a ANA;
- Implementar uma política de "*call to gate*" (*silent boarding*) para permitir maior tempo de disponibilidade dos passageiros para a oferta comercial;
- Maximizar o "*dwell time*" dos passageiros e acompanhantes através da melhoria da eficiência de todo o processo ao nível de *check-in*, controlo de raio-x e controlo de fronteiras por parte de SEF;
- Inovação: (i) utilização de equipamentos como *tablets* no interface entre os passageiros e os lojistas; (ii) consolidação da implementação da plataforma de e-commerce (*Airport shopping online*) integrando com a atual plataforma de reserva de estacionamento automóvel sendo uma base para uma oferta generalizada de serviços da ANA aos seus passageiros.

Publicidade

- Acréscimo da área dedicada ao negócio em resultado da remodelação da aerogare do Aeroporto de Faro prevista para 2016;
- Aposta forte nos contratos de longa duração para as posições *premium*;
- Avaliação periódica da utilização atual de espaços otimizando-a através da implementação dos suportes publicitários considerados mais eficientes para o sucesso deste negócio, adequando-a aos segmentos alvo;
- Inovação: (i) realização de um investimento em suportes digitais, originando uma oferta de suportes tecnologicamente mais evoluídos; (iii) análise constante da viabilidade de introdução de suportes publicitários, tecnologicamente mais inovadores e também da viabilidade de implementação de serviços inovadores em relação à oferta atual do aeroporto seguindo as tendências mais relevantes e inovadoras tais como projeções em movimento ou através de ativação específica por telemóvel, implementação de grandes formatos com elevado impacto visual, quer no interior quer no exterior da aerogare, e aposta forte no "*sense of place*".

Parques de estacionamento

A evolução deste negócio foi negativa no período que decorreu entre 2008 e 2012 devido à intensa deterioração das condições económicas dos residentes registada em 2011 e ainda ao aumento da concorrência de operadores a partir de locais fora do perímetro aeroportuário.

Para atingir as metas definidas pretende-se realizar as seguintes ações:

- Flexibilização da gestão da oferta e otimização operacional. Aumentar o nível de adequação da capacidade dos vários segmentos (nomeadamente os que sofrem de mais direta concorrência – *low-cost*) à procura;
- Efetuar um estudo, baseado no *benchmarking* e na *willigness-to-pay*, que suporte uma análise integrada ao *pricing*, bem como um esforço no aprofundar do conhecimento sobre as características (nomeadamente o *market share*) da concorrência *off-airport*;
- Continuação da implementação da estratégia de marketing;
- Consolidar a estratégia de fidelização, assente na oferta integrada e exclusiva de serviços e no enriquecimento da plataforma de CRM;
- Inovação: (i) Novos serviços com base em integrações tecnológicas e plataformas *online*. A inovação será feita por via da integração tecnológica da plataforma de reservas *online* e dos sistemas de gestão de parques, permitindo aos clientes uma maior independência e uma experiência prática e desprovida de incómodo. (ii) A centralização de parques poderá levar a que exista um crescente recurso a tecnologias mais avançadas de atendimento e assistência aos clientes via videofonia, algo que se constitui como uma inovação no contexto atual;
- Em complemento, planeia-se a consolidação e expansão da oferta de serviços integrados em pacote (*bundles*), que se baseiam na combinação de serviços de estacionamento (reservas online e *Valet Xpress*) com outros serviços como o *Greenway*, *Lounge*, pacotes turísticos, descontos no Retalho, etc. por forma a melhor diferenciar o nosso produto da concorrência e permitir realizar *up-selling*. Estas medidas vão de encontro às mais avançadas práticas de inovação existentes neste âmbito.

Rent-a-car

Apesar da difícil conjuntura económica e da saída recente de duas empresas, prevê-se:

- Otimização da utilização e controlo do acesso ao negócio
- Correção da situação de empresas não licenciadas, através da apresentação de propostas às autoridades competentes;
- Análise das ofertas e produtos concorrentes a nível nacional e internacional quanto a produtos adequados ao perfil dos clientes
- Ações de comunicação a passageiros sobre a relação preço/qualidade/ segurança dos produtos RAC;
- Oferta de serviços complementares aos atuais;

- Revisão do Modelo de Negócio, privilegiando uma maior partilha de risco com os operadores.
- Inovação: oferta de serviços e produtos que complementem as necessidades dos clientes de rent-a- car e aposta na disponibilização da atual oferta através de novos canais de distribuição como seja *online*.

Imobiliário

- Atribuição em 2104 da licença de assistência em escala ao segundo operador, com a consequente ocupação de espaços por parte do mesmo;
- Revisão do *land use* existente para identificação de eventuais espaços adicionais.

Objetivo 5 – Melhoria da qualidade de serviço

Meta: Cumprimento dos níveis de serviço acordados no Regime de Qualidade do Serviço Aeroportuário (RQSA);

Manutenção do índice de satisfação geral dos passageiros do *Airport Service Quality Survey* (ASQ) aproximado à média da ACI.

A tipologia de obras e a sua dimensão espacial e temporal traduzir-se-ão forçosamente numa redução da qualidade percecionada no período de obras. Não obstante, o aeroporto manterá o controlo das variáveis de qualidade de serviço percecionada pelos passageiros e pelos *stakeholders* aviação.

Ações

- Revisão dos Acordos de Níveis de Serviço no quadro do RQSA;
- Avaliação regular do nível de satisfação dos passageiros e das companhias aéreas;
- Criação de novos serviços para as companhias aéreas, concebidos de acordo com o estudo das respetivas necessidades.

Objetivo 6 – Mitigação dos impactes ambientais

Meta: Crescimento sem impactes ambientais significativos.

O aeroporto de Faro está inserido numa área protegida da Rede Natura 2000 e irá dar-se continuidade aos programas e às atividades atualmente existentes, nomeadamente o controlo do ruído, da qualidade do ar, da avifauna e dos efluentes.

Ações

- Monitorização do ruído e implementação de medidas de minimização de impactos;
- Inclusão de requisitos de minimização de impactos ao nível do caderno de encargos de obras de construção civil.

O planeamento da exploração, manutenção e desenvolvimento do aeroporto e os programas de ação definidos para o presente projeto de Plano Estratégico, **nos termos referidos no ponto 21.3 do Contrato de Concessão,** são apresentados nos **ANEXO I a VII** (documento separado)**.**

TERMINAL CIVIL DE BEJA

1. INTRODUÇÃO

O Terminal Civil de Beja, que partilha parcialmente a área operacional com a Base Aérea nº 11, encontra-se sob administração da ANA, S.A. desde Abril de 2011. A sua infraestrutura dispõe de uma área de implantação de 110 ha. Após conclusão, em 2011, da área do Terminal, o Terminal Civil de Beja passou a ser utilizado como aeroporto, tendo tido o voo inaugural para Cabo Verde realizado no dia 13 de Abril de 2011.

Em Janeiro de 2013, o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) concluiu o processo de certificação, considerando estarem reunidas todas as condições para a utilização do Terminal Civil de Beja, por todos os tipos de tráfego, sem as restrições que vigoravam até então, funcionando à semelhança dos restantes aeroportos nacionais.

O Terminal Civil de Beja está inserido na região do Alentejo, a qual ocupa cerca de 1/3 do território nacional, com uma área territorial de 31,605.2 Km², e que abrange os distritos de Portalegre, Évora e Beja e parte dos distritos de Lisboa, Setúbal e Santarém. Dista cerca de 180 Km de Lisboa, de 60 Km da fronteira espanhola e 9 Km da cidade de Beja.

O Terminal Civil possui uma pista com dimensões de 3.450 x 60 m, com pavimento de betão e serve um terminal de passageiros e um terminal de carga. Está classificado com categoria 4E (ICAO) e a aeronave crítica é de classe E, representada pelo Boeing 747-400. Oferece categoria 8 em termos de proteção de socorros. As coordenadas de referência (ARP) são Lat 38 04 44 N / Long 007 55 57 W e uma altitude de referência de 194 m (636 ft.).

2. ENQUADRAMENTO

2.1 Caracterização Interna

2.1.1 Evolução do tráfego 2011-2012

O Terminal Civil de Beja, cuja operação se iniciou em Abril de 2011 serviu, durante o ano de 2012, um total (Comercial e Não Comercial) de 2.011 passageiros, dos quais 1.925 de tráfego *charter* (Comercial Não Regular) e 86 de tráfego Não Comercial, o que se traduziu num decréscimo de 11,8% face a 2011, com menos 270 passageiros

transportados. O tráfego Comercial Não Regular de passageiros decresceu 13,9% (-312 passageiros) e o tráfego Não Comercial registou um incremento de 42 passageiros.

Por segmentos de tráfego – O tráfego registado em 2011 e 2012 foi maioritariamente efetuado por companhias aéreas *charter.*

Por mercados – A operação da Herdade dos Grous, assegurada pela TUIfly através da rota entre Beja e Hannover, com escala em Estugarda, dinamizou em 2012 a atividade do Terminal Civil de Beja, tendo o mercado alemão sido responsável por 1.788 passageiros, correspondendo a 93% do tráfego verificado em 2012 (54% em 2011).

Não tendo havido atividade dos mercados austríaco, cabo-verdiano e britânico, como acontecera em 2011, tal facto provocou o decréscimo de 13,9% verificado no tráfego Comercial Não Regular.

Mercados	2011	2012	% 08-12
Alemanha	1.206	1.788	48,3%
Portugal	45	99	120,0%
Espanha	10	32	220,0%
Suiça	0	5	-
Israel	0	1	-
Áustria	7	0	-
Reino Unido	809	0	-
Cabo Verde	160	0	-
TOTAL	**2.237**	**1.925**	**-13,9%**

Figura 87 – Tráfego de passageiros por mercados – 2011 e 2012

Por companhias aéreas – A TUIfly foi responsável em 2012 pelo transporte de 1.858 passageiros, representando 96,5% da quota de mercado do Terminal Civil de Beja. A ACM Air Charter, a Executive Airlines, a Vinnair, a Corporate Jets XXI, a Travel Service e a NetJets transportaram, respetivamente, 24, 18, 11, 8, 4 e 2 passageiros. O decréscimo verificado no tráfego de 11,8% deveu-se essencialmente à não realização de operação das companhias aéreas BMI Regional e TACV, como acontecera em 2011.

Companhias	2011	2012	% 08-12
TUIfly	0	1.858	-
BMI Regional	807	0	-
airberlin	660	0	-
Adria Airways	522	0	-
TACV	205	0	-
ACM Air Charter	24	24	0,0%
Executive Airlines	0	18	-
Vinair	0	11	-
Corporate Jets XXI	0	8	-
Travel Service	0	4	-
NetJets	2	2	0,0%
Aero Vip	4	0	-
Air Link	4	0	-
Air JetSul	1	0	-
Helibravo	1	0	-
Avcom Jet	7	0	-
TOTAL	2.237	1.925	-13,9%

Figura 88 – Evolução do tráfego de passageiros por Companhia Aérea

Ao abrigo de um acordo celebrado entre a ANA, S.A. e a TAP Portugal, unidade de Manutenção e Engenharia, em 2011, que prevê o aluguer de espaços para parqueamento de aeronaves na plataforma de estacionamento do Terminal Civil de Beja, onde serão alvo de intervenções de preservação e manutenção ligeira antes da existência de espaço disponível na base de manutenção da TAP em Lisboa. O Terminal Civil de Beja recebeu em Abril de 2013 as duas primeiras aeronaves (Airbus 330) ao abrigo desse acordo.

2.1.2 Infraestruturas

O Terminal Civil de Beja dispõe das infraestruturas e sistemas seguidamente indicados.

LADO AR	
Pistas / Especificações	**Pista 01/19**
Designação	01L/19R
Orientação geográfica	6/188
Dimensões (comp. X larg.)	3,450 x 60
Strip	4,120 x 150
Clearway 01L **Clearway 19R**	365 590
RESA 19R	104 x 120
Pavimento	Concreto
Classificação capacidade	PCN 45/R/B/W/T

***Taxiways* (ligação às plataformas militares e civis)**	**7**

Plataformas de estacionamento	
Nº Máximo de *stands* remotos	**18**

Outras facilidades
- Energia de emergência com sistemas de produção integrados com os militares, estando garantida uma energia de emergência de 30 KV a partir do sistema civil; - Abastecimento de combustível feito por autotanque, com capacidade de 18 000 l; - Todas as posições de estacionamento de aeronaves têm sistema de abastecimento de combustível (rede de hidrantes), faltando, no entanto, a *fuel farm*.

LADO TERRA

Terminal de Passageiros – fluxo de PARTIDAS

Check-in	
Balcões	6

Controle de Segurança	
Posições	2

Controle de Fronteira	
Balcões convencionais	2

Portas de Embarque	
Portas	2

Terminal de Bagagem de Partidas	
Capacidade bag./hora	250

Fluxo de Chegadas
2 balcões convencionais, terminal de bagagens com 1 tapete, com capacidade de processamento de 250 bagagens.

Carga e Correio
Capacidade de processamento de 50 mil toneladas/ano.

INFRAESTRUTURAS COMPLEMENTARES

Infraestrutura	**Capacidade**
Manutenção de Aeronaves	Presentemente não existe este tipo de infraestruturas mas há espaço para o seu desenvolvimento
SLCI	Serviço prestado pela FAP no âmbito de protocolo específico
Assistência em Escala	Serviços de handling prestados pela Portway

2.1.3 Acessibilidades

A cidade de Beja situa-se no Baixo Alentejo, a cerca de 170 km a sul de Lisboa, de 250 km de Sevilha, a capital da Andaluzia e de 180 km de Badajoz.

Quanto às acessibilidades, a cidade é servida por dois itinerários principais - IP2 e IP8. O IP2 constitui o eixo de ligação Norte/Sul enquanto o IP8 é o eixo de atravessamento Oeste/Este (liga o Porto de Sines a Beja), uma "ponte" que atravessa transversalmente o Baixo Alentejo, promovendo a aproximação do Atlântico a Espanha e ligando Sines à fronteira (em Vila Verde de Ficalho). O acesso à autoestrada de Lisboa ao Algarve fica a aproximadamente a 50 Km.

A cidade é servida pela linha ferroviária do sul, encontrando-se a duas horas da capital do País. Não existe ligação ferroviária do porto de Sines a Beja.

2.1.4 Recursos Humanos

O Terminal Civil de Beja tem um quadro de pessoal de 6 efetivos.

A este quadro acresce o contributo dos colaboradores do centro corporativo, partilhado por todos os aeroportos, nomeadamente para as áreas Jurídica, Marketing, desenvolvimento de Infraestruturas, *Safety*, *Security* e Ambiente.

2.1.5 Ambiente

Energia – Uma vez que o Terminal Civil de Beja apenas abriu para a aviação civil em Abril de 2011, o registo dos consumos de energia do referido ano mostram-se incompletos (não abrangem o ano inteiro) pelo que as comparações inter anuais serão sempre limitadas. Na Fig. 89, vê-se o incremento no aeroporto dos consumos por unidade de tráfego, nos anos de 2011 e 2012.

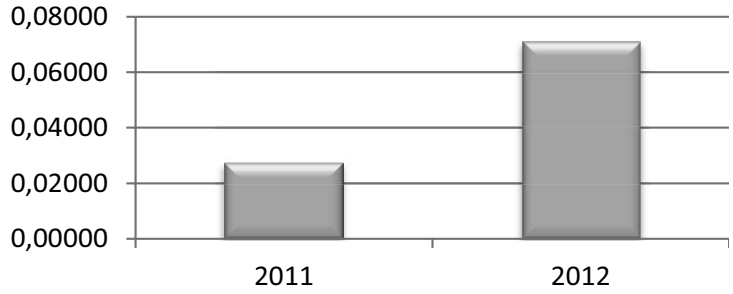


Figura 89 – Consumo de Energia no Terminal Civil de Beja em 2011 e 2012 em TEP/TU

Resíduos – Conforme Fig. 90, a produção total de resíduos (kg) por unidade de tráfego, registou um decréscimo entre 2011 e 2012, em resultado da diminuição da produção total de resíduos. Essa produção total foi, em 2012, de 12,3 ton, o que representou um decréscimo significativo face a 2011 e que foi ainda marcado pelas obras de conclusão do terminal. Os resíduos são recolhidos pela Câmara Municipal de Beja, para os quais não ocorrem operações de valorização (pela reduzida quantidade produzida).

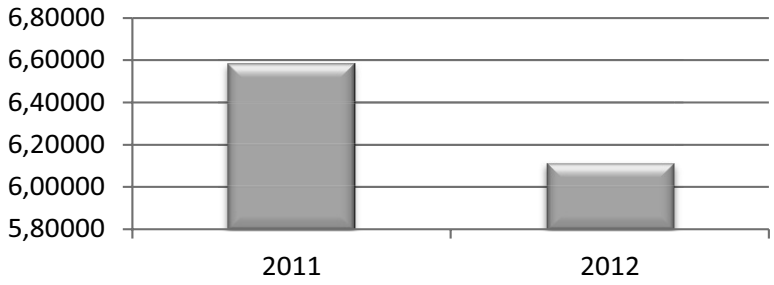


Figura 90 – Produção de Resíduos no Terminal Civil de Beja por *Traffic Unit* em 2011 e 2012

Água - Durante o ano de 2012, foi consumido um total de 10 322 m³ de água, o que significa uma diminuição no consumo de água entre 2011 e 2012, por unida de tráfego.

Aeroporto	Consumo de água (m³) por TU	
	2011	2012
Terminal Civil de Beja	8,52609	5,13277

Figura 91 – Consumo de água (m³) por TU no Terminal Civil de Beja em 2011 e 2012

Efluentes - Os quantitativos de águas residuais produzidas no Terminal Civil de Beja são encaminhados para estação de tratamento de águas residuais sob responsabilidade da ANA. Contudo, pelo reduzido quantitativo de efluente, a ETAR em causa tem um muito reduzido período de funcionamento.

Ruído – No Terminal Civil de Beja, devido ao ainda reduzido número de movimentos e uma vez que é uma infraestrutura partilhada (Base Aérea – militar) a incomodidade provocada por este parâmetro ao nível da aviação comercial é pontual, não consistindo na emissão de níveis significativos, não estando assim abrangido pela obrigação legal de realização de relatórios de monitorização de ruído.

Qualidade do Ar – Não é expectável que as emissões provocadas pelas Aeronaves no Terminal Civil de Beja sejam significativas, tendo em conta o reduzido tráfego aéreo comercial na infraestrutura.

Biodiversidade - A gestão da biodiversidade insere-se em dois planos críticos: o da segurança operacional (*safety*), uma vez que as colisões de vida animal com aeronaves (inclui colisão com a vida animal) são um dos principais fatores de risco na aviação, e o ambiental, no qual se destacam as práticas de preservação da natureza.

No que respeita às práticas de gestão da biodiversidade em matéria de segurança operacional (*safety*), é de referir a existência de técnicas de afugentação de aves através de métodos de defesa ativa em que são utilizados, por exemplo, equipamentos de dispersão de aves de rapina, e métodos de defesa passiva como a gestão de

habitats, todos eles visando a prevenção de colisões das aves com as aeronaves e respeitando a sua preservação. Num alinhamento com as boas práticas internacionais (como as recomendações do ICAO) e nacionais, são desenvolvidos estudos e avaliações de risco para prevenir este tipo de colisões. Às avaliações são associadas medidas corretivas/mitigadoras que contribuem para manter o indicador dentro dos limites de risco baixo.

De igual modo, com uma estratégia corporativa imbuída da valorização e proteção do ambiente natural e humano, a ANA contribui ativamente para a promoção da biodiversidade. Por isso, é parte integrante do seu plano de atividades de sensibilização as questões da proteção e conservação das espécies e ecossistemas, indispensáveis ao equilíbrio da qualidade ambiental.

A ANA defende que a promoção de "projetos-bandeira" é uma atividade decisiva para desenvolver a consciência coletiva para os desafios da biodiversidade e conseguir a mobilização e o empenho de todos. Nesse sentido são exemplo medidas como a implementação das ações associadas ao Protocolo estabelecido com o Instituto para a Conservação da Natureza e Florestas (ICNF).

2.1.6 *Safety* e *Security*

Aplica-se ao Terminal Civil de Beja as políticas de segurança quer da operação quer contra atos ilícitos que estão definidas a nível central.

O Terminal Civil de Beja viu confirmada a certificação para operação, pelo INAC, em 22 de Janeiro de 2013, que considerou estarem reunidas todas as condições para a utilização do Terminal Civil de Beja por todos os tipos de tráfego, sem as restrições que vigoravam até então, passando a funcionar à semelhança dos restantes aeroportos nacionais.

Localmente dispõe da estrutura, dos procedimentos e das metodologias de avaliação do risco previstos pela implementação do SMS (*safety management system*) de acordo com as normas ICAO.

O rastreio de passageiros, bagagens e carga é feito por uma empresa de segurança, nos termos do despacho conjunto dos ministérios da administração interna e dos transportes, sob supervisão da polícia de segurança pública que efetua igualmente o patrulhamento das áreas de acesso público e reservado.

Os exercícios de emergência são realizados periodicamente de acordo com as normas ICAO e as boas práticas da indústria.

2.1.7 Custos Operacionais e Investimento

2.1.7.1 OPEX

Só em 2011, após conclusão da área do Terminal, o Terminal Civil de Beja passou a ser utilizado como aeroporto. Os custos operacionais do Terminal Civil de Beja tiveram uma redução, em 2012, de 4,6% comparativamente com o ano de 2011.

2.1.7.2 Investimento (CAPEX e REPEX)

O total de investimento realizado no Terminal Civil de Beja ascendeu a 2,1 milhões de euros repartido 2011 e 2012, conforme figura seguinte.

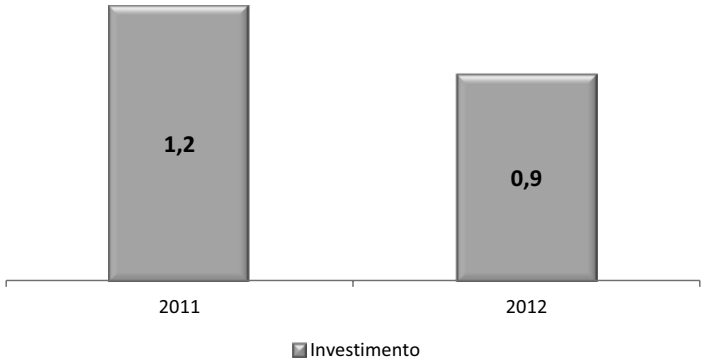


Figura 92 – Investimento realizado no Terminal Civil de Beja 2011-2012

2.1.8 Receitas

O volume de negócios do Terminal Civil de Beja teve um acréscimo de 65,4% em 2012 face a 2011, induzido pelo crescimento das receitas não aviação.

Com o reforço da posição das receitas não aviação a estrutura das receitas alterou-se, nos dois primeiros anos de atividade, conforme se vê na Fig. 93.

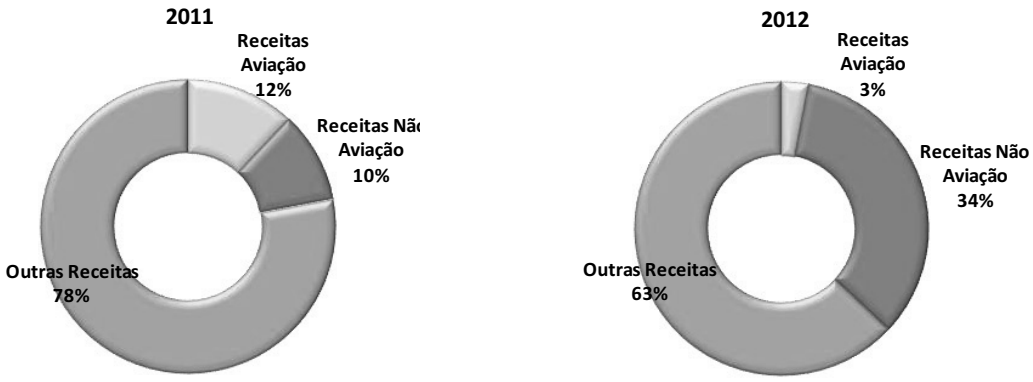


Figura 93 – Estrutura das Receitas Operacionais 2011 e 2012

O grupo designado por Outras Receitas respeita, essencialmente, a trabalhos desenvolvidos para o aeroporto e capitalizados.

2.1.8.1 Aviação

As Receitas Aviação do Terminal Civil de Beja decresceram 74% em 2012 face a 2011, em consequência da quebra de tráfego.

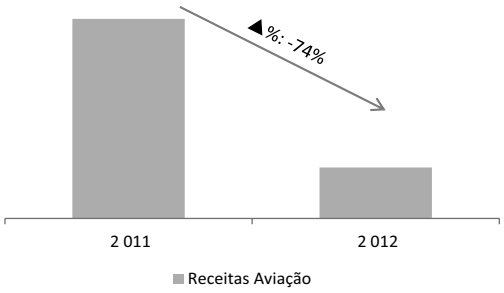


Figura 94 – Evolução das Receitas Aviação

2.1.8.2 Não Aviação

Quanto às receitas não aviação, o seu valor em 2012 foi de 3,4 vezes o valor de 2011 e as atividades predominantes são as de estacionamento e de imobiliário. Dos nove espaços disponíveis para a atividade, quatro estão já ocupados: um Rent-a-Car; um espaço com a Entidade Regional do Turismo; uma dependência do Crédito agrícola e um espaço ANA para partilha com operadores.

A estrutura das receitas não aviação nos dois primeiros de atividade teve a evolução que a FIg. 95 mostra.

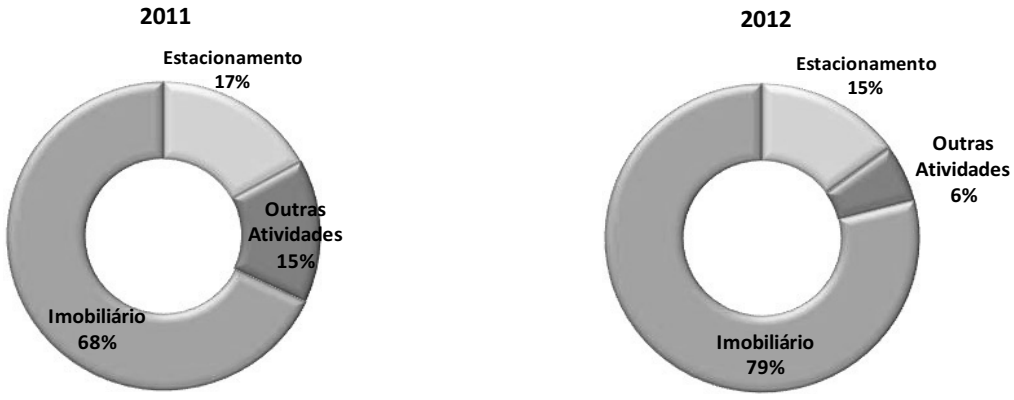


Figura 95 – Evolução da Estrutura do Negócio Não Aviação 2011/2012

O segmento do imobiliário é o que apresenta maior potencial de crescimento, dada a predominante atividade do aeroporto relacionada com operações em terra.

2.2 Envolvente Externa

2.2.1 Situação económica regional

A região do Alentejo ocupa a maior área territorial de Portugal Continental – 31,605.2 Km, equivalente a 1/3 do território nacional e concentra algumas infraestruturas importantes, nomeadamente: (i) o maior porto de águas profundas da Europa, em Sines; (ii) o maior lago artificial da Europa – o Alqueva; (iii) uma das maiores reservas de cobre do mundo em exploração; (iv) a presença na região de empresas como a EMBRAER – Empresa Brasileira de Aeronáutica, a SOMINCOR – Sociedade Mineira de Neves Corvo, a EDIA – Empresa de Desenvolvimento e Infraestruturas do Alqueva, a SOVENA – Sociedade de Azeites, entre outras.

Com uma população global de 757.190 residentes e uma densidade populacional de 23 habitantes/m², de acordo com o censos de 2011, tem vindo a perder população, registando uma diminuição de cerca de 2,5% face a 2001. É ainda a região que tem o maior índice de envelhecimento do Continente (registando cerca de 173 pessoas com mais de 65 anos por cada 100 jovens em 2010).

O Alentejo contribuiu, em 2011, com 6,5% do PIB nacional (11.099 milhões de euros) tendo apresentado um decréscimo nominal de 1,4%, e, em termos reais, diminuído 1,3% face a 2010. Apresentou ainda, em 2011, uma balança comercial superavitária tendo crescido 23% nas exportações desse ano (representaram 6,2% do total nacional).

Relativamente ao Valor Acrescentado Bruto gerado na região do Alentejo, verificou-se uma evolução positiva entre os anos de 2000 e o ano de 2010 (+2,3% ao ano), que compara com o crescimento médio anual de 3,1% em Portugal.

No que respeita à taxa de desemprego, de acordo com dados até 2011, a evolução desta nos últimos 3 anos evidencia valores superiores à média nacional nos anos de 2009 e 2010. Todavia, no ano de 2011 as taxas de desemprego no Alentejo e em Portugal são similares.

Quanto a empregados por Sector de Atividade, é evidente a terciarização do Alentejo com os serviços a ter um claro domínio com uma quota de emprego de cerca de 65%. Segue-se a indústria com cerca de 24% e o sector primário, em 2008, com 11%.

Com uma capacidade de alojamento de 13.729 camas, correspondente a 4,6% do total nacional em 2012, o Alentejo viu diminuir o número de hóspedes nacionais em 13,1%, em 2012, por contrapartida do aumento de 2,2% do total de hóspedes estrangeiros. Ainda de acordo com dados de 2012, o Alentejo representa 3,1% dos proveitos globais nacionais resultantes da atividade dos empreendimentos turísticos.

2.2.2 Prioridades do turismo para a região

Plano Estratégico para o Turismo (PENT 2013-2015 aprovado em 16 de Abril pela RCM 24 /2013) – Região de Lisboa

Entre 2006 e 2011 a região do Alentejo, segundo o diagnóstico efetuado pelo PENT, registou um aumento de 200.000 dormidas nacionais e um aumento de 70.000 dormidas do mercado internacional (aumento global de dormidas de 20% e dos proveitos globais dos empreendimentos turísticos de 31%), que compara com um aumento de 39% (3.600 camas) do lado da oferta. As taxas de ocupação quarto situaram-se nos 42%.

Regista-se que, em 2011, os grupos de mercados mantinham quotas similares face a 2006, registando-se crescimentos da procura a partir do Brasil, de Espanha e de França. A sazonalidade ter-se-á mantido estável, com julho, agosto e setembro próximos dos 40% da procura internacional e nacional.

Na análise da estratégia para o Turismo até 2015 efetuada no PENT quanto à região do Alentejo, é sublinhada a aposta em dois mercados em crescimento: Portugal e Espanha. Consideram que abordagem aos outros mercados deve articular-se preferencialmente com Lisboa, principal porta de entrada na região dos mercados internacionais, com exceção de Espanha e, em função das oportunidades, também com o Algarve e o Centro.

Nada é referido, contudo, quanto à utilidade para a estratégia do setor turismo da região, relativamente à abertura ao tráfego civil, entretanto concretizada, da infraestrutura aeroportuária de Beja, em Abril de 2011.

O PENT prevê que a região Alentejo deverá apostar principalmente no produto "circuitos turísticos religiosos e culturais" como dinamizador do turismo na região. Na abordagem aos diferentes tipos de produto, destacam-se ainda a aposta no turismo de natureza, no turismo náutico, na vertente sol e mar, na gastronomia e vinhos e no turismo residencial.

Relativamente às dormidas na região, o objetivo do PENT (2013-15) aponta para uma tendência de crescimento de 0,1%, e define como objetivo um crescimento de 2,4%.

2.2.3 Aeroportos concorrentes - análise comparativa

A identificação de aeroportos concorrentes em Espanha, no caso do Terminal Civil de Beja, está associada apenas à proximidade geográfica, uma vez que o TCB não apresenta procura e destinos que possam ser considerados concorrenciais com qualquer aeroporto espanhol. Neste caso foi apenas considerado como mais próximo de Beja o aeroporto de Badajoz na província da Estremadura.

Badajoz – Localizado a cerca de 180 km de Beja, a cerca de 400 km de Madrid, é um aeroporto perto da fronteira com Portugal com tráfego de cariz doméstico garantido através de ligações regulares a Madrid, Barcelona, Málaga e Palma de Maiorca. No entanto, sendo estas habitualmente apoiadas através da região, a regularidade das operações tem sido de difícil manutenção devido à conjuntura económica adversa que a Espanha atravessa. Em 2012 processou apenas cerca de 66 000 passageiros, essencialmente para Madrid e Barcelona.

Situação comparativa

A situação comparativa, em resumo, é apresentada no quadro seguinte:

Aeroportos	2012	%12/11	Jan/Jun 2013	%13/12	Nº destinos
T.Civil de Beja	1.925	-13,9%	774	-40,6%	-
Badajoz	65.637	15,2%	3.906	-80,5%	n.a.

Figura 96 – Situação comparativa dos aeroportos concorrentes

Verificando-se que o Terminal Civil de Beja está implantado numa zona em que o único aeroporto concorrente é Badajoz e com uma atividade recente irregular numa região alargada com alguns milhões de habitantes e de potencial turístico reconhecido, pode estar em condições de se afirmar como o aeroporto da respetiva região envolvente. Da mesma forma, nas circunstâncias do presente enquadramento, poderão ser identificadas oportunidades nesta região alargada para o aproveitamento da infraestrutura de Beja quanto a transporte de carga para exportação resultante das indústrias instaladas na Estremadura espanhola.

2.3 Análise Estratégica

Tratando-se de uma infraestrutura com tráfego ainda reduzido e potencialmente mais vocacionado para o desenvolvimento da carga aérea e para atividades relacionadas

com o conceito de aeroporto indústria (manutenção e estacionamento de aeronaves), identifica-se na Matriz SWOT (*Strengts, Weaknesses, Opportunities, Threats*) os aspetos relevantes associados ao desenvolvimento do Terminal Civil de Beja.

Oportunidades	Ameaças
• Desenvolvimento do negócio da carga aérea associado às exportações da indústria agroalimentar; • Potencial do Porto de Sines e da sua zona industrial e logística, que são já uma plataforma logística de âmbito internacional; • Barragem do Alqueva criando condições para a integração e complementaridade de novos projetos; • Exploração mineira com uma das maiores reservas de cobre em exploração; • Eventual aproveitamento do crescente contributo da região em termos de exportações (aumento de 21% nas exportações de 2011) noutras indústrias; • Procura crescente por destinos turísticos de qualidade mas ainda pouco conhecidos (mercados estratégicos, emergentes e de diversificação); • Potencial de *cross selling* com outros destinos turísticos internos (ex. Algarve) • Plataforma logística da Estremadura espanhola; • Manutenção de aeronaves (TAP); • Estacionamento médio e de longa duração de aeronaves; • Potenciar sinergias com outros aeroportos da rede ANA.	• A situação económica desfavorável na região, no país, nas regiões de Espanha mais próximas e na Europa, nomeadamente Europa do Sul; • Acessibilidades - não existe ligação a Beja por autoestrada nem acesso ferroviário ao aeroporto; • Destino turístico Alentejo com baixa notoriedade internacional; • Oferta hoteleira da Região com pequena dimensão e pouco integrada; • Atraso na realização dos projetos PIN previstos para a Região; • Região com potencial de *oubound* muito reduzido (baixa densidade populacional e rendimento *per capita* abaixo da média nacional); • Ausência de destaque do aeroporto no PENT.
Pontos Fortes	**Pontos Fracos**
• Terminal de carga com capacidade de processamento de 50 mil toneladas/ano entre importação e exportação; • Disponibilização de uma área de 96.920m2 para o desenvolvimento de indústria/ armazéns/ serviços/ hangares; • Disponibilização de áreas para parqueamento e manutenção de aeronaves;	• Sobreposição da área de influência com a dos aeroportos de Lisboa e de Faro; • Custos de visita ainda elevados; • Ausência de companhia aérea baseada; • Horário do aeroporto; • Capacidade de abastecimento de combustível ainda reduzida.

Pontos Fortes	Pontos Fracos
• Potencial de desenvolvimento do negócio imobiliário no Terminal Civil de Beja (área disponível para construção de 123840 m²); • Facilidade de processamento de passageiros e carga.	

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E AÇÕES

3.1 Visão

Efetuada a análise apresentada nos pontos anteriores, mantém-se a visão identificada para o Terminal Civil de Beja:

"Posicionar o Terminal Civil de Beja como uma infraestrutura especializada para atividades aero-industriais, nomeadamente, manutenção de aeronaves ou transporte de carga, tendo em conta a sua posição geográfica relativamente à fronteira espanhola e ao porto de Sines."

3.2 Objetivos e Ações

3.2.1 Enquadramento global

Tendo presente as linhas de orientação estratégica transversais a toda a empresa e a análise estratégica efetuada para o Terminal Civil de Beja, foram identificados os objetivos a atingir no horizonte do Plano e as ações necessárias para os atingir.

A dinâmica natural do negócio aeroportuário poderá ditar outras iniciativas, bem como a revisão dos objetivos e metas agora estabelecidos.

O compromisso do Terminal Civil de Beja com os objetivos e metas adiante referidas deverá conduzir a um crescimento médio das receitas operacionais de 39%, e a um valor próximo dos 390 milhões de euros em 2017. Deste montante, 80% respeita às receitas reguladas que, em 2013, representam apenas 17% do total.

O modelo de regulação económica define uma receita média regulada por passageiro terminal para o designado Grupo de Lisboa (inclui Lisboa, Beja, Açores e Madeira). Para o Terminal Civil de Beja e no horizonte do plano, o modelo estabelece condicionantes

específicas, designadamente a manutenção até 2017, da receita regulada por passageiro terminal.

O valor do investimento programado para 2013-2017, no Terminal Civil de Beja, é de cerca de 2,5 milhões de euros referente a CAPEX.

Na relação procura e capacidade, o desafio do Terminal Civil de Beja é o de captação de tráfego e de negócios para a capacidade oferecida. As bases da previsão de tráfego no horizonte do plano assentaram nos pressupostos que adiante se referem.

Tráfego

O Terminal Civil de Beja processou, em 2012, um total de 2.011 passageiros, dos quais 1.925 comerciais não regulares e 86 passageiros não comerciais, registando um decréscimo de -11,8% face a 2011. Os movimentos de aeronaves totalizaram 50 em 2012, sendo 28 de tráfego comercial não regular e 22 de tráfego não comercial, decresceram -44,4% (-40 movimentos comparativamente com 2011).

Para o Terminal Civil de Beja, o cenário adotado para o período 2013-2017 é consideravelmente moderado, conhecendo-se as dificuldades na captação de operações. Prevê-se que venha a encerrar 2013 com cerca de 1.765 passageiros. Para 2014 foi considerada uma operação Schengen Não Regular com 8 rotações (16 movimentos). Foram ainda tidos em conta 48 Movimentos de Aviação Executiva com um total de 88 passageiros bem como 4 movimentos de carga aérea para mercado Schengen, com 3 toneladas por aeronave, num total de 12 toneladas. Outro pressuposto assumido foi a realização de 12 movimentos para manutenção de aeronaves.

Todavia, ainda não existem dados seguros sobre outras futuras operações, quer de passageiros, quer de carga ou de aviação geral. Foram tidos em conta *drivers* estratégicos estabelecidos para a operação do aeroporto, orientando-se para voos *charter*, assente em tráfego turístico gerado na sua grande maioria por *Tour Operators* e numa previsível e bastante marcada sazonalidade. Os mercados emissores alvo de promoções e campanhas no sentido de procurar garantir e diversificar operações, para além do Reino Unido, serão a Alemanha, Benelux e França.

Com este quadro, o objetivo de tráfego no horizonte 2013-2017, corresponde ao cenário constante da Fig. 97 e aponta para um crescimento médio anual até 2017, de 31,1% em passageiros, representando um acréscimo de 3.454 passageiros no período e de 11,8% em movimentos (+45 movimentos no mesmo período).

A previsão anual é a seguinte:

TRÁFEGO	2013 Est.	2014	2015	2016	2017	tcma 17/13
PASSAGEIROS TOTAIS						
SCHENGEN	**1.758**	**1.768**	**2.797**	**3.948**	**5.219**	**31,3%**
INTRA-UE NÃO SCHENGEN	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-100,0%**
INTERNACIONAIS	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**
LOCAL	**1.765**	**1.768**	**2.797**	**3.948**	**5.219**	**31,1%**
TRÂNSITOS	0	0	0	0	0	-
TOTAL	**1.765**	**1.768**	**2.797**	**3.948**	**5.219**	**31,1%**
MOVIMENTOS TOTAIS						
TOTAL	**80**	**80**	**95**	**110**	**125**	**11,8%**
CARGA (Ton)	**0,0**	**12,0**	**15,0**	**18,0**	**21,0**	**576,9%**

Figura 97 – Previsões de Tráfego 2013-2017

Capacidade

No futuro próximo, com expressão no horizonte do projeto, o esforço de viabilização desta infraestrutura passa por encontrar outros produtos que possam ser complementares dos passageiros.

Destaca-se a este propósito: a manutenção de aeronaves, a assemblagem de peças de aeronaves, a formação de pilotos e a carga aérea.

Assim, no horizonte deste plano não são expectáveis quaisquer constrangimentos de capacidade no Terminal Civil de Beja.

3.2.2 Objetivos e ações

<u>Objetivo 1</u> – Crescimento do negócio

Metas:

- Crescimento do tráfego de passageiros:
  - Passageiros: tcma de 31,1%
  - Movimentos: tcma de 11,8%
- Dinamizar o negócio da carga;

- Consolidar o conceito de aeroporto indústria direta ou indiretamente relacionado com o negócio aeronáutico.

Decorridos cerca de três anos em atividade, são conhecidas as dificuldades na captação de operações para o Terminal Civil de Beja, já atrás explicitadas e desenvolvidas, em especial no que se refere ao tráfego de passageiros: o aumento da notoriedade do destino Alentejo, bem como o crescimento da capacidade hoteleira da região, serão fatores determinantes para que a médio/longo prazo se possa vir a constatar um crescimento contínuo e sustentado do tráfego de passageiros.

Em 2012, dos 2.011 passageiros, 96% eram comerciais não regulares e 4% não comerciais. Com este volume e características de tráfego, a continuidade e sustentabilidade das operações é um objetivo de difícil execução.

A par do tráfego de passageiros, o desenvolvimento da carga e do conceito de aeroporto indústria é uma aposta forte para o crescimento da atividade no Terminal Civil de Beja.

Ações

Tráfego de Passageiros

- Repensar a estratégia de captação de tráfego de passageiros para a operação orientada para voos *charter,* assente em tráfego turístico gerado por *tour operators*;
- Procurar tirar partido da localização do Terminal Civil de Beja em relação ao empreendimento de Troia, que tem a maior oferta de camas da região;
- Promoção turística conjunta com os promotores da região, do empreendimento do Alqueva;
- Recurso ao sistema de incentivos ou outro instrumento de natureza semelhante, vocacionado para a Região do Alentejo e envolvendo parceiros locais e outras entidades.

Carga

- Explorar o interesse demonstrado por várias entidades para utilizar as potencialidades do negócio de carga aérea no Terminal Civil de Beja, (nomeadamente a Plataforma Logística de Badajoz, a Jerónimo Martins e o operador logístico NIPPON);

- Confirmar a possibilidade de ter uma base de operações de uma companhia aérea Integrator/Carga Expresso para a operação com o Magreb;
- Validação da hipótese de operação de transporte de pescado a partir do Norte de África;
- Identificação de *brokers* de carga aérea e companhias *charter* de carga, promovendo o Terminal Civil de Beja como apto a receber qualquer operação de carga;
- Reforço da presença em certames internacionais especializados onde se encontram os decisores;
- Produção de novo material promocional específico da componente de carga aérea no Terminal Civil de Beja (brochura, etc.);
- Desenvolvimento de ações para cativar um operador de carga a estabelecer uma base de operações no Terminal Civil de Beja.

Aeroporto Indústria

- Realização das infraestruturas (água, eletricidade, incêndios) necessárias para a construção do hangar, pela AEROMEC, que deverá levar à criação de postos de trabalho especializados, ao desenvolvimento de potenciais fornecedores que tenderão a instalar-se nos terrenos do Terminal Civil de Beja;
- Consolidação do acordo celebrado com a TAP, Manutenção e Engenharia, explorando todas as vias para incrementar a sua presença no Terminal Civil de Beja;
- Explorar os desenvolvimentos esperados do projeto Alqueva e as expectativas que que coloca no que respeita a investimentos do setor agro-alimentar;
- Explorar a possibilidade de instalação de uma empresa para desmantelamento de aeronaves e comercialização de peças certificadas em 2ª mão.

Objetivo 2 – Melhoria da Eficiência Operacionais

Meta: Manter condições operacionais eficientes e seguras.

As condições muito particulares de funcionamento do Terminal Civil de Beja numa infraestrutura partilhada com a Base Aérea de Beja implica a coordenação do horário de funcionamento e a disponibilidade de recursos para viabilizar o tráfego, que é sobretudo não regular.

Ações:

- Revisão do protocolo de relacionamento entre a FAP e a ANA.

<u>Objetivo 3</u> – Desenvolvimento das atividades não aviação

Meta: Crescimento das receitas não aviação nos segmentos de Estacionamento e Imobiliário (para um crescimento médio anual de passageiros de 15,6%):

- Estacionamento: tcma de 1,2%
- Imobiliário: tcma de 36,8%

Os negócios não aviação estão centrados, essencialmente, no imobiliário e no estacionamento automóvel. Dada a natureza das operações do Terminal Civil de Beja é o imobiliário que apresenta maior potencial de desenvolvimento.

Ações

<u>Parques de Estacionamento</u>

- Equacionamento de eventuais diferentes modelos de negócio através de análise de hipóteses alternativas tendo em conta a experiência do novo acionista da empresa;
- Aproveitamento de oportunidades que possam surgir dum ambiente de negócios eventualmente mais dinâmico no futuro.

<u>Imobiliário</u>

- Expansão dos atuais negócios e obtenção de novos negócios;
- Equacionamento da estratégia atual de exploração de espaços para negócios imobiliários.

<u>Objetivo 4</u> – Mitigação dos impactes ambientais

Meta: Manter o constante alinhamento com a política de gestão ambiental da Empresa.

O reduzido número de movimentos do Terminal Civil de Beja e a condição de partilha pela Base Aérea Militar, implica um impacto pontual do ruído da aviação civil e das emissões associadas.

AEROPORTOS DOS AÇORES

1. INTRODUÇÃO

Os Aeroportos dos Açores sob administração da ANA, SA integram os aeroportos de Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores e estão situados no arquipélago dos Açores, em pleno Oceano Atlântico Norte. No seu conjunto, foram utilizados por um tráfego total de 1.187.987 passageiros no ano de 2012.

O aeroporto de **Ponta Delgada**, situado na ilha de S. Miguel, está aberto ao tráfego internacional, sendo o principal ponto de entrada de passageiros e carga no arquipélago dos Açores. Inaugurado em 1969, conta com uma área de implantação total de 146 ha e serviu em 2012 um volume de tráfego de 891.572 passageiros.

Possui uma faixa de pista com 2.443 m de comprimento, com pavimento de asfalto e está dotado de um terminal de passageiros, um terminal de carga e vários outros edifícios, entre os quais um hangar de manutenção de aviões. O aeroporto está classificado com o código ICAO 4E pelo que a aeronave crítica é de classe E da ICAO. Quanto a proteção de socorros garante a categoria 7 (ICAO). As coordenadas de referência (ARP) são Lat 37 44 31 N/Long 025 41 52 W e uma altitude de referência de 79 m (269 ft.). O período operacional é diariamente entre as 06h15 e as 24h00 LT.

O aeroporto de **Santa Maria**, situado na ilha com o mesmo nome, foi construído ainda no contexto da Segunda Guerra Mundial segundo um projeto e financiamento de militares Norte Americanos, comprovando a importância da localização estratégica no vasto oceano Atlântico. Transitou para a administração portuguesa e abriu ao tráfego civil em Setembro de 1946.

Este aeroporto conta com uma área de implantação total de 311 ha e serviu em 2012 um volume de tráfego de 75.365 passageiros, incluindo passageiros em trânsito em voos de escala técnica de reabastecimento.

Possui uma das mais extensas pista no arquipélago, com 3.048 m de comprimento e 3.168 m de faixa de pista, com pavimento em betão e tem um terminal de passageiros e um terminal de carga, entre outros edifícios. O aeroporto serve tráfego internacional e está classificado com o código ICAO 4E pelo que a aeronave crítica é de classe E da ICAO. Em termos de proteção de socorros garante a categoria 6 (ICAO). As coordenadas de referência (ARP) são Lat 36 58 26 N / Long 025 10 16 W e uma altitude de referência de 94 m (308 ft.). Funciona diariamente entre as 06h30 e as 21h30 LT, sendo com alguma frequência solicitada a sua disponibilidade para assistência a tráfego em escala técnica de reabastecimento.

O aeroporto da **Horta**, situado na ilha do Faial, inaugurado em 1971, tem uma área de implantação total de 55 ha e por ele passaram, em 2012, 178.991 passageiros.

Dispõe de uma faixa de pista com 1.715 m de comprimento, com pavimento em asfalto e está dotado de um terminal de passageiros e um terminal de carga, entre outras construções. O aeroporto está classificado com o código ICAO 3D pelo que a aeronave crítica é de classe D da ICAO. Em termos de proteção de socorros garante a categoria 6 (ICAO). As coordenadas de referência (ARP) são Lat 38 31 12 N / Long 028 42 59 W e uma altitude de referência de 36 m (118 ft.). Funciona diariamente entre as 08h00 e as 18h30 no período de Inverno IATA e entre as 08h00 e as 20h00 LT na época de Verão.

Finalmente, o aeroporto das **Flores**, construído ao abrigo do Acordo Luso-Francês para apoio logístico ao contingente militar francês de apoio à estação de telemedida e seguimento de mísseis balísticos de longo alcance na bacia atlântica, entrou em funcionamento em 1968, embora as operações regulares civis da SATA apenas tenham ocorrido a partir de 1973. A função de apoio logístico militar terminou em 1991. Tem uma área de implantação total de 25,4 ha e, em 2012, serviu 42.059 passageiros. As ligações aéreas regulares são apenas efetuadas para outras ilhas da Região.

Dispõe de uma pista com 1.462 m de comprimento, com pavimento em asfalto. O terminal de passageiros, que engloba uma área de processamento de carga, foi construído pelo Governo Regional dos Açores e a sua exploração está concessionada à SATA – Gestão de Aeródromos. O aeroporto está classificado com o código ICAO 2C pelo que a aeronave crítica é de classe C da ICAO. Em termos de proteção de socorros garante a categoria 5 (ICAO). As coordenadas de referência (ARP) são Lat 39 27 29 N / Long 031 07 56 W e uma altitude de referência de 33 m (108 ft.).

Funciona de 2ª a 6ª feira entre as 09h00 e as 16h30 LT e numa faixa de 2 horas ao sábado. Está encerrado ao domingo, embora sejam frequentemente solicitadas reaberturas.

2. ENQUADRAMENTO

2.1 Caracterização Interna

2.1.1 Evolução do Tráfego 2008-2012

Os aeroportos dos Açores registaram uma evolução negativa no tráfego de passageiros de, aproximadamente, 1,3 milhões em 2008 para 1,2 milhões em 2012, traduzindo-se num decréscimo médio anual de -1,6%. O desempenho individual de cada um dos

quatro aeroportos contribuiu para o decréscimo verificado, uma vez que o aeroporto de Ponta Delgada apresentou um decréscimo de -0,9% entre 2008 e 2012, o aeroporto de Santa Maria de -7,8% (embora este número reflita principalmente a diminuição de passageiros em trânsito a bordo de voos em escala técnica para reabastecimento), o aeroporto da Horta de -2,3% e o aeroporto das Flores de -0,4%.

A evolução do tráfego no período 2008-2012, por segmentos, mercados, companhias aéreas, fluxos e motivo de viagem foi a seguinte:

Por segmentos – Sendo o tráfego dos aeroportos dos Açores marcadamente doméstico é dominado por ligações entre ilhas e das ilhas para o Continente, assegurado por companhias tradicionais como a Sata – Air Açores para os voos inter ilhas, a SATA Internacional e TAP para ligações ao Continente. A SATA Internacional assegura também ligações com alguns destinos do Centro da Europa, Estados Unidos e Canadá.

Por mercados – Sendo o mercado português o mais representativo no tráfego dos aeroportos dos Açores (83% do tráfego em 2012, com crescimento de 2 p.p. relativamente a 2008) registou no período do plano um decréscimo de -1,0%. Os mercados com um crescimento mais expressivo neste mesmo período foram a Alemanha, a Espanha e a Holanda, cujo tráfego foi processado no aeroporto de Ponta Delgada.

Mercados	2008	2012	% 08-12
Portugal	1.025.258	983.925	-1,0%
EUA	48.667	47.657	-0,5%
Canadá	36.623	43.843	4,6%
Alemanha	15.754	33.517	20,8%
Espanha	5.941	12.460	20,3%
Holanda	7.500	12.369	13,3%
Dinamarca	28.394	11.832	-19,7%
Suécia	25.395	11.828	-17,4%
Outros	71.321	26.990	-21,6%
TOTAL	**1.264.853**	**1.184.421**	**-1,6%**

Figura 98 – Tráfego de passageiros por mercados - Aeroportos dos Açores 2008-2012

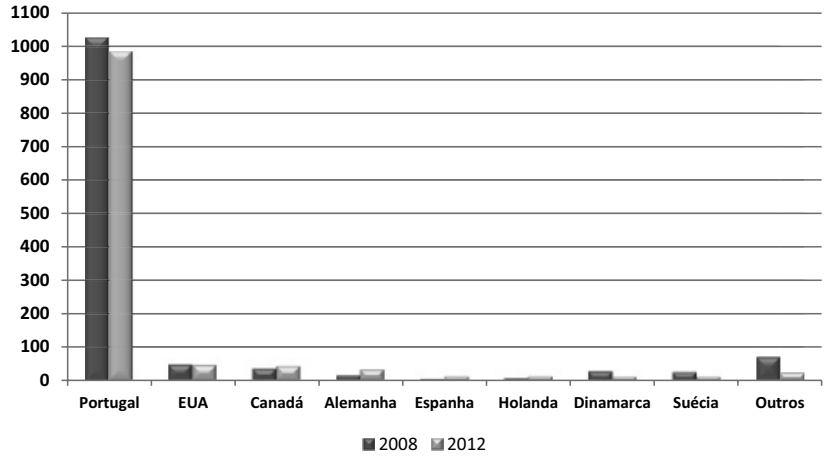


Figura 99 – Evolução do tráfego por mercados - Aeroportos dos Açores 2008-2012

Por companhias aéreas – O tráfego regular é assegurado, nos aeroportos dos Açores, maioritariamente por companhias aéreas portuguesas. O Grupo SATA (Sata Air Açores e Sata Internacional) e a TAP foram responsáveis por 95% do tráfego de passageiros transportados nos quatro aeroportos em 2012.

A Sata Internacional foi a única companhia aérea nacional a apresentar um ligeiro crescimento de 0,2% no período 2008-2012. A TAP apresentou uma quebra de -2,6%.

Companhias	2008	2012	% 08-12
Sata Internac.	525.267	529.935	0,2%
Sata Air Açores	488.681	486.786	-0,1%
TAP	117.652	106.080	-2,6%
Primera Air	0	18.378	-
Air Berlim	1.733	13.700	67,7%
Outras	131.520	29.542	-31,2%
TOTAL	**1.264.853**	**1.184.421**	**-1,6%**

Figura 100 – Tráfego de passageiros por companhias – Aeroportos dos Açores 2008-2012

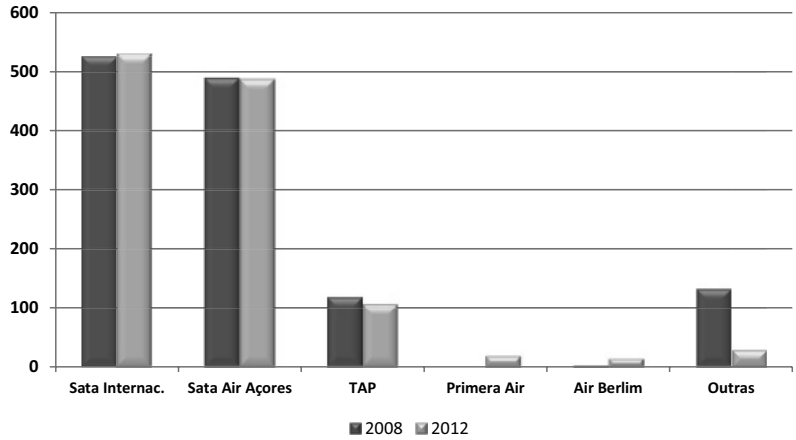


Figura 101 – Evolução do tráfego por companhias – Aeroportos dos Açores 2008-2012

Por fluxos – Os dados apresentados relativamente ao fluxo de passageiros referem-se apenas ao aeroporto de **Ponta Delgada** atendendo à sua representatividade em termos de oferta de tráfego nacional e internacional.

Tendo por base os mais recentes resultados dos inquéritos ao perfil de passageiro, relativos ao Verão e Inverno IATA 2012, verifica-se no aeroporto de **Ponta Delgada** que a quota de *inbound* é bastante superior à de *outbound*, sendo ainda representativa a quota de transferências, em virtude de muitos passageiros terem de transitar por aquele aeroporto a fim de prosseguir viagem para outros destinos.

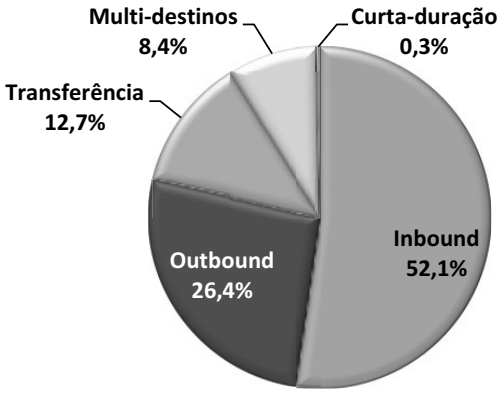


Figura 102 – Distribuição da quota de passageiros por fluxos – Aeroporto de Ponta Delgada

Por motivo de viagem – O turismo e lazer são o principal motivo de viagem apontado no aeroporto de **Ponta Delgada**, sendo a visita a familiares e amigos igualmente bastante representativa.

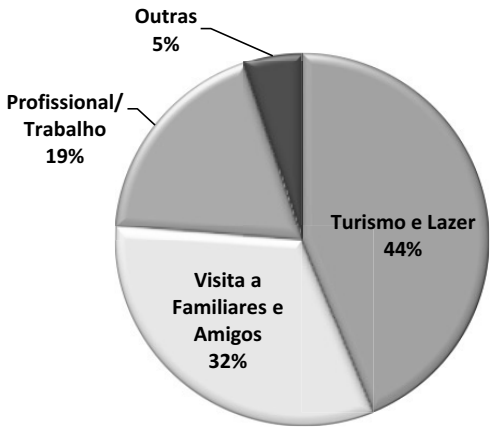


Figura 103 – Distribuição de passageiros por motivo de viagem – Aeroporto de Ponta Delgada

2.1.2 Infraestruturas

Os aeroportos dos Açores dispõem das infraestruturas e dos sistemas que a seguir se identificam.

LADO AR				
Pistas/ Especificações	**Ponta Delgada Pista 12/30**	**Santa Maria Pista 18/36**	**Horta Pista 10/28**	**Flores Pista 18/36**
Designação	12/30	18/36	10/28	18/36
Orientação geográfica	112/292	171/351	90/270	168/348
Dimensões (C x L)	2,323 x 45	3,048 x 60	1,595 x 45	1,342 x 30
Strip (C x L)	2,443 x 150	3,168 x 300	1,715 x 150	1,462 x 80
Clearway	300/200 x 150	300 x 300	200/300 x 150	300 x 150
RESA RWY	90 x 90	240 x 120	Não	Não
Pavimento	Asfalto	Betão	Asfalto	Asfalto
Classificação capacidade	PCN 70/F/B/W/T	LCN 200	PCN 39/F/C/X/T	PCN 18/F/C/X/T

Taxiways	**7**	**4**	**2**	**1**

Plataformas de estacionamento				
Nº Máximo de *stands*	**16**	**> 6**	**3**	**2**
Remotos	16	> 6	3	2
Nº Mínimo de *stands*	**14**	**> 6**	**3**	**1**
Remotos	14	> 6	3	1

Outras facilidades

Ponta Delgada

- Geradores de acordo com requisitos ICAO, com capacidade total de 2.000 KVA;
- Rede de hidrantes para abastecimento de combustível nas plataformas N, S e W e camiões-cisterna.

Santa Maria

- Geradores de acordo com requisitos ICAO, com capacidade total de 650 KVA;
- Combustível transportado por oleoduto e distribuído por 11 pontos de abastecimento de hidrantes. O aeroporto dispõe de um depósito subterrâneo com capacidade de 700.000 litros e uma capacidade de armazenamento total de 17.000.000 litros.

Horta

- Geradores de acordo com requisitos ICAO, com capacidade total de 600 KVA;
- O aeroporto não dispõe de parque de combustíveis; o combustível chega ao aeroporto em camiões e é abastecido diretamente às aeronaves.

Flores

- Geradores de acordo com requisitos ICAO, com capacidade total de 130 KVA;
- O aeroporto não dispõe de sistema de armazenagem nem de abastecimento de combustível.

LADO TERRA Terminal Pax PARTIDAS				
	Ponta Delgada	**Santa Maria**	**Horta**	**Flores ***
Check-in				
Balcões	12	3	6	3
Controle de Segurança				
Posições	4	1	1	1
Controle de Fronteira				
Balcões convencionais	5+6 RAPID	4	Não	Não
Portas de Embarque				
Portas	10	2	2	1
Term.Bagagem Partidas				
Capacidade	556	200	260	n.a.
Fluxo de Chegadas				
Carrocéis de bagagem	3	1	1	1
Carga e Correio				
Capacidade (ton/ano)	8.000	3.500	1.100	300

***** No Aeroporto das Flores a ANA apenas assegura a gestão do lado ar, o Terminal está a cargo da SATA – Gestão de Aeródromos

Infraestruturas complementares	
Infraestrutura	**Capacidade**
Manutenção de Aeronaves	**Ponta Delgada**: Hangar de manutenção cedido à SATA Air Açores.
SLCI e Posto Avançado	**Ponta Delgada**: SLCI e Edifício de apoio com 2.200 m²; **Santa Maria**: SLCI e Edifício de apoio com 1.000 m²; **Horta**: SLCI e Edifício de apoio com 1.570 m²; **Flores**: SLCI e Edifício de apoio com 750 m².
Instalações para os prestadores de serviços de Assistência em Escala	**Ponta Delgada**: SATA Air Açores, Servisair, Iberlim, Servicater, GALP, Air-BP; **Santa Maria**: SATA Air Açores, GOC; **Horta**: SATA Air Açores, GALP; **Flores**: SATA Air Açores na área da SATA – Gestão de Aeródromos (full handling)
Catering	**Ponta Delgada**: Prestador Servicater

2.1.3 Acessibilidades

Os acessos aos quatro aeroportos dos Açores são assegurados através de três tipos de transporte rodoviário - viatura privada, taxi, transferes ou autocarro público ou fretado e carros de aluguer - que asseguram, em cada um dos aeroportos, as respetivas ligações com o centro das cidades mais próximas.

A ligação ao aeroporto de **Ponta Delgada** faz-se a partir da via principal – ER1-1ª, com uma extensão de 5,4 Km e que passa a via circular ao chegar à cidade de Ponta Delgada. Em **Santa Maria**, o acesso ao terminal é feito por uma estrada de superfície de duas faixas, de acesso às chegadas e às partidas. Na **Horta**, o acesso ao aeroporto é feito por uma estrada com duas faixas de rodagem. Nas **Flores**, o acesso ao terminal é feito por uma estrada de superfície de duas faixas, que vai dar às chegadas e partidas, existindo um acesso pela frente do terminal aos estacionamentos.

2.1.4 Recursos Humanos

No final de 2012,o efetivo do aeroporto dos Açores era composto por 122 elementos, uma variação de menos 52 efetivos face ao final de 2008. Com exceção das Flores, que manteve o seu efetivo ao longo do período, todos os aeroportos reduziram o seu efetivo ao longo do período.

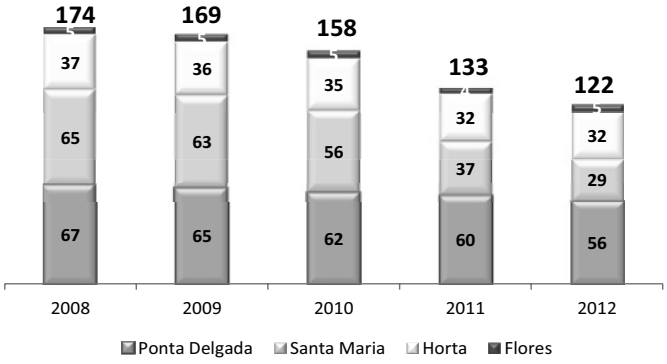


Figura 104 – Evolução do nº de efetivos por aeroporto – 2008-2012

A diminuição do quadro de pessoal dos aeroportos dos Açores tem sido feita de forma gradual e natural, num processo de melhoria da eficiência operacional e de ajustamento ao nível de atividade. Neste processo, o aeroporto de Santa Maria teve a maior redução do efetivo, superior a 50%, num período em que atividade teve uma forte quebra, 60% nos passageiros e 28% nos movimentos.

A redução gradual do quadro de pessoal foi transversal a todas as funções, com exceção do aeroporto de Santa Maria onde a alteração foi estrutural. As Figs. 105 a 108 mostram a evolução, em cada aeroporto, por grupos de funções.

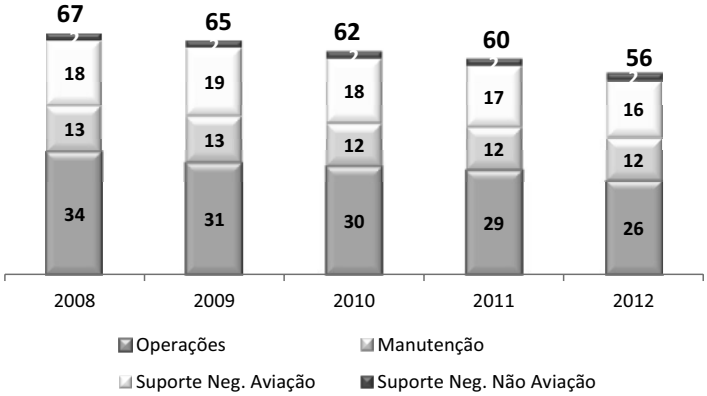


Figura105 – Distribuição dos FTE's no aeroporto de Ponta Delgada 2008-2012

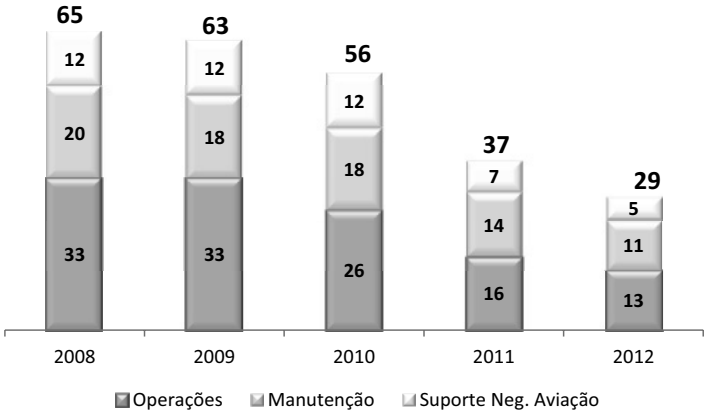


Figura 106 – Distribuição dos FTE's no aeroporto de Santa Maria 2008-2012

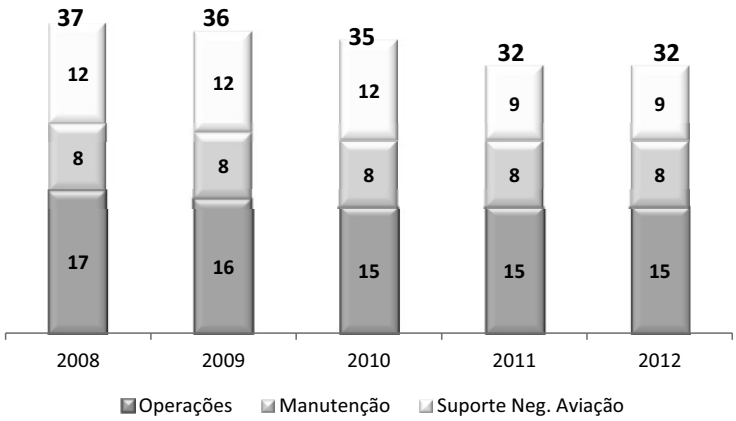


Figura 107 – Distribuição dos FTE's no aeroporto da Horta 2008-2012

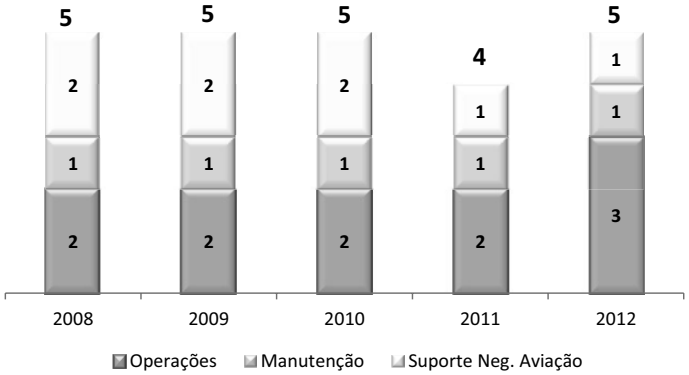


Figura 108 – Distribuição dos FTE's no aeroporto das Flores 2008-2012

Ao número de colaboradores dos aeroportos acresce ainda o contributo do centro corporativo, cujas funções são partilhadas por todos os aeroportos da empresa.

2.1.5 Qualidade

ASQ - Nos Açores, atendendo às características do Programa ASQ *Survey* (aeroportos com mínimo de 0,5 milhões passageiros/ano), o único aeroporto aderente é o de **Ponta Delgada**, que, ao longo dos últimos anos, tem vindo a melhorar significativamente, obtendo em 2012 o melhor resultado da satisfação global dos aeroportos ANA. A partir de 2010 ultrapassou a média da ACI conforme Fig. 109.

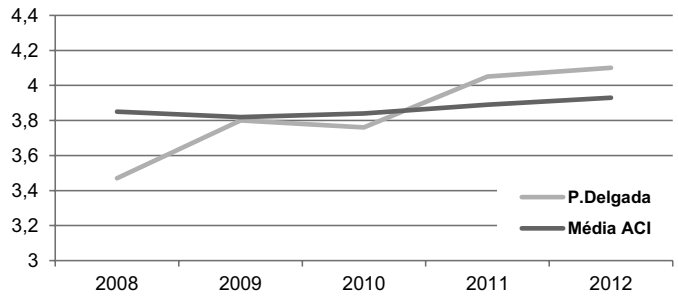


Figura 109 – Evolução do Índice de Satisfação Geral dos Passageiros em Ponta Delgada

SLA – Na Fig. 110, no Aeroporto de **Ponta Delgada**, e à semelhança dos resultados globais, constata-se uma evolução positiva do grau de cumprimento dos *SLAs*, tendo estabilizado os resultados entre 2011 e 2012 acima da meta.

Figura 110 – Cumprimento dos SLA's em Ponta Delgada

2.1.6 Ambiente

Energia – As figuras seguintes ilustram o consumo global de energia por unidade de tráfego dos aeroportos dos Açores entre 2010 e 2012, destacando-se o decréscimo significativo do aeroporto de Ponta Delgada, em resultado da diminuição dos consumos de gasóleo e eletricidade.

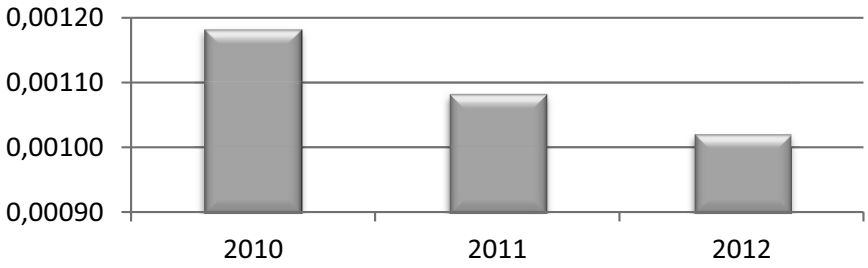


Figura 111 – Consumo de Energia no Aeroporto do Ponta Delgada, em TEP/TU

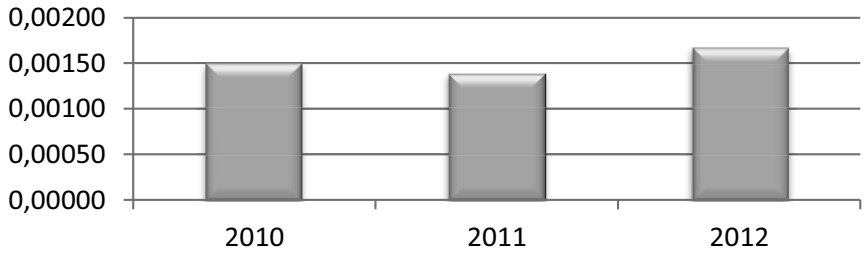


Figura 112 – Consumo de Energia no Aeroporto de Santa Maria, em TEP/TU

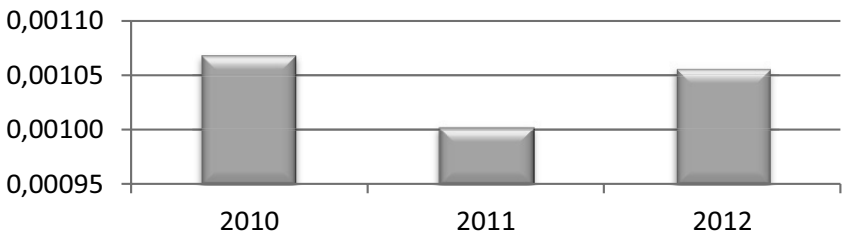


Figura 113 – Consumo de Energia no Aeroporto da Horta, em TEP/TU

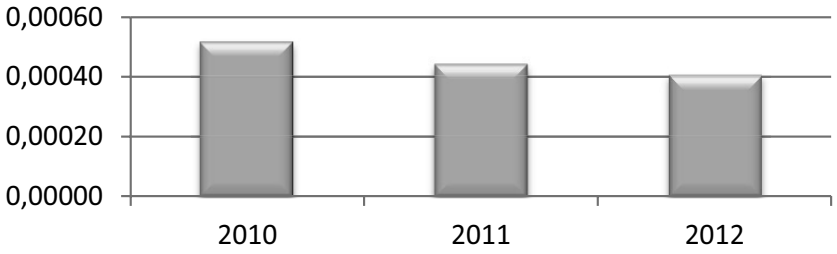


Figura 114 – Consumo de Energia no Aeroporto das Flores, em TEP/TU

Resíduos - Conforme figuras seguintes, a evolução da produção total de resíduos dos Aeroportos dos Açores entre 2010 e 2012.

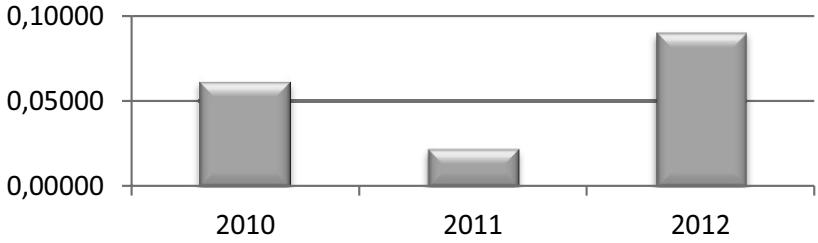


Figura 115 – Produção de Resíduos no Aeroporto de Ponta Delgada por *Traffic Unit*

Figura 116 – Produção de Resíduos no Aeroporto de Santa Maria por *Traffic Unit*

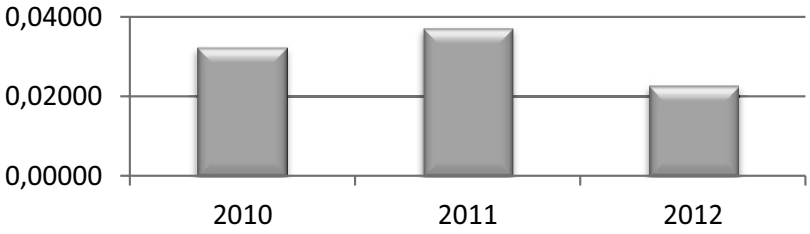


Figura 117 – Produção de Resíduos no Aeroporto da Horta por *Traffic Unit*

Figura 118 – Produção de Resíduos no Aeroporto das Flores por *Traffic Unit*

Água - Na Fig. 119, apresentam-se os consumos de água por unidade de tráfego nos aeroportos dos Açores, nos anos de 2010, 2011 e 2012. De salientar que os valores anómalos observados no aeroporto de Santa Maria devem-se ao fornecimento de água a terceiros, não sendo relacionáveis com o tráfego.

Aeroportos	Consumo de água (m3) por TU		
	2010	2011	2012
P. Delgada	0,02346	0,02582	0,01971
Santa Maria	1,06797	0,69733	n.a.
Horta	0,02254	0,01324	0,01243
Flores	0,01096	0,01008	0,01200

Figura 119 – Consumo de água (m3) por TU nos Aeroportos dos Açores, entre 2010 e 2012

Efluentes - Na última década, a ANA tem investido na melhoria dos sistemas de drenagem de águas residuais e pluviais nos seus aeroportos, com a reformulação das redes existentes e com a introdução da monitorização da qualidade das águas residuais, pluviais e de escorrência produzidas.

De forma a evitar a contaminação dos sistemas de drenagem de águas, a ANA tem procedimentos de emergência ambiental para a contenção de derrames de substâncias perigosas.

Os resultados obtidos no âmbito dos programas de monitorização em curso permitiram constatar que, no caso das águas residuais, águas pluviais e águas de escorrência, os limites para cada um dos parâmetros estabelecidos pela lei foram maioritariamente cumpridos durante o ano de 2012 nos aeroportos dos Açores.

Ruído – Em 2012, foi produzido um Relatório de Monitorização de Ruído para o Aeroporto de Ponta Delgada.

Nos Aeroportos de Santa Maria, Horta e Flores, não obstante constituírem um polo gerador de ruído, devido ao reduzido número de movimentos, a incomodidade provocada por este parâmetro é pontual, não consistindo na emissão de níveis significativos, não estando assim abrangidos pela obrigação legal de realização de relatórios de monitorização de ruído.

Qualidade do Ar – Da avaliação global dos resultados em 2012, é possível referir que a qualidade do ar no Aeroporto de Ponta Delgada registou em termos gerais um nível bom.

Nos aeroportos de Santa Maria, Horta e Flores não é expectável que as emissões provocadas pelas Aeronaves nestes aeroportos sejam significativas, tendo em conta o

reduzido tráfego aéreo e as condições de dispersão de poluentes atmosféricos associadas às características insulares onde os aeroportos se inserem.

Biodiversidade - No caso dos aeroportos dos Açores, das 21 espécies com ocorrência registada, verificou-se que apenas uma tem o estatuto de "Vulnerável".

2.1.7 *Safety* e *Security*

Os aeroportos sob gestão da ANA nos Açores foram certificados pelo INAC para a operação de aviação civil em 29 de maio de 2013, de acordo com os requisitos definidos no Dec-Lei 186/2007, alterado pelo Dec.-Lei 55/2010).

Aplicam-se aos aeroportos dos Açores as políticas de segurança quer na vertente operacional (*Safety*) quer contra atos ilícitos (*Security*) que estão definidas a nível central.

Localmente dispõem da estrutura, dos procedimentos e das metodologias de avaliação do risco previstos pela implementação do SMS (*safety management system*) de acordo com as normas ICAO.

A aquisição, operação e manutenção dos sistemas de rastreio de passageiros, bagagem de mão e de porão, sendo da responsabilidade da ANA,SA, é executado por uma empresa de segurança, nos termos do despacho conjunto dos ministérios da administração interna e dos transportes, de Maio de 2004, sob supervisão da polícia de segurança pública que é igualmente responsável pelo patrulhamento das áreas de acesso público e reservado.

Os exercícios de emergência são realizados periodicamente de acordo com as normas ICAO e as boas práticas da indústria.

2.1.8 Custos Operacionais e Investimento

2.1.8.1. OPEX

Entre 2008 e 2012, os custos operacionais dos Aeroportos dos Açores agravaram-se em cerca de 4,7% em termos médios anuais, mesmo assim inferior à quebra anual dos passageiros nesse mesmo horizonte temporal (-1,6% em termos médios anuais). A evolução média anual dos custos operacionais por passageiro foi de -3,1% no período de cinco anos, conforme se ilustra na Fig. 120.

Em 2012 não estão considerados os custos relacionados com a adoção da IFRIC 12, relativa aos contratos de concessão, garantindo-se assim a comparabilidade.

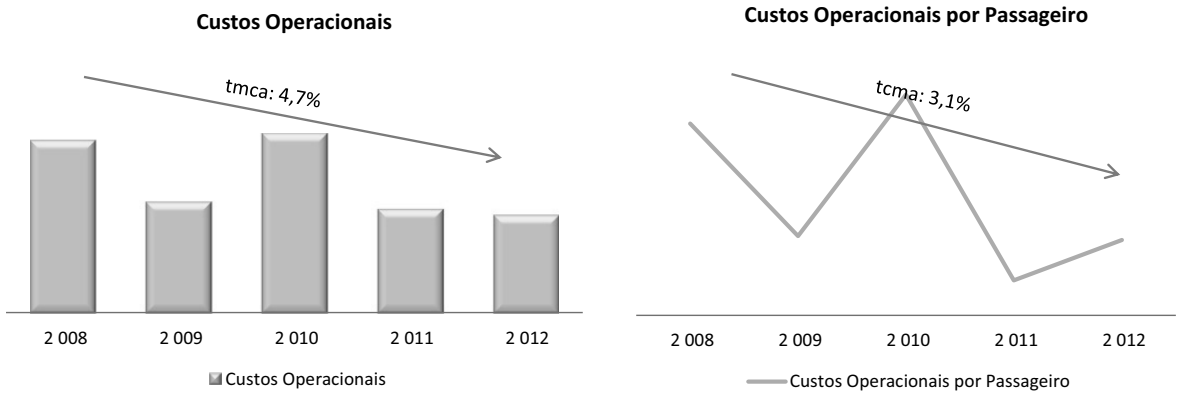


Figura 120 – Evolução dos Custos Operacionais e Custos Operacionais por Passageiro

Na estrutura dos custos operacionais os fornecimentos externos e as amortizações assumem cerca de 69% do valor global, e os custos com pessoal 27%.

2.1.8.2 Investimento (CAPEX e REPEX)

Nos últimos cinco anos, o total de investimento realizado nos aeroportos dos Açores ascendeu a 45,4 milhões de euros. O investimento no aeroporto de Ponta Delgada absorveu a grande fatia de realização no período representando 89% do valor total. O investimento realizado durante o período nos aeroportos de Santa Maria, Horta e Flores representou, respetivamente, 4, 6 e 1% do total investido.

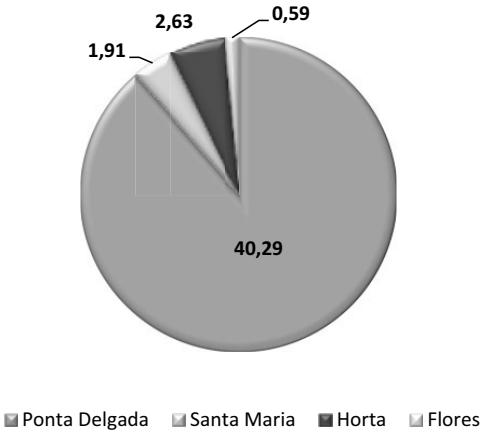


Figura 121 – Investimento 2008-2012 por aeroporto (em milhões de euros)

Do total de investimento realizado no aeroporto de **Ponta Delgada** – 40,3 milhões de euros no período - 99% estava relacionado com a área Aviação e 1% com a área Não Aviação. Destacam-se na área aviação os projetos relativos à (i) ampliação do *taxiway* W, construção dos caminhos de circulação D e E; (ii) reabilitação do pavimento da

pista, caminhos de circulação e *Turn Pad*; (iii) ampliação da sala de embarque Terminal Passageiros; (iv) ampliação do Hangar de manutenção aeronaves. Na área Não Aviação foi feita a reabilitação da área de receção para Rent-a-Car.

Nos restantes aeroportos todo o investimento realizado esteve relacionado com a área aviação.

2.1.9. Receitas

As receitas operacionais dos aeroportos dos Açores apresentaram, entre 2008 e 2012, um crescimento médio anual de 0,5%. A margem operacional é estruturalmente negativa.

2.1.9.1 Aviação

No período 2008-2012, as Receitas Aviação dos quatro aeroportos decresceram 0,3% em termos médios anuais. Este comportamento superou o ritmo de crescimento dos passageiros no período (-1,1% em termos médios anuais).

A evolução anual das receitas e dos passageiros é visível nos gráficos seguintes:

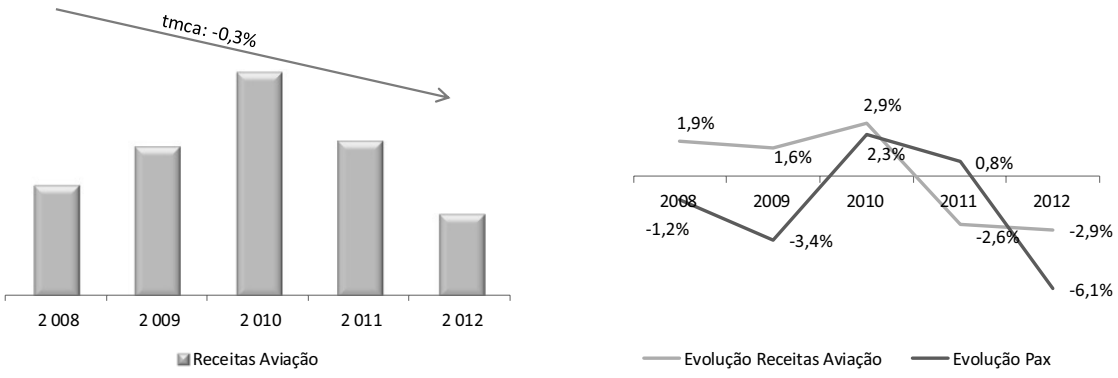


Figura 122 – Evolução das Receitas Aviação e Receitas Aviação por Passageiro 2008-2012

No aeroporto de **Ponta Delgada**, neste período, as Receitas Aviação cresceram 0,4% em termos médios anuais e o volume de passageiros teve uma quebra de 0,9%. Já no aeroporto de **Santa Maria** as Receitas Aviação decresceram 6,5% em termos médios anuais face a uma quebra média dos passageiros de 7,8%. No aeroporto da **Horta**, as Receitas Aviação decresceram 0,6%, superando a evolução dos passageiros no período (-2,1% em termos médios anuais). Finalmente, no aeroporto das **Flores** as Receitas Aviação cresceram 1,9% enquanto os passageiros tiveram uma contração média anual de 0,8%.

Entre 2008 e 2012, no conjunto dos aeroportos, a estrutura da Receita Aviação sofreu apenas uma alteração ligeira, verificando-se um reforço marginal das Receitas Reguladas, face às Receitas Totais, de cerca de 0,3 p.p. (de 88,3%, em 2008, para 88,6% em 2012). Por contraponto, no mesmo período, assistiu-se a um decréscimo do peso relativo das Receitas não Reguladas, de 11,7 para 11,4%.

2.1.9.2 Não Aviação

No período 2008-2012, as Receitas Não Aviação dos Aeroportos dos Açores cresceram 0,3% em termos médios anuais. Este comportamento superou o ritmo de crescimento dos passageiros no período (menos 1,7% em termos médios anuais).

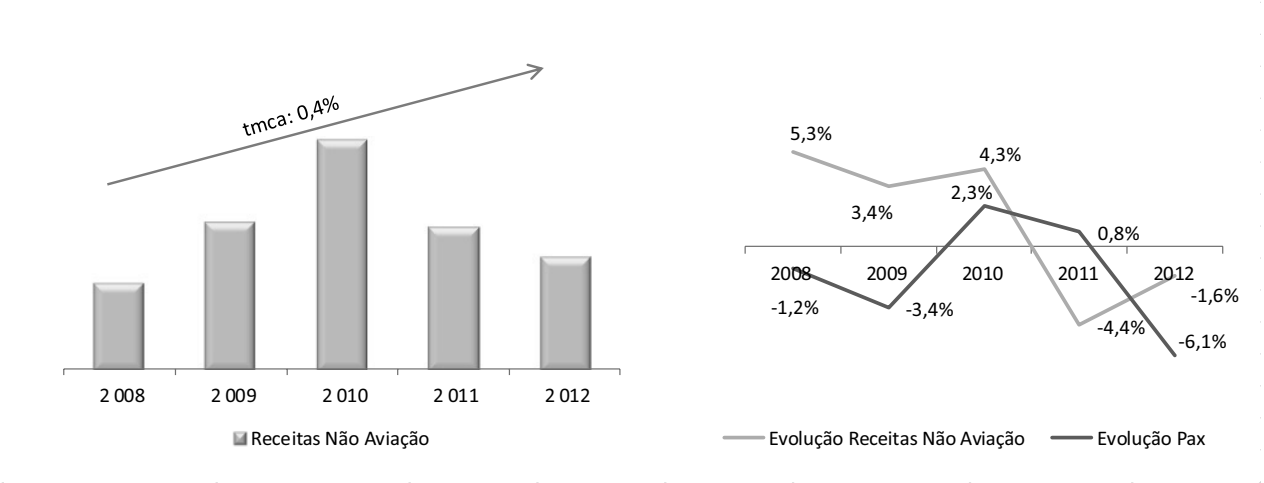


Figura 123 – Evolução das Receitas Não Aviação e Receitas Não Aviação/Passageiro 2008-2012

Evolução:

Ao longo do período, a estrutura da Receita Não Aviação sofreu apenas uma alteração ligeira, verificando-se um reforço marginal das Receitas das Atividades Comerciais (Retalho, Estacionamento, Publicidade e Rent-a-Car), face às Receitas Totais, de cerca de1,0 p.p. (de 93,3%, em 2008, para 94,3% em 2012). Por contraponto, no mesmo período, assistiu-se a um decréscimo do peso relativo das Outras Atividades (atividades diversas prestadas no aeroporto), de 6,7 para 5,7%.

Por segmento, as tcma foram – Retalho: 1,9%, Publicidade: 2,5%, Estacionamento: 0,6%, Rent-a-Car: -4,6%, Imobiliária: 0,8%, Outros: -3,0%.

Estrutura:

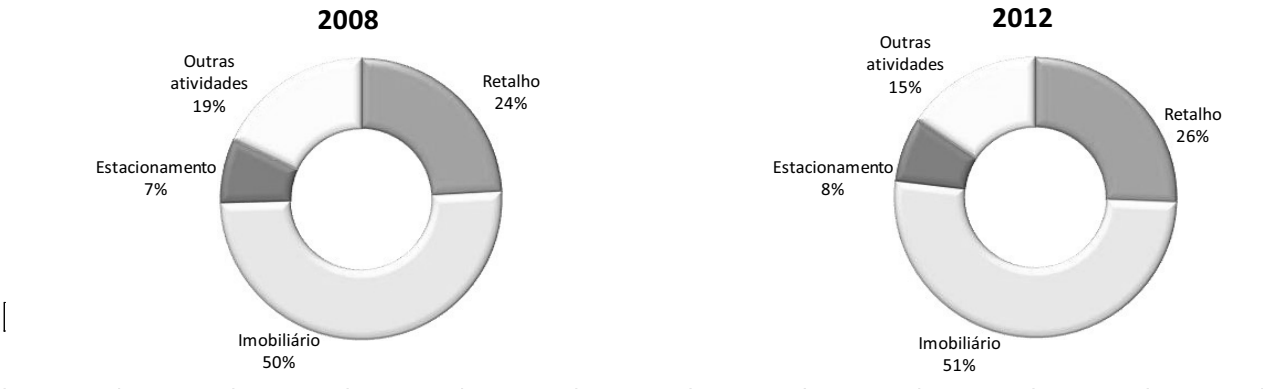


Figura 124 – Estrutura das Receitas Não Aviação em 2008-2012

Por segmento, o contributo de cada atividade para as receitas globais não aviação foi: Retalho – 25,6%, Publicidade – 2,2%, Estacionamento – 7,5%, Rent a Car – 7,5%, Imobiliária – 51,3%, Outros – 5,9%.

De assinalar que o Imobiliário foi, nos últimos 5 anos, o segmento de atividade com maior peso nas receitas comerciais dos aeroportos dos Açores, sendo no aeroporto das Flores a única receita comercial do aeroporto devido ao facto do terminal estar concessionado à SATA – Gestão de Aeródromos.

2.2 Envolvente Externa

2.2.1 Situação económica regional

Em 2011 a Região Autónoma dos Açores, constituída por nove ilhas, representava cerca de 2,3% da população residente em Portugal e o seu contributo para o PIB nacional era de 2,2%. Nesse ano todas as regiões registaram decréscimos no PIB relativamente ao ano anterior, tendo sido os Açores a região que registou o menor decréscimo o qual, em termos reais, foi apenas de 0,7%.

O PIB *per capita* dos Açores, em 2009, em relação à média UE (100) atingia apenas 75,2 estando, portanto, bastante abaixo dessa média (dados Eurostat 2012).

De acordo com os Censos de 2011, a população residente nos Açores é de 246.102 habitantes, tendo aumentado ligeiramente - 1,79% - relativamente ao Censo anterior, realizado há dez anos. Por ilhas, a população residente apenas cresceu em São Miguel (4,4%), Corvo (1,2%) e Terceira (0,4%).

As atividades tradicionais do arquipélago são a criação de gado, a pesca e a indústria agroalimentar (queijo, leite, manteiga, conservas de peixe, chá, ananás e vinho), sendo o turismo também uma importante atividade económica, bem como os serviços em geral. As atividades de ponta do arquipélago incluem a oceanografia, as tecnologias espaciais e a biotecnologia.

2.2.2 Prioridades do turismo para a região

Plano Estratégico para o Turismo (PENT 2013-2015 aprovado em 16 de Abril pela RCM 24 /2013) – Região Açores

Nos seis anos que culminaram em 2011 a região Açores, segundo o diagnóstico efetuado pelo PENT, registou uma estagnação das dormidas do mercado nacional e o decréscimo de 100.000 dormidas do internacional (decréscimo global de dormidas de 16% e dos proveitos globais dos empreendimentos turísticos de 10%). Em contrapartida registou-se um aumento de 6% (500 camas) do lado da oferta. As taxas de ocupação/quarto situaram-se nos 43%.

Manteve-se, entre 2006 e 2011, a representatividade de 45% do mercado nacional, destacando-se os decréscimos da Escandinávia e do Reino Unido e o aumento da procura de Espanha, Alemanha e Holanda. A sazonalidade aumentou no mercado internacional, com julho, agosto e setembro a concentrarem 51% da procura, mantendo-se nos 36% no mercado nacional.

Na análise da estratégia para o Turismo até 2015, delineada no PENT quanto à região dos Açores, é sublinhada a necessidade de aposta nos mercados em crescimento (Alemanha e Holanda) e na revitalização dos mercados consolidados (Escandinávia e Portugal). Quanto aos mercados de diversificação, é referido que o respetivo desenvolvimento deverá ser efetuado em função das oportunidades. Os Açores devem enfocar os esforços de desenvolvimento nos produtos relativos a turismo de natureza, nas suas diversas vertentes, e nos circuitos turísticos religiosos e culturais

Ao nível dos diversos produtos, sem prejuízo da relevância dos dois acima referidos, salienta-se o turismo de natureza, os circuitos turísticos religiosos e culturais, o turismo náutico e a gastronomia e vinhos.

No que respeita aos aeroportos da região, o PENT apenas refere o aeroporto de **Ponta Delgada**, uma vez que é aquele que disponibiliza a maioria das ligações com o Continente e que dispõe de ligações a destinos internacionais. Define-lhe como principais objetivos:

- Criação de condições para a consolidação das operações existentes e atração de novos mercados através de operações de voos *charters*;

- Acompanhamento da liberalização do mercado e revisão das obrigações de serviço público;
- Análise da possibilidade de abertura do mercado a um modelo de operações mais competitivo e indutor de aumento do volume de passageiros.

Relativamente às dormidas, na região, o objetivo do PENT (2011-15) aponta para uma tendência de crescimento de 0,6% e define como objetivo um crescimento de 3,4%.

2.2.3 Aeroportos concorrentes - análise comparativa

Em termos de regiões/aeroportos que poderão ser considerados numa análise de concorrência aos da região dos Açores, nomeadamente ao aeroporto de Ponta Delgada, por ser o que apresenta mais ligações diretas ao exterior, apenas se destacarão as ilhas do arquipélago das Canárias, também localizadas no Oceano Atlântico, mas a sul dos arquipélagos dos Açores e da Madeira. No entanto, salienta-se que o aeroporto das Lajes, na Ilha Terceira, os aeroportos da Madeira e Porto Santo e mesmo alguns aeroportos em Cabo Verde podem ser considerados concorrenciais, uma vez que existe entre eles sobreposição de áreas de influência e que servem destinos turísticos próximos e com características muito semelhantes ao aeroporto de Ponta Delgada.

O arquipélago das Canárias, constituído por sete ilhas (Gran Canaria, Fuerteventura, Lanzarote, Tenerife, La Palma, La Gomera e El Hierro), além de produto "praia e sol", oferece igualmente outras condições de atratividade para os turistas – muitas delas em concorrência direta com a oferta de produtos turísticos da região Açores.

Em termos globais, tem uma área de cerca de 7 500 km² (décima-terceira Comunidade espanhola em área) e a população residente é aproximadamente de 2 milhões, correspondendo à oitava região mais populosa de Espanha, enquanto a área global dos Açores é apenas cerca de um terço da área global das Canárias, constituindo a respetiva população cerca de um quarto. São ainda o território mais próximo do arquipélago da Madeira.

Nas sete ilhas das Canárias existem 8 aeroportos (2 aeroportos na ilha de Tenerife e um em cada uma das outras seis ilhas), pertencentes à rede AENA.

A ilha de S. Miguel "aproxima-se", em termos de população residente e de área, à ilha de Lanzarote. Em termos de área a La Palma e de população residente excede Fuerteventura sendo, em área geográfica, bastante menor.

Quanto à ilha do Faial, com as devidas distâncias, aproxima-se, relativamente aos mesmos indicadores - população residente e área – às ilhas de La Gomera e El Hierro

Relativamente a Santa Maria e às Flores estas duas ilhas têm uma dimensão geográfica e populacional muito inferior a qualquer das que pertencem ao arquipélago das Canárias. Mesmo comparativamente às mais pequenas ilhas das Canárias - La Gomera e El Hierro.

Refira-se que, excetuando os Aeroportos de El Hierro, La Gomera e La Palma, que são os mais pequenos, em todos os outros existe uma diversidade razoável de companhias aéreas, com uma presença forte de LCC (em todos está presente a Ryannair). Em La Palma podem encontrar-se as companhias aéreas Ibéria e Air Berlim e, embora poucos, alguns destinos internacionais. Já em La Gomera só opera a companhia "Binter Canárias" para Tenerife e, em El Hierro, a mesma companhia opera para Tenerife e para a Gran Canária (são aeroportos com destinos domésticos).

Sendo difícil efetuar comparações entre realidades tão diferentes, parece no entanto – em geral – que se poderá considerar que existem algumas possibilidades de exploração – pela região dos Açores – de oportunidades distintivas desta região no sentido de atração de maior número de turistas. Desde logo, talvez, explorando a eventual menor exposição a turismo de massas das ilhas dos Açores, até ao momento.

Situação comparativa

A situação comparativa, em resumo, é apresentada no quadro seguinte:

Aeroportos	2012	%12/11	Jan/Jun 2013	%13/12	Nº destinos
Açores	**1.187.987**	**-6,1%**	**508.805**	**-0,7%**	**32**
P. Delgada	891.572	-4,5%	388.031	1,0%	31
Santa Maria	75.365	-19,7%	31.850	-11,6%	2
Horta	178.991	-6,8%	70.812	-1,8%	7
Flores	42.059	-7,5%	14.479	-10,1%	4
Canárias					
Tenerife Sur	8.530.817	-1,5%	4.281.383	-0,5%	77
Gran Canaria	9.982.288	-5.3%	4.699.826	-5,7%	82
Lanzarote	5.169.386	-6,8%	2.452.822	-1,5%	58
Fuerteventura	4.399.183	-11.1%	1.963.637	-9.7%	46
Tenerife Norte	3.717.944	-9,2%	1.658.969	-9,8%	12
La Palma	965.779	-9,5%	395.395	-20,3%	9
El Hierro	152.726	-10,3%	65.904	-14,2%	2
La Gomera	19.690	-39,8%	10.429	7,1%	1

Figura 125 – Situação comparativa dos aeroportos concorrentes

2.3. Análise Estratégica

Para a análise estratégica foi selecionada a Matriz SWOT (*Strengts, Weaknesses, Opportunities, Threats*) que, sendo uma ferramenta habitual de planeamento, tem vindo a ser utilizada no quadro dos processos de planeamento dos aeroportos.

Oportunidades	Ameaças
• Possibilidade de apoios comunitários mais relevantes, que outras regiões do país não consideradas como ultraperiféricas da UE, no próximo programa de aplicação de fundos comunitários (2014-2020); • Eventual reformulação dos apoios de serviço público, com vantagens para os cidadãos residentes, nas viagens inter ilhas e para o Continente; • Conhecimento da estratégia do setor turismo para a região; • Confirmação da disponibilidade de fundos do programa initiative.pt podendo ser direcionados para a promoção de rotas e produtos com impacte no turismo da região; • Existência de produtos turísticos específicos e de alto valor atendendo às condições climáticas e aos recursos naturais preservados; • Possibilidade, no âmbito da alteração dos apoios de serviço público, para a ligação ao arquipélago, mais competitiva e indutora de aumentos de tráfego; • Possibilidade de promoção do destino, junto do elevado número de naturais da região residentes em mercados emissores (EUA, Canadá, América do Sul), em coordenação do Governo Regional e do Turismo; • Estrutura etária dos países ocidentais levará a um aumento consistente da procura de destinos natureza; • Região com elevado nível de segurança interna; • Unidades hospitalares bem dotadas.	• Crise económica na região, país e Europa do sul nomeadamente; • Eventual aumento do *jet fuel*; • Redução de fundos públicos eventualmente a disponibilizar à população a nível de apoios à educação e saúde; • Possibilidade de redução de fundos disponíveis para promoção da região; • Localização ultraperiférica; • Dispersão geográfica em nove ilhas; • Dimensão da respetiva população e mercado; • Possibilidade de intensificar a promoção de áreas reconhecidas como Património da Humanidade ou Reserva da Biosfera em algumas ilhas (Flores, Corvo e Graciosa); • Melhoria significativa do transporte marítimo de passageiros e carga.
Pontos Fortes	**Pontos Fracos**
• Capacidade das infraestruturas • Proximidade dos aeroportos em relação às cidades e vilas e a todo o território das ilhas	• Restrições de *night curfew* (00:00 às 06:00); • Constrangimentos na área de rastreio de segurança de passageiros;

Pontos Fortes	Pontos Fracos
• Uma rede de aeroportos, em quatro ilhas, como fator catalizador do turismo; • Percentagem significativa de tráfego em transferência (maior consumidor de retalho) em Ponta Delgada; • Modelo regulatório e sistema de incentivos orientados para o crescimento do tráfego; • *Know how* de gestão aeroportuária e competências técnicas das diferentes áreas; • Ambiente de cooperação entre todos os prestadores de serviços; • Cooperação com entidades externas, nomeadamente o Turismo; • Certificação de Qualidade emitida por entidades independentes e contratualização de níveis de serviço com outros prestadores; • Novos produtos de valor acrescentado para valorização da oferta dos diferentes segmentos de negócio.	• Necessidade de reforço de ligações entre voos – reforço do *hub* de Ponta Delgada.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E AÇÕES

3.1 Visão

Efetuada a análise apresentada nos pontos anteriores, mantém-se a visão identificada para os aeroportos dos Açores:

"Posicionar os quatro aeroportos – Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores - como um instrumento essencial na estratégia da região Açores de se constituir um ponto de referência no Oceano Atlântico. Os serviços que prestam são essenciais para que estejam asseguradas, com qualidade, não só as ligações com o Continente mas também as ligações inter-ilhas e com o estrangeiro".

3.2 Objetivos e Ações

3.2.1 Enquadramento global

Tendo presente as linhas de orientação estratégica transversais a toda a empresa e a análise estratégica efetuada para os aeroportos do Açores, foram identificados os objetivos a atingir no horizonte do plano e as ações necessárias para os atingir.

A dinâmica natural do negócio aeroportuário poderá ditar outras iniciativas, bem como a revisão dos objetivos e metas agora estabelecidos.

O compromisso dos aeroportos dos Açores com os objetivos e metas adiante referidas deverá conduzir a um valor das receitas operacionais de 14 milhões de euros, em 2017. Deste montante 62% respeita às receitas reguladas e a sua evolução média anual deverá rondar os 4%, como resultado do crescimento do tráfego. No horizonte deste plano não há atualizações de receita regulada média máxima por passageiro.

Ponta Delgada gera o maior volume de receitas operacionais, 80% do total, e que tem o maior crescimento de receitas e de passageiros, respetivamente 4,2% e 3,1%.

Relativamente às taxas, o modelo de regulação económica define uma receita média regulada por passageiro terminal para o designado Grupo de Lisboa (inclui Lisboa, Beja, Açores e Madeira). Para os aeroportos dos Açores e no horizonte do plano, o modelo estabelece condicionantes específicas, designadamente, a manutenção até 2017 da receita regulada por passageiro terminal.

A par do modelo de regulação económica, os aeroportos dispõem de uma política de incentivos ao crescimento do tráfego, disponível para todas as companhias, e que constitui um instrumento indutor indireto da redução de taxas.

O valor do investimento programado para 2013-2017, no conjunto dos aeroportos dos Açores, necessário para assegurar a capacidade e a operacionalidade das quatro infraestruturas, é de cerca de 18,7 milhões de euros, sendo 35% referente a CAPEX e 65% relativo à reposição e conservação dos bens afetos à concessão. Este montante distribui-se pelos aeroportos da seguinte forma:

Aeroportos	CAPEX	REPEX	Total
Ponta Delgada	5,1	3,8	8,9
Santa Maria	0,8	4,8	5,6
Horta	0,5	1,4	1,9
Flores	0,1	2,1	2,2
Total Açores	**6,5**	**12,1**	**18,7**

Figura 126 – Investimento 2013-2017 nos aeroportos dos Açores (M€)

Na relação da procura com a capacidade da infraestrutura, indicam-se a seguir os fundamentos subjacentes às previsões de tráfego e a síntese das conclusões do estudo de capacidade realizado.

Tráfego

Os aeroportos dos Açores são altamente dependentes do tráfego doméstico e das viagens inter-ilhas, em particular os aeroportos de Santa Maria e Flores. O desempenho do tráfego está assim altamente exposto à situação económica e financeira em Portugal. No próximo ano, poderá haver uma ligeira recuperação deste tráfego e consequentemente na operação do Grupo SATA. Todavia, foi considerada a modificação das obrigações de serviço público nas ligações entre os Açores e o Continente, tendo sido considerado o efeito da entrada de uma companhia de baixo custo na rota Ponta Delgada-Lisboa, com uma frequência diária, a partir do Verão de 2015.

O tráfego doméstico – inter-ilhas e Continente – continuará, ao longo do período do plano, a ser responsável pela maior fatia de mercado (cerca de 84%), tal como já aconteceu em 2012.

Estando o tráfego dos Aeroportos dos Açores assente no tráfego doméstico, a outra aposta centrar-se-á claramente na potencial captação e reforço de operações puramente *'charter'* de baixa frequência, operadas apenas durante o Verão.

Assim, o objetivo de tráfego para os aeroportos dos Açores, no horizonte 2013-2017, aponta para um crescimento médio anual até 2017, de 2,7% em passageiros totais (comerciais e não comerciais), de 1,3% em movimentos totais e de 0,3% em carga, conforme Fig. 127 O aeroporto de Ponta Delgada será o principal responsável pela evolução esperada, com um crescimento previsto de 3,1% em passageiros, 1,9% em movimentos de aeronaves e 0,3% em carga, no período do Plano.

	2013 Est.	2014	2015	2016	2017	tcma 17/13
PASSAGEIROS TOTAIS (mil)						
SCHENGEN	**1.048,4**	**1.051,4**	**1.116,5**	**1.153,5**	**1.172,0**	**2,8%**
INTRA-UE NÃO SCHENGEN	**8,2**	**8,3**	**8,5**	**8,7**	**8,9**	**2,0%**
INTERNACIONAIS	**96,4**	**97,9**	**99,9**	**102,2**	**104,4**	**2,0%**
LOCAL	**1.153,1**	**1.157,6**	**1.224,9**	**1.264,4**	**1.285,3**	**2,8%**
TRÂNSITOS	43,0	42,8	43,2	43,6	44,0	0,5%
TOTAL	**1.196,1**	**1.200,4**	**1.268,1**	**1.308,0**	**1.329,2**	**2,7%**
MOVIMENTOS TOTAIS (mil)						
TOTAL	**19,8**	**19,7**	**20,4**	**20,7**	**20,9**	**1,3%**
CARGA COMERCIAL (mil Ton)	**6,671**	**6,623**	**6,650**	**6,710**	**6,757**	**0,3%**

Figura 127 – Previsões de Tráfego Aeroportos dos Açores – Cenário Central – 2013-2017

O gráfico seguinte – Fig. 128 – evidencia o aeroporto de Ponta Delgada como o que tem maior volume de tráfego e maior margem para crescimento futuro.

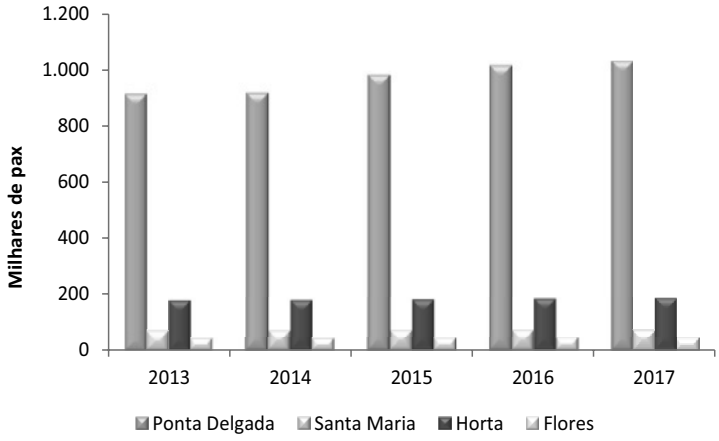
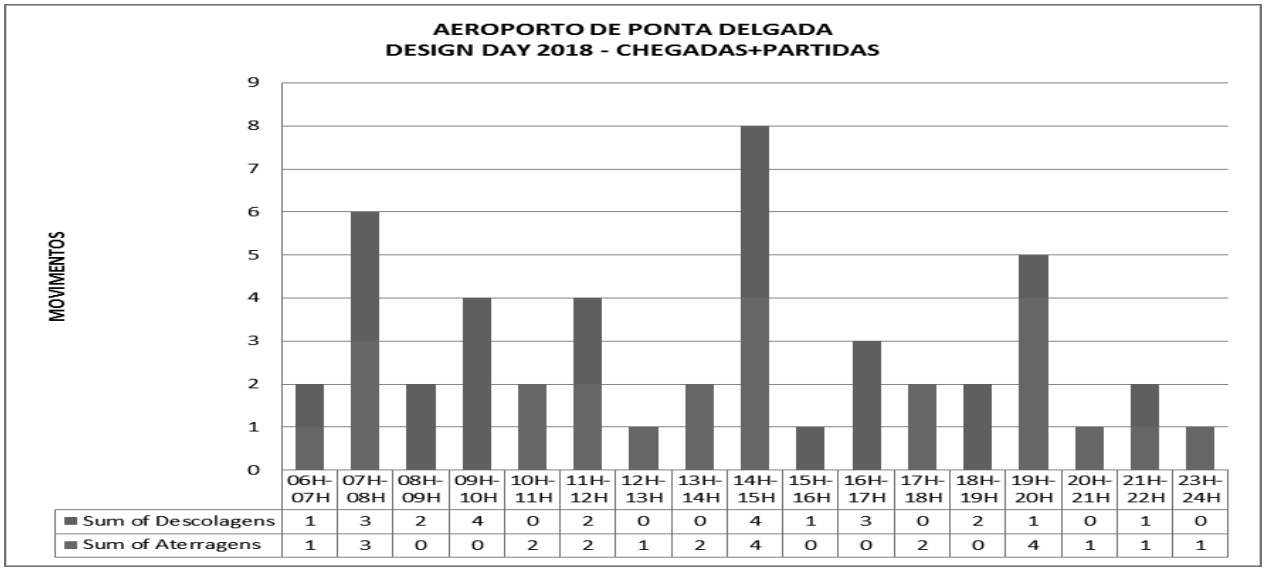


Figura 128 – Previsões de Tráfego por aeroporto – 2013-2017

Capacidade

Foi efetuada uma análise quantitativa global e simplificada, apenas para o Aeroporto de **Ponta Delgada** (João Paulo II). Para os restantes aeroportos produziram-se apenas considerações de ordem qualitativa.

Aeroporto de Ponta Delgada



	06H-07H	07H-08H	08H-09H	09H-10H	10H-11H	11H-12H	12H-13H	13H-14H	14H-15H	15H-16H	16H-17H	17H-18H	18H-19H	19H-20H	20H-21H	21H-22H	23H-24H
Sum of Descolagens	1	3	2	4	0	2	0	0	4	1	3	0	2	1	0	1	0
Sum of Aterragens	1	3	0	0	2	2	1	2	4	0	0	2	0	4	1	1	1

Figura 128 – Perfil diário 2018

O perfil diário evidencia uma hora mais destacada (14:00 às 15:00) mas singular, isto é, a hora seguinte já tem uma quebra significativa de procura.

Movimentos /hora	2012	2018
Capacidade declarada	14	14
Procura na *peak hour*	n.a	8

Figura 129 – Capacidade de Pista 2012 - 2018

Capacidade do Terminal de Passageiros

Passageiros/hora	2012	2018
Capacidade declarada		
Partidas	900	556
Chegadas	720	620
Procura na p*eak hour*		
Partidas	n.a	380
Chegadas	n.a	400

Figura 130 – Capacidade do Terminal de Passageiros 2012 - 2018

Conforme ilustrado nas tabelas supra os valores da capacidade declarada situam-se num patamar de conforto em relação aos valores da procura estimada no horizonte do plano.

Aeroportos de Santa Maria, Horta e Flores

No que respeita aos restantes aeroportos, dada a evolução da procura, com taxas de crescimento muito modestas e que se seguem a um período de quebra da procura verificada nos últimos anos, não são expectáveis quaisquer constrangimentos de capacidade das respetivas infraestruturas.

3.2.2 Objetivos e ações

<u>Objetivo 1</u> – Crescimento sustentado do tráfego

Meta: Crescimento médio anual do tráfego total:

Aeroportos dos Açores:

- Passageiros: tcma 2,7%
- Movimentos: tcma 1,3%
- Carga: tcma 0,3%

Ponta Delgada:

- Passageiros: tcma 1,5%
- Movimentos: tcma 0,6%

Santa Maria:

- Passageiros: tcma 1,1%
- Movimentos: tcma 0,5%

Horta:

- Passageiros: tcma 1,3%
- Movimentos: tcma 0,4%

Flores:

- Passageiros: tcma 1,3%
- Movimentos: tcma 0,2 %

Em 2012, o conjunto dos aeroportos dos Açores atingiu um tráfego total de 1.188 mil passageiros, o que se traduziu num decréscimo de 6,1% face a 2011 (-77 mil passageiros). Com exceção do tráfego internacional, que cresceu 3,5%, todos os restantes segmentos de tráfego apresentaram quebras significativas em todos os aeroportos.

O aeroporto de **Ponta Delgada**, responsável por 75% do total do tráfego dos quatro aeroportos, registou em 2012 um decréscimo de 4,5% face a 2011, tendo processado um total de 891.572 passageiros. O aeroporto de **Santa Maria**, com cerca de 90% do seu tráfego inter-ilhas, decresceu 19,7% em 2012 face a 2011, a **Horta** decresceu 6,8% e as **Flores** 7,5%.

O desafio para os próximos anos é a inversão deste ciclo de redução de tráfego, procurando um crescimento regular e sustentado para os aeroportos dos Açores.

Ações

Aeroporto de Ponta Delgada

- Desenvolvimento do marketing research com recurso aos instrumentos disponíveis e reuniões regulares com as companhias aéreas para análise dos resultados e para o desenvolvimento de estratégias de concretização de captação de mercado;
- Coordenação com as organizações regionais as ações para identificar as potenciais áreas de mercado;
- Estabelecimento do Comité de Desenvolvimento de Rotas doa aeroportos dos Açores;
- Coordenação com as organizações regionais das soluções para o desenvolvimento dos novos mercados;
- Contactos regulares com os potenciais operadores, Companhias Aéreas e Operadores de Turismo, nos foruns adequados (BTL, Routes, Rout Lab)
- Revisão do modelo de incentivos ajustando-o às características do tráfego e às condições operacionais do aeroporto.

Aeroporto de Santa Maria

- Identificação de companhias aéreas ou operadores cuja operação em santa Maria constitua valor acrescentado (escalas técnicas, operação ligeira, entreposto de venda de aeronaves).

Aeroporto da Horta

- Desenvolvimento do *marketing research* com recurso aos instrumentos conhecidos e disponíveis;
- Coordenação com as organizações regionais de soluções para o desenvolvimento de novos mercados;
- Revisão do modelo de incentivos ajustando-o às características do tráfego e às condições operacionais do aeroporto.

Aeroporto das Flores

- Desenvolvimento do *marketing research* com recurso aos instrumentos conhecidos e disponíveis;
- Coordenação com as organizações regionais de soluções para o desenvolvimento de novos mercados;
- Revisão do modelo de incentivos ajustando-o às características do tráfego e às condições operacionais do aeroporto.

<u>Objetivo 2</u> - Melhoria da eficiência operacional

Meta: Manutenção da operação segura e eficiente em todos os aeroportos.

A manutenção da cadeia de operações dos aeroportos dos Açores em condições de segurança, e tornando-a tão fácil quanto possível, é um desafio permanente que tem suporte no ambiente de cooperação entre todos os operadores.

Ações:

<u>Aeroporto de Ponta Delgada</u>

- Estudo da cadeia de operação para a melhoria de processos;
- Identificação de conceitos inovadores e novas iniciativas destinadas a melhorar o serviço ao passageiro;
- Colaboração na identificação e implementação de novas tecnologias para novos serviços;
- Coordenação com os principais *stakeholders* de programas de melhoria constante de qualidade de serviço ao passageiro.

<u>Aeroporto de Santa Maria</u>

- Estudo da otimização de processos adequados à natureza das operações.

<u>Aeroporto da Horta</u>

- Estudo da otimização de processos;
- Identificação e implementação de novas tecnologias para novos serviços.

<u>Aeroporto das Flores</u>

- Estudo da otimização de processos.

<u>Objetivo 3</u> – Utilização e desenvolvimento eficiente das infraestruturas

Meta: Para todos os aeroportos:

Manutenção das condições operacionais das infraestruturas.

Os estudos de capacidade realizados, para o horizonte do plano, permitem concluir que não são expectáveis constrangimentos de capacidade nos aeroportos dos Açores.

A otimização da capacidade dos aeroportos dos Açores através de soluções de investimento que, atendendo às necessidades operacionais dos clientes, sejam

economicamente eficientes, é a orientação que preside à realização do investimento em desenvolvimento ou em manutenção das infraestruturas.

Ações

Aeroporto de Ponta Delgada

- Gestão pro ativa da capacidade aeroportuária existente e perspetivas de evolução;
- Identificar necessidades de investimento para manter o alto nível de oferta da infraestrutura às companhias aéreas e aos passageiros;
- Estudar e otimizar soluções de investimento adequadas às necessidades objetivas dos clientes.

Aeroporto de Santa Maria

- Identificar necessidades de investimento na infraestrutura para a manutenção do nível de oferta.

Aeroporto da Horta

- Gestão pro ativa da capacidade aeroportuária existente e perspetivas de evolução;
- Identificar necessidades de investimento na infraestrutura para a manutenção do nível de oferta.

Aeroporto das Flores

- Identificar necessidades de investimento na infraestrutura para a manutenção do nível de oferta.

As intervenções na infraestrutura para o desenvolvimento da capacidade estão indicadas no plano de CAPEX dos aeroportos, no Apêndice II e incorporam as Obrigações Específicas de Desenvolvimento do Anexo 9 do Contrato de Concessão.

Objetivo 4 – Aumento das receitas não aviação

Metas:

Aeroporto de Ponta Delgada

Crescimento médio anual das receitas não aviação:

- Retalho: tcma de 4,4%

- Publicidade: tcma de 1,2%

- Estacionamento: tcma de 1,2%

- Rent a Car: tcma de 0,8%
- Imobiliário: tcma de 2,7%

Aeroporto de Santa Maria

Crescimento médio anual das receitas não aviação:

- Retalho: tcma de 2,0%
- Publicidade: tcma de 1,0%
- Rent a Car: tcma de 0,6%
- Imobiliário: tcma de 4,0%

Aeroporto da Horta

Crescimento médio anual das receitas não aviação:

- Retalho: tcma de 2,0%
- Publicidade: tcma de 1,0%
- Estacionamento: tcma de 1,0%
- Rent a Car: tcma de 0,6%
- Imobiliário: tcma de 1,0%

Aeroporto das Flores

Crescimento médio anual das receitas de Imobiliário: tcma de 1,0%

Nos últimos cinco anos, no conjunto dos aeroportos dos Açores, as receitas não aviação tiveram um ligeiro crescimento médio anual de 0,4% enquanto os passageiros decresceram 1,7%. No ano de 2012 as receitas não aviação tiveram uma evolução negativa de -1,6%, menos acentuada, contudo, que o decréscimo verificado nos passageiros de -6,1%.

Para o horizonte do Plano o desafio é fazer crescer as receitas não aviação em todos os aeroportos, ainda que em alguns segmentos de forma marginal.

Ações

Aeroporto de Ponta Delgada

Retalho

- Acompanhamento do desenvolvimento do negócio do AJP tendo em conta, especificamente aqueles com maior risco de saída, equacionando em cada caso a

eventual necessidade de estabelecimento de novos modelos de negócio de modo a permitir a sua viabilidade;

- Análise de eventuais áreas de interesse na ocupação de espaços disponíveis se o ambiente empresarial do aeroporto e/ou da sua envolvente o vierem a justificar (mesmo que pontualmente, por exemplo realização de eventos).

Publicidade

- Identificação de eventuais oportunidades de negócio;
- Contactos com eventuais interessados em utilizar espaços disponíveis;
- Na perspetiva de assegurar o acompanhamento das tendências mais de ponta, efetuar-se-ão análises constantes acerca da viabilidade de introdução de suportes publicitários, tecnologicamente mais inovadores face ao mercado existente.

Parques de estacionamento

- **Otimização da utilização e controlo do acesso ao negócio**

  Otimização dos fluxos de utilização de parque através do incremento da fiscalização à paragem abusiva de condutores com uma vigilância constante e permanente. Complementarmente, adotar também oferta de novos serviços (*credit park*) que contribuirão para uma evolução positiva já no decorrer do ano de 2013 (estima-se um crescimento na ordem dos 4,2% para um crescimento de tráfego previsto de 2,4%).

- **Definição e operacionalização do melhor modelo de negócio**

  Estudo de *pricing* adequado às condições dos passageiros.

  Análise de alternativas e proposta de modelo de negócio tendo em conta a experiência do novo acionista da empresa.

- **Execução de estratégia de marketing**

  Incentivo ao uso do estacionamento do aeroporto com recurso à auscultação de tendências de mercado para oferta de produtos adequados ao utilizador.

  Desenvolvimento de ações de comunicação acerca da oferta do aeroporto.

- **Novos serviços com base em novas tecnologias**

  Desenvolvimento de serviços inovadores nomeadamente quanto a novas tecnologias através das seguintes ações:

  - Utilização do código QR para informação de preço, tarifas promocionais, facilidades;

- Oferta de serviços ligados a Mobilidade Elétrica;
- Pagamentos dos parques por telemóveis.

Rent-a-car

- Acompanhamento do desenvolvimento do negócio do aeroporto analisando eventuais mudanças dos modelos de negócio existentes;
- Análise de eventuais áreas de interesse no desenvolvimento nesta área, nomeadamente ao nível de uma diversificação da oferta de forma a abranger os diferentes segmentos de mercado;
- Acompanhamento das tendências de mercado ao nível da oferta de serviços/adicionais, tal como se verificou no anos anteriores, ao nível de equipamentos GPS ou cadeiras de bebé, por exemplo.

Imobiliário

- **Expansão dos atuais negócios**

  Ainda em 2013, a "Ampliação do Hangar de manutenção" utilizado pelo prestador SATA Air Açores na manutenção das suas aeronaves, que passará a dispor de mais 471 m^2 de área para gabinetes/copas/armazém e mais 628 m^2 em "espaços abertos".

  Realização dum projeto de "Instalações Gasolineiras", por forma a dotar o aeroporto de instalações de apoio (estacionamento e manutenção de viaturas, áreas de serviço e apoio a funcionários e áreas técnicas) destinadas às empresas gasolineiras licenciadas que operam neste aeroporto, no seguimento do protocolo celebrado entre a ANA e estas entidades.

  Atingir as metas definidas através da auscultação de tendências de mercado para oferta de produtos adequados ao perfil dos clientes, da execução de estudo de *pricing*, das potencialidades e da relação preço/qualidade de cada tipo de negócio, entre outras.

- **Equacionamento da estratégia atual de exploração de espaços para negócios imobiliários**

  Análise do *land* use existente para determinação da eventual existência de espaços adicionais com potencial para o negócio, um plano de ação para comercialização dos espaços dentro ou fora dos edifícios que sejam considerados viáveis e o aproveitamento de espaços no aeroporto.

- **Acompanhamento das tendências de mercado ao nível da oferta de serviços/adicionais**, nomeadamente quanto à utilização de formas inovadoras para

melhorar a prestação de serviços como será o caso de leituras de consumos de energia e água de forma *online* e automática.

Aeroporto de Santa Maria

Retalho

- **Acompanhamento e incentivo ao desenvolvimento do negócio do ASM**
  - Acompanhamento específico dos negócios com maior risco de saída, estabelecendo eventuais novos modelos de negócio de modo a permitir a sua viabilidade;
  - Identificação de eventuais oportunidades adicionais se o ambiente empresarial do aeroporto e/ou da sua envolvente o vierem a justificar, tendo em conta os espaços disponíveis para o efeito;
  - Encontrar iniciativas, mesmo que pontuais, como por exemplo a realização de eventos.

Publicidade

- **Identificação de oportunidades de melhoria do negócio**
  - Análise da atual concessão e de formas de otimizar os resultados do negócio, do conceito base da estratégia atual de exploração de espaços publicitários;
  - Contactos com potenciais interessados para ponderação das hipóteses de concretização de contratos mesmo que pontuais.

Rent-a-Car

- **Acompanhamento do desenvolvimento do negócio**

  Análises acerca de produtos adequados ao perfil dos clientes, desenvolvendo-se, em coordenação com clientes, ações de comunicação a passageiros acerca da relação preço/qualidade/ segurança dos produtos RAC.

Imobiliário

- **Expansão dos atuais negócios**
  - Desenvolvimento de um projeto de "Relocalização do GOC", por forma a dotar o aeroporto de instalações de apoio (estacionamento e manutenção de viaturas, áreas de serviço e apoio a funcionários e áreas técnicas) destinadas às gasolineiras licenciadas que operam neste aeroporto.
  - Execução de estudo de *pricing* por empresa especializada e do desenvolvimento de ações de comunicação acerca da oferta, das potencialidades e da relação

preço/qualidade de cada tipo de negócio, entre outras, pretende-se atingir as metas definidas.

- **Equacionamento da estratégia atual de exploração de espaços para negócios imobiliários**

  Análise do *land use* existente para determinação da eventual existência de espaços adicionais com potencial para o negócio, um plano de ação para comercialização dos espaços dentro ou fora dos edifícios que sejam considerados viáveis.

Aeroporto da Horta

Retalho

- **Acompanhamento do desenvolvimento do negócio do AHR** com identificação de eventuais oportunidades de negócio tendo em conta os espaços disponíveis para o efeito;

  Análise de outras áreas de interesse na ocupação de espaços disponíveis se o ambiente empresarial do aeroporto e/ou da sua envolvente o vierem a justificar (mesmo que pontualmente, por exemplo, realização de eventos).

Publicidade

- **Identificação de oportunidades de melhoria do negócio**
  - Análise da atual concessão e de formas de otimizar os resultados do negócio, do conceito base da estratégia atual de exploração de espaços publicitários;
  - Contactos com potenciais interessados para ponderação das hipóteses de concretização de contratos mesmo que pontuais.

Parques de Estacionamento

- **Otimização da utilização e controlo do acesso ao negócio**

  Estudar a implementação de sistema de controlo mais eficiente que promova maior controle da utilização das áreas de estacionamento e incremento da fiscalização à paragem abusiva de condutores através de uma vigilância constante, de forma a otimizar os fluxos de utilização de parque.

- **Definição e operacionalização do melhor modelo de negócio**
  - Estudo de *pricing* adequado às condições dos passageiros residentes e utilizadores do parque de estacionamento deste aeroporto;
  - Análise de alternativas de modelo de negócio tendo em conta a experiência do novo acionista da empresa.

- **Execução de estratégia de marketing**

  Auscultação de tendências de mercado para oferta de produtos adequados ao utilizador.

Rent-a-Car

- **Acompanhamento do desenvolvimento do negócio do AHR**
  - Análises acerca de produtos adequados ao perfil dos clientes;
  - Ações de comunicação a passageiros acerca da relação preço/qualidade/ segurança dos produtos RAC

Imobiliário

- **Equacionamento da estratégia atual de exploração de espaços para negócios imobiliários**

  Análise do atual *land use* para otimização dos espaços construídos existentes e determinação da eventual possibilidade de rentabilização de áreas com potencial para o negócio, bem como ações para eventual comercialização dos espaços dentro ou fora dos edifícios que sejam considerados viáveis.

Aeroporto das Flores

Imobiliário

- **Equacionamento da estratégia atual de exploração de espaços para negócios imobiliários**

  Análise do *land use* atual para determinação da eventual existência de espaços adicionais com potencial para o negócio, um plano de ação para comercialização dos espaços dentro ou fora dos edifícios que sejam considerados viáveis e o eventual aproveitamento de espaços que estejam livres.

Objetivo 5 – Melhoria da qualidade de serviço

Meta: Cumprimento dos níveis de serviço acordados no Regime de Qualidade do Serviço Aeroportuário (RQSA);

Índice de satisfação geral dos passageiros do *Airport Service Quality Survey* (ASQ) alinhado com a média ACI.

A experiência de contratualização de níveis de serviço e a melhoria conseguida, ao longo dos anos, com o estabelecimento de níveis cada vez mais exigentes, resulta num importante conhecimento na aplicação do RQSA.

Ações

Aeroporto de Ponta Delgada

- Revisão dos Acordos de Níveis de Serviço no quadro do RQSA;
- Avaliação regular do nível de satisfação das companhias aéreas;
- Identificação de iniciativas conjuntas com as entidades relacionadas com a atividade aeroportuária, tendo em vista melhorar a qualidade percecionada pelos passageiros;
- Desenvolvimento de modelo de relacionamento com entidades oficiais e agentes aeroportuários;
- Melhoria da experiência do passageiro, através da introdução de serviços inovadores, da avaliação e redesenho do fluxo de passageiros, e do desenvolvimento de medidas de cortesia e conforto.

Aeroporto de Santa Maria

- Identificação de iniciativas conjuntas com as entidades relacionadas com a atividade aeroportuária, tendo em vista melhorar a qualidade percecionada pelos passageiros;
- Animação do Terminal com iniciativas culturais de interesse local e regional.

Aeroporto da Horta

- Identificação de iniciativas conjuntas com as entidades relacionadas com a atividade aeroportuária, tendo em vista melhorar a qualidade percecionada pelos passageiros;
- Animação do Terminal com iniciativas culturais de interesse local e regional.

Aeroporto das Flores

- Identificação de iniciativas conjuntas com as entidades relacionadas com a atividade aeroportuária, tendo em vista melhorar a qualidade percecionada pelos passageiros;
- Animação do Terminal com iniciativas culturais de interesse local e regional.

Objetivo 6 – Mitigação dos impactes ambientais

Meta: Redução das emissões de gases com efeito de estufa;

Cumprimento dos valores limite de exposição sonora

Os aeroportos dos Açores estão empenhados na preservação do meio ambiente através da aplicação da política de ambiente e mantendo a certificação segundo a Norma 14001:2004.

Redução das emissões de gases com efeito de estufa

Na redução das emissões de gases com efeito de estufa, têm tido grande importância as medidas da eficiência energética implementadas na empresa. Tendo em conta que as metas definidas na Política de Carbono da ANA tinham o horizonte de 2012, em 2013 a ANA procederá à sua revisão.

Ações

- Manutenção da monitorização do ruído no aeroporto de Ponta Delgada;
- Manutenção das boas práticas em vigor e identificação de medidas para a diminuição do impacto da atividade aeroportuária;
- Integração dos *stakeholders* ambientais no processo de tomada de decisão.

O planeamento da exploração, manutenção e desenvolvimento do aeroporto e do presente projeto de Plano Estratégico, **nos termos referidos no ponto 21.3 do Contrato de Concessão, é** apresentado nos **ANEXO I a VII** (documento separado).

AEROPORTOS DA MADEIRA

1. INTRODUÇÃO

A Região Autónoma da Madeira, situada em pleno Oceano Atlântico, é composta pelas ilhas habitadas da Madeira e do Porto Santo, cada uma dessas dispondo de um aeroporto com a mesma designação, tendo a ilha do Porto Santo sido a primeira da Região Autónoma a dispor de uma infraestrutura aeroportuária. No seu conjunto, os aeroportos da Madeira e do Porto Santo foram responsáveis por um tráfego total (comercial + não comercial) de 2.310.135 passageiros em 2012.

O aeroporto da Madeira, inaugurado em 1964 com uma pista com 1.600 m, foi inicialmente designado como aeroporto do Funchal, tendo desde então passado por várias alterações, nomeadamente a construção de uma nova aerogare em 1973 e o incremento da pista para 1.800 m e da plataforma de estacionamento, de 5 para 9 posições, entre 1982 e 1986.

Em Setembro de 2000 é inaugurada uma nova expansão do aeroporto, cujos estudos datavam já de 1972, passando a dispor de uma pista com 2.781m, uma obra considerada de grande complexidade técnica, tendo em conta que a pista foi construída parcialmente em laje sobre o mar, assente em 180 pilares, tendo ganho vários prémios de Engenharia de Estruturas.

Conta atualmente com uma área de implantação total de 103 ha e processou em 2012 um volume de tráfego total de 2.206.139 passageiros (cerca de 96% do total do tráfego dos dois aeroportos).

A pista de 2.781 m de comprimento dispõe de um pavimento de asfalto e serve um terminal de passageiros e um terminal de carga. O aeródromo está classificado com a categoria 4E (ICAO), a aeronave crítica é a aeronave de projeto Código E da ICAO. As coordenadas de referência (ARP) são Lat 32 41 39 N / Long 016 46 41 W e uma altitude de referência de 58 m (191 ft.). Está dotado de serviço de luta e combate a incêndios de categoria 7 (ICAO).

O aeroporto do Porto Santo foi inaugurado em 1960 com uma pista com 2.000 m que veio sendo depois aumentada atingindo atualmente um comprimento de 3.000 m, o que possibilita a operação de qualquer tipo de aeronave no aeroporto. Tem uma área de implantação total de 136 ha e processou em 2012 um volume de tráfego total de 103.996 passageiros.

O aeródromo está classificado com a categoria 4E (ICAO), a aeronave crítica é a aeronave de projeto da classe E da ICAO. As coordenadas de referência (ARP) são Lat 33 04 15 N / Long 016 20 59 W e uma altitude de referência de 103 m (338 ft.). Está dotado de serviço de luta e combate a incêndios de categoria 6 (ICAO).

2. ENQUADRAMENTO

2.1 Caracterização Interna

2.1.1 Evolução do Tráfego 2008-2012

Os aeroportos da Madeira, em termos de tráfego comercial, registaram uma evolução negativa no tráfego de passageiros de 2,6 milhões em 2008 para 2,3 milhões em 2012, traduzindo-se num decréscimo médio anual de -2,7%. O desempenho individual de cada um dos dois aeroportos contribuiu para o decréscimo global, uma vez que o aeroporto da Madeira, responsável por cerca de 96% do tráfego total da Região, apresentou um decréscimo médio anual de -2,6% entre 2008 e 2012 e o aeroporto do Porto Santo de -6,1%.

Para os indicadores acima referidos muito contribuíram as situações atmosféricas extremas vividas em 2010, nomeadamente a catástrofe de 20 de Fevereiro de 2010.

A evolução do tráfego no período 2008-2012, por segmentos, mercados, companhias aéreas, fluxos e motivo de viagem foi a seguinte:

Por segmentos de tráfego – O tráfego doméstico dos aeroportos da Madeira representou, em 2012, 47% do total do tráfego, + 1,5 p.p. comparativamente com 2008, enquanto os restantes 53% de tráfego de 2012 advêm dos passageiros internacionais (54,5% em 2008), maioritariamente de aeroportos europeus. De salientar que este tráfego tem essencialmente origem/destino na ilha da Madeira, uma vez que o aeroporto do Porto Santo processa essencialmente passageiros de/para a ilha da Madeira e o Continente. No Verão existem contudo operações *charter* de vários pontos da Europa.

Por mercados – No conjunto dos aeroportos, os mercados do Reino Unido, Alemanha e França, em conjunto, representaram 34,2% do tráfego de 2012, tendo decrescido apenas 1 p.p. em relação a 2008. Estes mercados continuam a ser considerados os motores do turismo da Região Autónoma da Madeira.

Entre 2008 e 2012 assistiu-se no aeroporto da Madeira a um incremento médio anual do tráfego francês de 19,8%, acompanhado de uma quebra no tráfego britânico (-11,2%) e alemão (-2,0%). O mercado espanhol, embora ainda não tão expressivo em volume cresceu no mesmo período 1,7% em termos médios anuais. De salientar que o tráfego nacional doméstico decresceu 0,9%.

No Porto Santo destaque para o mercado do Reino Unido que aumentou, no período 2008-2012, 10.800 passageiros que representa um crescimento médio anual de 29,3%

e para o decréscimo do tráfego doméstico em 11,2%, ou seja, menos 39.067 passageiros.

Mercados	2008	2012	% 08-12
Portugal	1.172.788	1.092.578	-1,8%
Reino Unido	593.527	382.627	-10,4%
Alemanha	288.226	266.377	-2,0%
França	64.968	140.108	21,2%
Espanha	53.811	56.916	1,4%
Holanda	43.120	52.691	5,1%
Finlândia	50.758	42.222	-4,5%
Suiça	29.327	35.224	4,7%
Outros	280.936	236.828	-4,2%
TOTAL	**2.577.461**	**2.305.571**	**-2,7%**

Figura 131 – Tráfego de passageiros por mercados - **Aeroportos da Madeira** 2008 e 2012

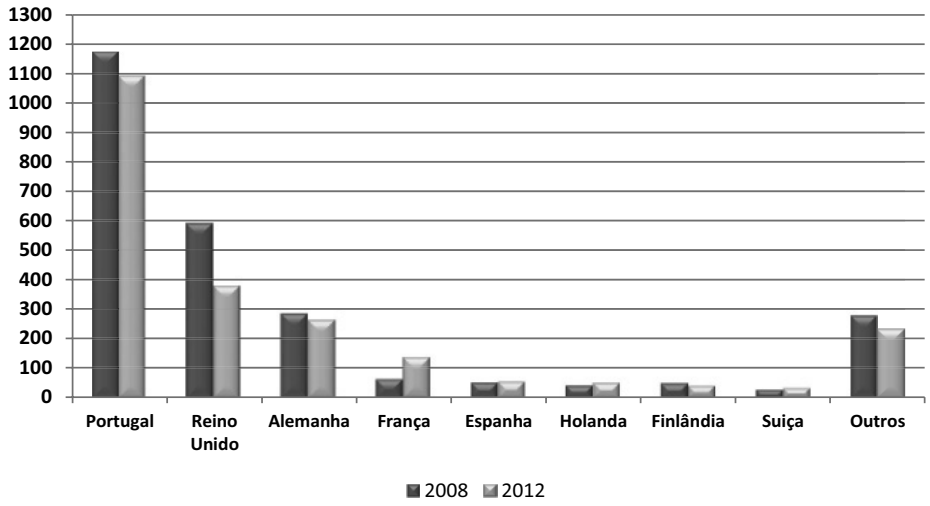


Figura 132 – Evolução do tráfego por mercados - **Aeroportos da Madeira** 2008 e 2012

Por companhias aéreas – O tráfego regular de passageiros continua a ser predominante nos aeroportos da Região Autónoma da Madeira, com uma quota de mercado de passageiros de 79,1% em 2012, comparativamente com 75% em 2008. O segmento *Low Cost* tem vindo a assumir predominância, apresentando em 2012 uma quota de mercado de 19%.

A TAP mantem a maior quota de mercado no conjunto dos dois aeroportos com 36,3% (correspondente a 839.223 passageiros), quando em 2008 essa quota era ligeiramente mais alta (37,0%), seguida da easyJet com 15,7% (297.905 passageiros), que tomou o lugar da Sata Internacional que, em 2008, se apresentava em 2º lugar com uma quota de 9,1%, cabendo à easyJet uma representatividade de 8,5% e da Air Berlim com 6,6% (147.172 passageiros), com +0,4 p.p. que em 2008.

O aeroporto da Madeira é aquele que mais influencia estes resultados, uma vez que representa cerca de 96% do tráfego dos dois aeroportos e tem a operar no seu aeroporto 44 companhias aéreas em 78 rotas.

No aeroporto do Porto Santo é a companhia Sata Air Açores que detém a maior quota de mercado de passageiros de 28,5%, embora tenha decrescido 25,2% relativamente a 2011 (transportou -9.708 passageiros), seguida da TAP com 22,6% e da Thomsonfly com 15,7%, cujo crescimento em 2012 foi de 36,2%.

Companhias	2008	2012	% 08-12
TAP	952.841	839.223	-3,1%
easyJey	218.581	297.905	8,0%
Air Berlim	157.721	147.172	-1,7%
Thomsonfly	105.145	130.255	5,5%
Sata Internac.	233.410	109.576	-17,2%
Outras	909.763	781.440	-3,7%
TOTAL	**2.577.461**	**2.305.571**	**-2,7%**

Figura 133 – Tráfego de passageiros por companhias – **Aeroportos da Madeira** 2008-2012

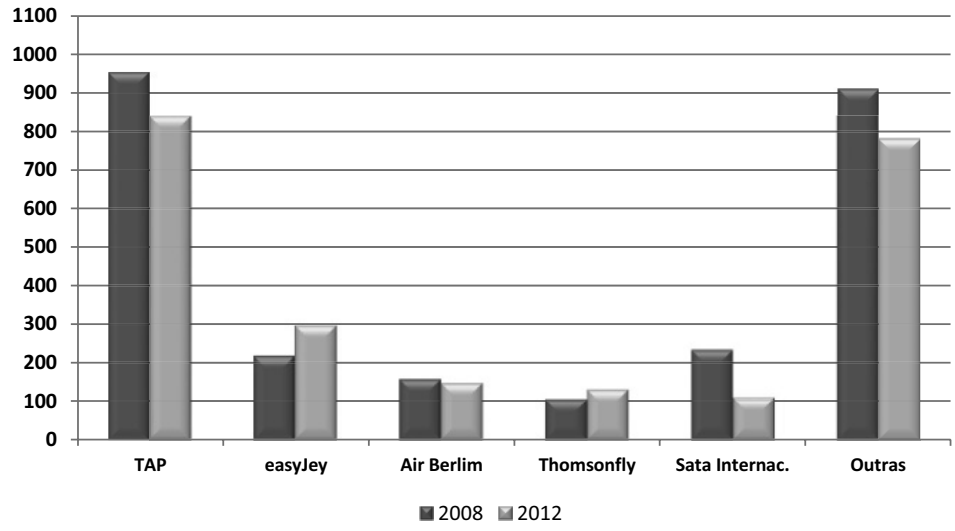


Figura 134 – Evolução do tráfego por companhias – **Aeroportos da Madeira** 2008-2012

Por fluxos – Os dados apresentados relativamente ao fluxo de passageiros referem-se apenas ao **aeroporto da Madeira** pela sua representatividade em termos de oferta de tráfego nacional e internacional.

Tendo por base os mais recentes resultados dos inquéritos ao perfil de passageiro, relativos ao Verão e Inverno IATA 2012, verifica-se no **aeroporto da Madeira** que a quota de *inbound* (85%) é bastante superior à de *outbound* (15%).

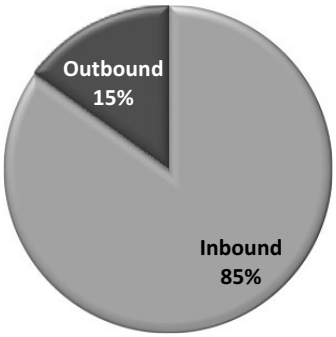


Figura 135 – Distribuição da quota de passageiros por fluxos – **Aeroporto da Madeira**
Fonte: ANAM

Por motivo de viagem – Sendo aeroportos eminentemente turísticos, o turismo e lazer são os principais motivos de viagem apontados nos aeroportos da Madeira (78%). A visita a familiares e amigos e a deslocação em trabalho completam os restantes 22%.

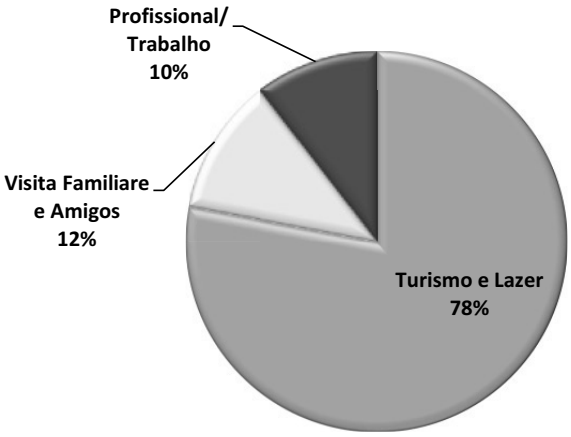


Figura 136 – Distribuição percentual de passageiros por motivo de viagem – **Aeroportos da Madeira** – Fonte: ANAM

2.1.2 Infraestruturas

Os aeroportos da Madeira dispõem das características e dos sistemas que a seguir se indicam.

LADO AR		
Pistas/ Especificações	**Madeira Pista 05/23**	**Porto Santo Pista 18/36**
Designação	05/23	18/36
Orientação geográfica	45/225	178/358
Dimensões (C x L)	2.481 x 45*	2.399** x 45
Strip (C x L)	2.601 x 150	2.519 x 150
Clearway	210 x 150	n.a.
RESA (05;18)	105 x 90	90 x 90
RESA (23;36)	90 x 90	90 x 90
Pavimento	Asfalto	Asfalto
Classificação capacidade	PCN 80/F/A/W/T	PCN 60/F/A/W/T

Taxiways	**2**	**1**

Plataformas de estacionamento		
Nº Máximo de *stands*	**15**	**7**
Remotos	15	7
Nº Mínimo de *stands*	**12**	**5**
Remotos	12	5

Outras facilidades
Madeira - Geradores de emergência de acordo com requisitos ICAO, com capacidade instalada de 2,5 MVA; - Rede de hidrantes para abastecimento de combustível com uma capacidade de armazenamento de 587.600 litros. **Porto Santo** - Geradores de emergência de acordo com requisitos ICAO, um com capacidade de 315 kVA e outro com 630 kVA; - Depósito de combustível gerido pela Galp, que o distribui em autotanques.

*Dimensão entre soleiras

**Os 601 metros finais da pista 36 estão encerrados aguardando trabalhos de recuperação

LADO TERRA		
	Terminal Pax Madeira	**Porto Santo**
Check-in		
Balcões	40	6
Controle de Segurança		
Posições	4	2
C.Fronteira - Chegadas		
Balcões convencionais	4	2
Rapid	4	2
C.Fronteira - Partidas		
Balcões convencionais	3	2
Rapid	4	2

	LADO TERRA	
	Terminal Pax	
	Madeira	**Porto Santo**
Portas de Embarque		
Portas	16	5
Term.Bagagem Partidas		
Fluxo de Chegadas		
Carrocéis de bagagem	4	1
Carga e Correio		
Capacidade (ton/ano)	15.000	1.000

Infraestruturas complementares	
Infraestrutura	**Capacidade**
SLCI	**Madeira**: Edifício de apoio ao SSLCI com 1.500 m²; **Porto Santo**: Edifício de apoio ao SSLCI com 975 m².
Instalações para os prestadores de serviços de Assistência em Escala	**Madeira**: Área para os prestadores Portway (1.359 m²) e Groundforce (1.945 m²) com um total de 3.304 m² (não inclui área de placa); **Porto Santo**: Área para o prestador Groundforce com 202 m² (não inclui área de placa).
Catering	**Madeira**: Newrest

2.1.3 Acessibilidades

O Aeroporto da Madeira encontra-se situado a nordeste de Santa Cruz, a cerca de 16 km (15 minutos) da cidade do Funchal. O acesso é feito por Via Rápida, que é a via principal da ilha, com duas faixas de rodagem em cada sentido.

O acesso ao aeroporto é feito através de um nó de ligação e duas intersecções, ao mesmo nível (uma para a entrada e outra para a saída de veículos).

Para além do acesso ao terminal, existem ainda outros dois pontos de acesso que servem as instalações do lado ar, diretamente a partir da via rápida adjacente.

O acesso ao terminal é feito por uma via com dois níveis. O nível superior destina-se às partidas e o nível inferior destina-se às chegadas. A via que liga às Partidas forma uma cobertura para parte da via que liga às Chegadas.

O Aeroporto do Porto Santo situa-se aproximadamente a 2,5 km da cidade de Vila Baleira. O acesso faz-se por uma via com uma faixa de rodagem em cada sentido, que tem ligação a uma rotunda a sudeste do terminal.

O sistema rodoviário de acesso ao terminal é formado por uma circular de sentido único com duas faixas em volta dos parques de estacionamento. Existe uma rotunda entre os parques de estacionamento do terminal

2.1.4 Recursos Humanos

No final de 2012, os aeroportos da Madeira integravam 304 efetivos menos 45 face ao final de 2008. Do total, 228 respeitam ao aeroporto da Madeira, 61 ao aeroporto do Porto Santo e 15 na estrutura de suporte aos aeroportos. O efetivo dos dois aeroportos tem vindo a reduzir ao longo dos últimos cinco anos, de forma gradual e transversal a todas as áreas organizacionais, como se pode ver nas Fig.137 a Fig.139.

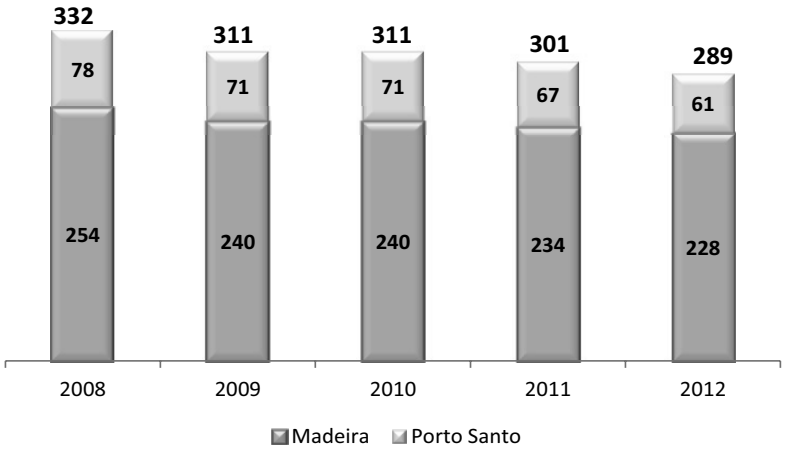


Figura 137 – Evolução dos efetivos dos **aeroportos da Madeira** – 2008-2012

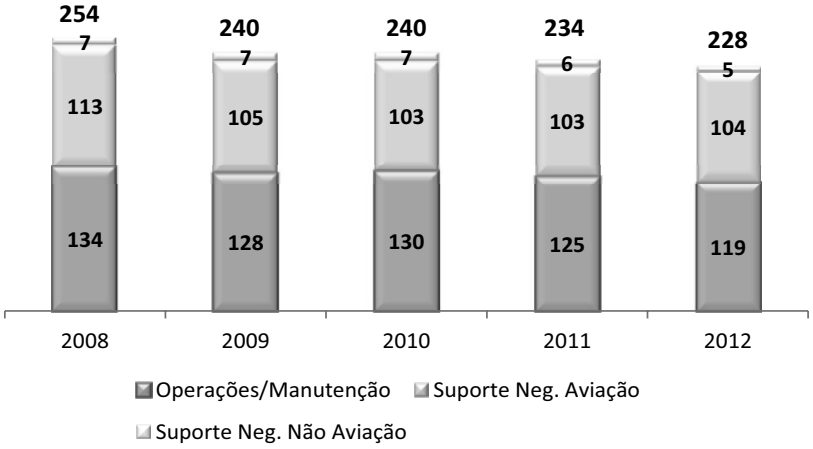


Figura 138 – Evolução dos efetivos no **aeroporto da Madeira** 2008-2012

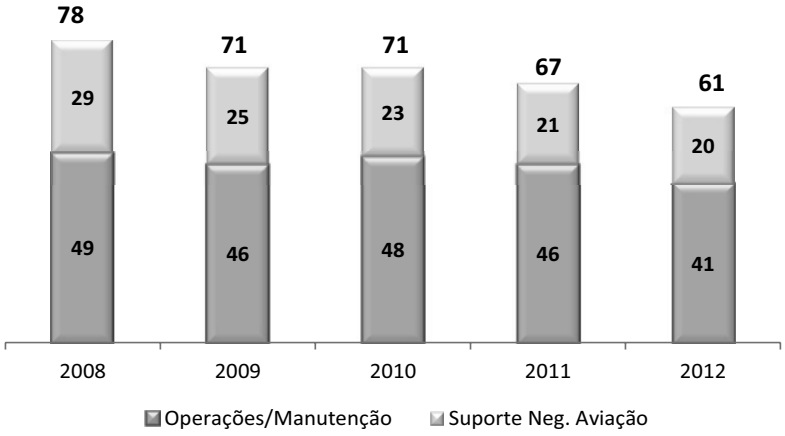


Figura 139 – Evolução dos efetivos no **aeroporto do Porto Santo** 2008-2012

2.1.5 Qualidade

Apresentam-se apenas para o **aeroporto da Madeira** os resultados da avaliação da satisfação dos clientes, através do programa *Airport Service Quality* (ASQ) e o grau de cumprimento dos acordos de nível de serviço (SLA) assumidos com os parceiros de negócio, no período 2008-2012. Estes resultados, que de início estavam muito aquém do desejado, têm conseguido, ainda assim, uma progressão de melhoria.

ASQ – Conforme Fig. 140, o **aeroporto da Madeira**, ao longo do último triénio, tem vindo a melhorar significativamente os resultados ao nível da satisfação global.

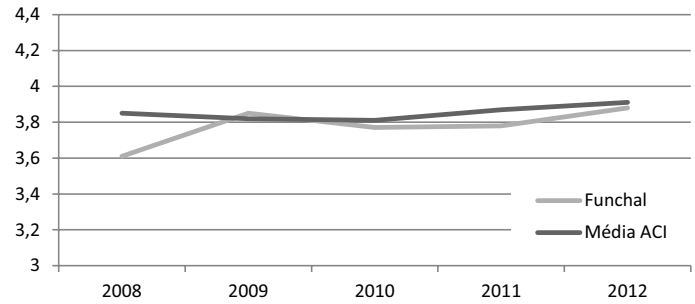


Figura 140 – Evolução do Índice de Satisfação Global dos Passageiros no aeroporto da Madeira

SLA – Na Fig. 141 referente ao **Aeroporto da Madeira**, verifica-se também uma evolução de melhoria no grau de cumprimento dos SLA.

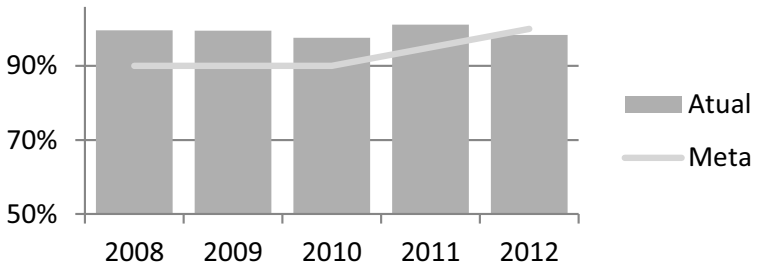


Figura 131 – Cumprimento dos SLA's no aeroporto da Madeira

2.1.6 Ambiente

Energia – As figuras seguintes ilustram os consumos de energia nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo, entre 2010 e 2012, destacando-se o decréscimo significativo e sustentado dos consumos nos dois aeroportos, em resultado da diminuição significativa dos consumos de eletricidade.

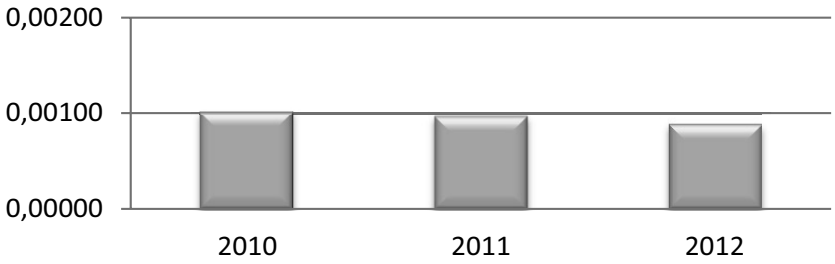


Figura 142 – Consumo de Energia no **Aeroporto da Madeira**, em TEP/TU

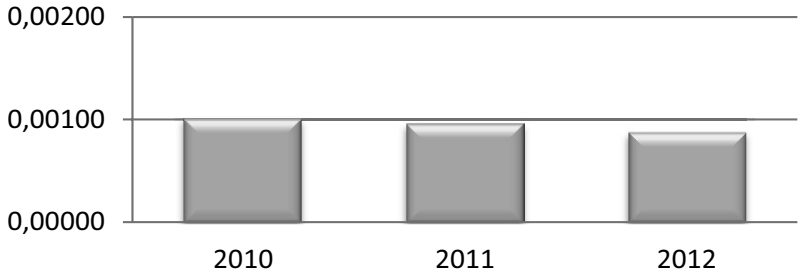


Figura 143 – Consumo de Energia no **Aeroporto do Porto Santo**, em TEP/TU

Resíduos – Nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo não é possível aferir a quantidade total de resíduos, uma vez que os resíduos equiparados a urbanos são geridos pelos municípios. No entanto, pode-se afirmar que a totalidade dos resíduos recolhidos pelas edilidades é valorizada quer através da reciclagem quer através da valorização energética. Os restantes resíduos, nomeadamente os não equiparados a urbanos, são geridos por entidades privadas o que permite garantir a sua correta contabilização.

Nas figuras seguintes, apresenta-se a evolução da produção total de resíduos dos Aeroportos da Madeira e do Porto Santo entre 2010 e 2012.

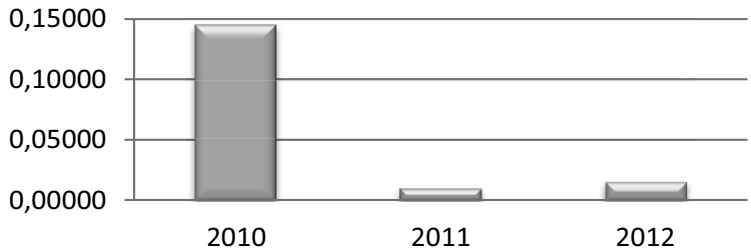


Figura 144 – Produção de Resíduos no **Aeroporto da Madeira** em Kg por *Traffic Unit*

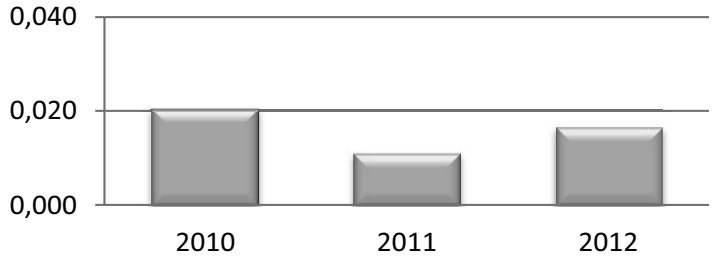


Figura 145 – Produção de Resíduos no **Aeroporto do Porto Santo** em Kg por *Traffic Unit*

Água – A água consumida nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo tem como proveniência a rede pública, complementada pela água de rega (não potável) utilizada para os espaços ajardinados.

Nas figuras seguintes apresentam-se os consumos de água nos anos de 2010, 2011 e 2012, por TU, salientando-se a redução sustentada do consumo de água no triénio no aeroporto da Madeira.

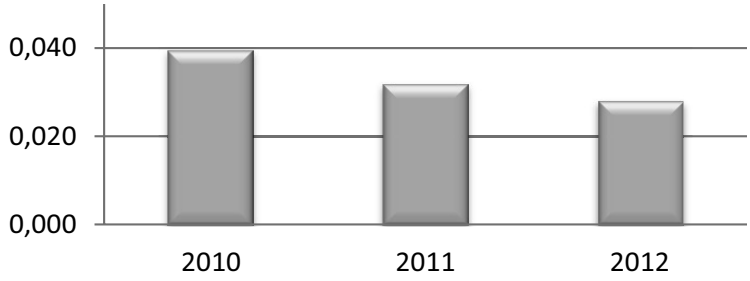


Figura 146 – Consumo de água (m3) por TU no **Aeroporto da Madeira**, entre 2010 e 2012

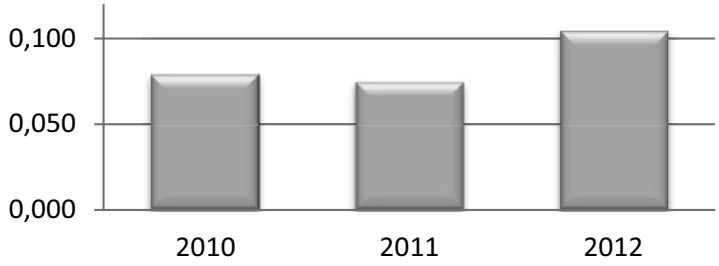


Figura 147 – Consumo de água (m3) por TU no **Aeroporto do Porto Santo**, entre 2010 e 2012

Efluentes – Os efluentes produzidos nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo são encaminhados para as respetivas estações de tratamento de águas residuais dos municípios.

De forma a evitar a contaminação dos sistemas de drenagem de águas, o Aeroporto da Madeira tem procedimentos de emergência ambiental para a contenção de derrames de substâncias perigosas e protocolos com as entidades regionais (Plano Mar Limpo). Estes procedimentos são testados no âmbito dos Exercícios de Emergência do Aeroporto.

No aeroporto do Porto Santo existem igualmente procedimentos de emergência ambiental para a contenção de derrames de substâncias perigosas e protocolos com as entidades camarárias e com a Força Aérea Portuguesa.

Os resultados obtidos no âmbito dos programas de monitorização em curso permitiram constatar que, no caso das águas residuais, águas pluviais e águas de escorrência, os limites para cada um dos parâmetros estabelecidos pela lei foram

globalmente cumpridos durante o ano de 2012. Quando detetados eventuais resultados anómalos são implementadas as medidas de correção necessárias.

Ruído – Em 2012, foram desenvolvidos Mapas de Ruído para os aeroportos, tendo por base referencial a legislação aplicável neste domínio, para os indicadores LDEN (período integrado de dia-entardecer e noturno) e Lnoite (período noturno).

No caso do Aeroporto da Madeira, as Câmaras Municipais de Santa Cruz e de Machico classificaram a zona envolvente ao Aeroporto como zona mista. A partir de 2014 pretende-se dar início ao estudo de Procedimentos de *Noise Abatement*, em articulação com a NAV.

Qualidade do Ar – O Aeroporto da Madeira apenas controla este descritor ambiental através das monitorizações das caldeiras da Qualidade do Ar Interior.

Não obstante, nos últimos tempos, o Aeroporto em parceria com a Direção Regional do Ambiente, realizou uma campanha de monitorização tendo-se obtido resultados de qualidade do ar regulares. Em 2013 está previsto iniciar a realização de campanhas de forma regular e de forma integrada com as monitorizações realizadas no grupo ANA.

Quanto ao aeroporto do Porto Santo, não é expectável que as emissões provocadas pelas Aeronaves sejam significativas, tendo em conta o reduzido volume de tráfego e dadas as condições de dispersão de poluentes atmosféricos associadas às características insulares onde o aeroporto se insere.

Biodiversidade - De acordo com os trabalhos desenvolvidos o número de aves que utilizam, diariamente, as áreas dos dois aeroportos, quer sejam de passagem, repouso ou alimentação, é elevado. Esta situação resulta da localização dos aeroportos, nomeadamente a proximidade ao mar e zonas rurais e no Porto Santo pela existência de uma lagoa que é utilizada essencialmente por gaivotas para hidratação e repouso.

Em 2014 ficará concluído um estudo a cargo da SPEA que poderá complementar esta informação e recomendar ações específicas.

2.1.7 *Safety* e *Security*

Aplicam-se aos aeroportos da Madeira as políticas de segurança quer da operação (*Safety*) quer contra atos ilícitos (*Security*) que estão definidas a nível regulamentar.

Os Aeroportos da Madeira viram confirmada a certificação para operação, pelo INAC em Maio de 2013, válida até maio de 2018.

Localmente dispõem da estrutura, dos procedimentos e das metodologias de avaliação do risco previstos pela implementação do SMS (*safety management system*) de acordo com as normas ICAO.

O rastreio de passageiros, bagagens e carga é feito por uma empresa de segurança, nos termos do despacho conjunto dos Ministérios da Administração Interna e dos Transportes, de 22 de maio de 2004, sob supervisão da Polícia de Segurança Pública que é igualmente responsável pelo patrulhamento das áreas públicas e envolventes.

Os exercícios de emergência são realizados periodicamente de acordo com as normas ICAO e as boas práticas da indústria.

2.1.8 Custos Operacionais e Investimento

2.1.8.1 OPEX

No período 2010-2012, os custos operacionais dos Aeroportos da Madeira decresceram cerca de 7,4% em termos médios anuais, superior à quebra anual dos passageiros nesse mesmo período. A evolução média dos custos operacionais por passageiro foi de -4,7% nos últimos dois anos.

A adoção, em 2010, da IFRIC 12 relativa aos contratos de concessão altera a comparabilidade com os anos anteriores, pelo que não foi considerada nos gráficos.

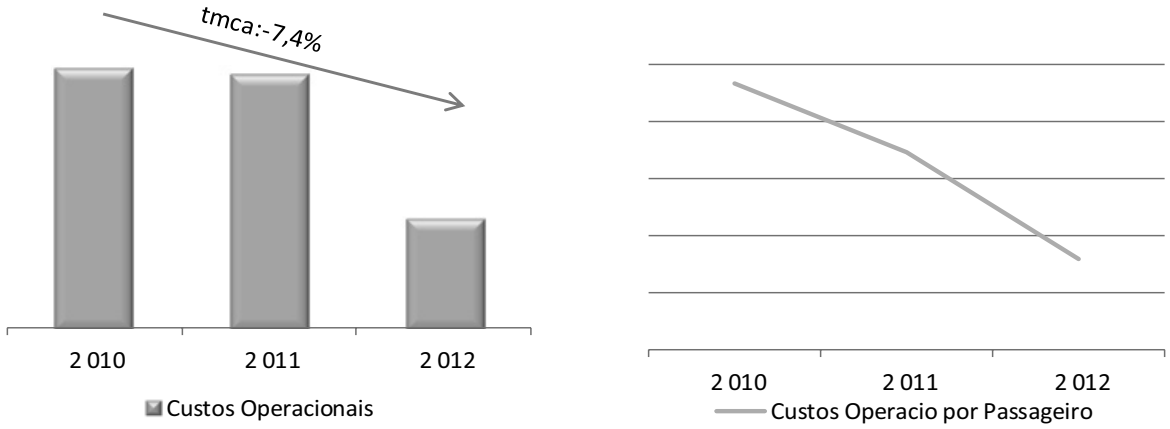


Figura 148 – Evolução dos Custos Operacionais e Custos Operacionais por Passageiro

Na estrutura de custos de 2012, os gastos com pessoal representam 49% do total e o conjunto dos fornecimentos e serviços e das amortizações 46%.

2.1.8.2 Investimento (CAPEX e REPEX)

Nos últimos cinco anos, o total de investimento realizado nos aeroportos da Madeira ascendeu a 7,6 milhões de euros, tendo o investimento no aeroporto da Madeira absorvido cerca de 91% do valor total.

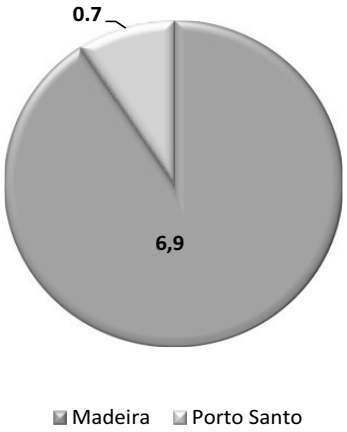


Figura 149 – Investimento no período 2008-2012 por aeroporto (em milhões de euros)

A distribuição do investimento pelos aeroportos da Madeira e do Porto Santo foi a seguinte:

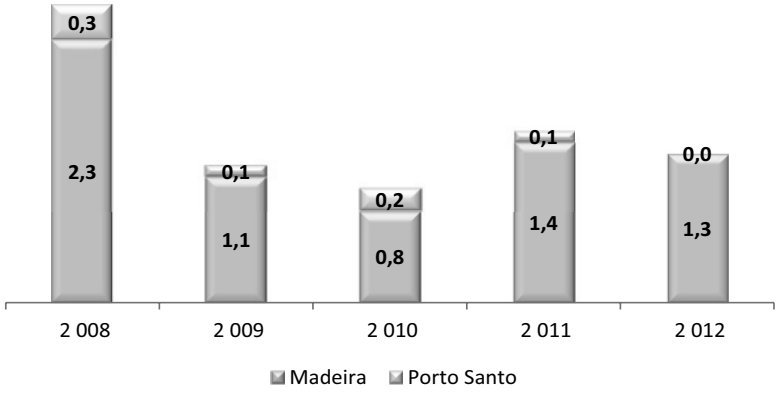


Figura 150 – Distribuição anual 2008 a 2012 do investimento por aeroporto (M€)

2.1.9 Receitas

As receitas operacionais dos aeroportos da Madeira decresceram, entre 2008 e 2012, numa média anual de 2,7%. As receitas aviação, que representam mais de 80% do total, tiveram uma quebra de 3,1%.

2.1.9.1 Aviação

A redução média de 3,1% das receitas aviação, entre 2008 e 2012, ultrapassou a diminuição do tráfego de passageiros que, no mesmo período, foi de 2,6%. A redução mais acentuada dos movimentos de aeronaves foi fator importante para a diferença.

A evolução anual das receitas e dos passageiros é visível nos gráficos seguintes:

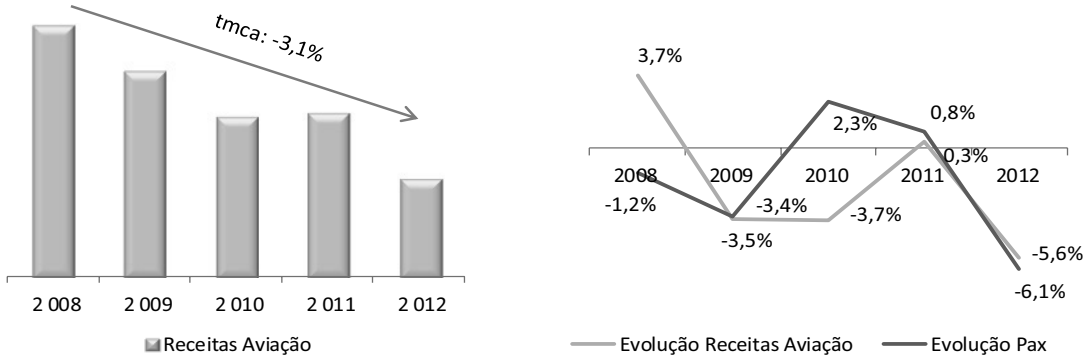


Figura 151 – Evolução das Receitas Aviação e Receitas Aviação por Passageiro 2008-2012

O aeroporto da Madeira, responsável por cerca de 83% do total das receitas aviação dos dois aeroportos, viu estas receitas decrescerem 3,0% no período 2008-2012, em termos médios anuais, enquanto no aeroporto do Porto Santo esse decréscimo foi de 5,3%.

Entre 2008 e 2012, no conjunto dois aeroportos, a estrutura da receita aviação não sofreu alteração, continuando a representar 92% das receitas totais, correspondendo 8% às receitas não reguladas.

2.1.9.2 Não Aviação

Entre 2008-2012, as receitas não aviação dos aeroportos da Madeira tiveram uma redução média anual de 0,2%, bem mais contida do que a redução do volume de passageiros (2,6% em termos médios anuais).

A evolução anual das receitas e comparação com a variação dos passageiros foi a seguinte:

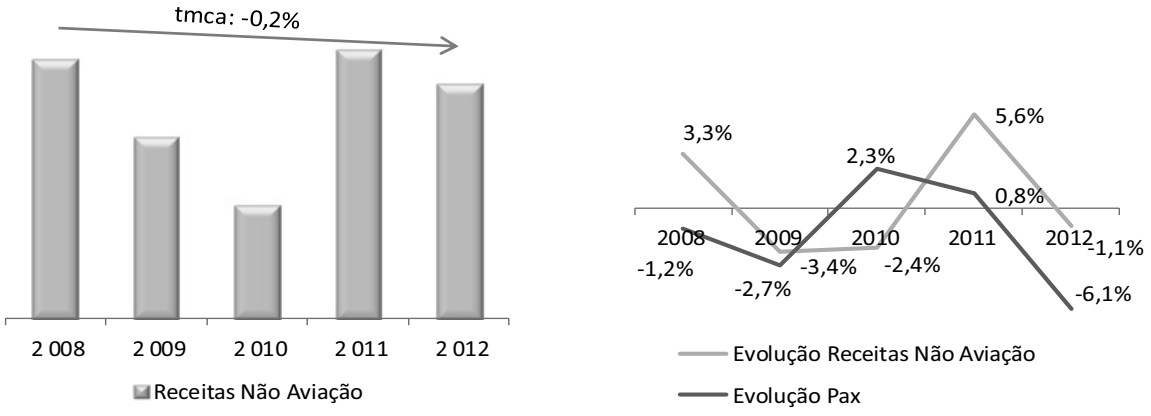


Figura 152 – Evolução das Receitas Não Aviação e Receitas Não Aviação/Passageiro 2008-2012

O aeroporto da Madeira, em 2012, contribuiu com cerca de 97% do total das receitas não aviação e o aeroporto do Porto Santo com 3%.

Por segmento de negócio, as tcma no período 2008-2012 foram – Publicidade: 37,1%, Outras: 8,4%, Retalho: -1,0%, Imobiliário: -3,2%, Estacionamento: -5,6%, Rent a Car: -20,9%.

Para esta evolução o contributo de cada um dos aeroportos foi diferente. No **aeroporto da Madeira**, o Retalho foi o segmento com mais destaque nos últimos cinco anos, tendo representado em 2012 quase metade das receitas comerciais do aeroporto (47%) revelando uma tendência de redução desde 2008 (quando representava 48% do total). Por contraponto, a atividade de Estacionamento é a que mais tem decrescido, tendo reduzido a sua contribuição relativa, em termos de receitas totais, em cerca de 2 p.p. – de 10% em 2008 para 8% em 2012.

No **aeroporto do Porto Santo**, o Imobiliário foi o segmento que mais se destacou entre 2008 e 2012. No último ano esta atividade representou cerca de 2/3 das receitas comerciais do aeroporto (66%), uma tendência que se tem vindo a acentuar desde 2008 quando representou 58% do total. Por seu turno, o Retalho foi a atividade que mais decresceu no período, passando de uma representatividade no total de 24% em 2008 para 18% em 2012. Está-se, todavia, a falar de valores absolutos de pequena expressão, ou seja, menos de 2% do total dos proveitos não aviação.

A evolução da estrutura das receitas, nos anos 2008 e 2012, foi a seguinte:

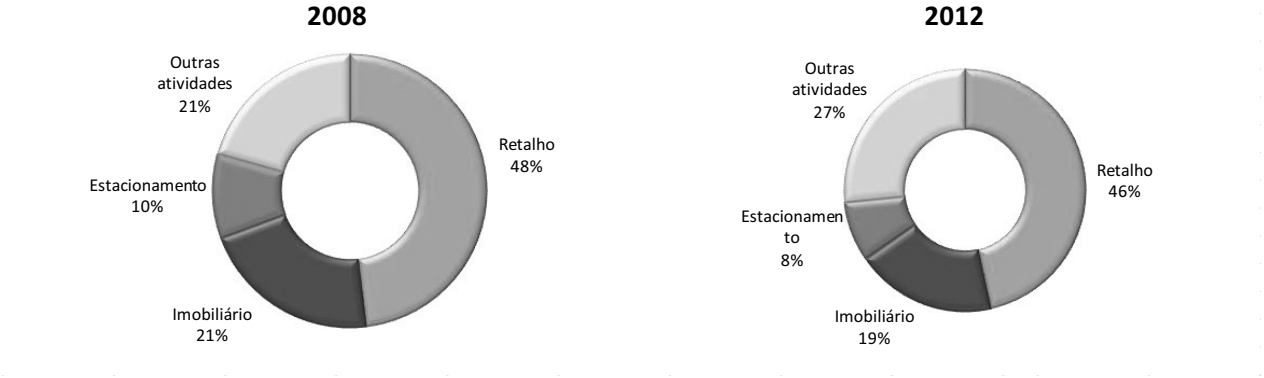


Figura 153 – Distribuição das Receitas Não Aviação em 2008-2012

O contributo dos três principais segmentos de negócio (retalho, imobiliário e estacionamento) têm vindo a perder peso ao longo dos anos, passando de 79% em 2008 para 73% em 2012.

2.2 Envolvente Externa

2.7.1 Situação económica regional

A Região Autónoma da Madeira (RAM) integra um conjunto de regiões consideradas como ultraperiféricas da União Europeia (Madeira, Açores, Canárias, Martinica, Guadalupe, Reunião e Guiana Francesa) em relação às restantes regiões europeias. Esta classificação resulta da utilização de indicadores estatísticos que caracterizam a respetiva localização no contexto do espaço europeu.

Neste âmbito existem três regiões ultraperiféricas no oceano Atlântico: os arquipélagos das Canárias, dos Açores e da Madeira.

Os indicadores normalmente usados para a classificação de ultraperificidade são, entre outros, a distância ao continente europeu (Maastrich - em km), a distância da capital do Estado origem (em km), a densidade populacional, os empregados sector agrícola / Empregados totais (em %), o desemprego, entre outros.

Estas regiões têm sido alvo de apoios adaptados à situação de distância ou de menor desenvolvimento no contexto das regiões europeias, no sentido de lhes poder dar oportunidades de convergência com as regiões mais desenvolvidas. A União Europeia dispõe de políticas próprias com o objetivo de ultrapassar os obstáculos ao desenvolvimento do seu potencial endógeno utilizando os fundos comunitários para apoiar esforços de modernização de setores tradicionais e a respetiva conversão para novos sectores, de forma a melhorar a competitividade, reduzir o desemprego e promover o crescimento destas regiões.

Os objetivos de um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo, fixados na Estratégia Europa 2020, para todas as regiões europeias têm, explicitamente, nas definições da política regional comunitária a confirmação de que, as regiões ultraperiféricas devem ser integradas nesse esforço.

A Região Autónoma da Madeira é constituída por 2 ilhas habitadas, Madeira e Porto Santo e tinha, em 2011, uma população residente de 267 785 pessoas, que representavam cerca de 2,5% da população residente em Portugal. A população cresceu, na década 2001 /2011, cerca de 9,3%. Por ilhas, na Madeira 9% (de cerca de 240 mil para cerca de 262 mil) enquanto em Porto Santo cresceu 22,5% (de cerca de 4,5 mil para cerca de 5,5 mil). Este crescimento deverá estar associado, por um lado, ao retorno de emigrantes essencialmente da Venezuela, Reino Unido e África do Sul e, por outro, a um maior empenho e mobilização no rigor da recolha de dados, o que permitiu uma retificação dos resultados do Censos 2001.

A Região representava, em 2011, cerca de 3% do PIB nacional e, embora o PIB de todas as regiões nacionais tenha decrescido em 2011 em termos reais, apenas as regiões do Algarve, Madeira e LVT decresceram mais do que a média nacional. Na Madeira o decréscimo foi de 2,3% sendo, nomeadamente, decorrente da crise que se verifica no setor da construção.

No ano de 2012 a RAM registou 17,5% de taxa de desemprego - uma das mais altas a nível das regiões nacionais -só abaixo do Algarve (17,9%) e de Lisboa (17,6%).

Mais de 70% da população ativa da RAM está afeta ao setor terciário (serviços).

A conjuntura internacional e nacional, que apresenta enormes dificuldades económicas e financeiras, tem também restringido o acesso das empresas madeirenses ao crédito. Esta situação, aliada à diminuição da procura, está a implicar que muitas empresas, antes viáveis enfrentem profundas dificuldades, levando mesmo à insolvência de muitas.

De uma forma geral, o turista característico da RAM é, na maioria dos casos, europeu, procura qualidade hoteleira e apresenta como motivação turística principal, o lazer. O turista da RAM apresenta também, na generalidade, um grau etário médio / elevado e uma tendência para estadias mais longas. No entanto, o perfil do turista habitual sofre ligeiras variações conforme a época do ano.

Enquanto durante a época baixa (inverno) se caracteriza por ser, predominantemente oriundo da Europa do norte e mais sénior; durante a época alta, essencialmente no

verão, caracteriza-se por ser originário da Europa ocidental, como França, Espanha e Portugal, sendo também um pouco mais jovem e familiar.

2.2.2 Prioridades do turismo para a região

Plano Estratégico para o Turismo (PENT 2011-2015 aprovado em 16 de Abril pela RCM 24 /2013) – Região Madeira

Nos seis anos que culminaram em 2011, segundo o diagnóstico efetuado pelo PENT, a região Madeira registou um decréscimo de 100.000 dormidas do mercado nacional e de 100.000 dormidas do internacional (um decréscimo global de dormidas de 1,8% e dos proveitos globais dos empreendimentos turísticos de 3,8%), que compara com um aumento de 1% (400 camas) do lado da oferta. As taxas de ocupação/quarto situaram-se nos 56%.

Portugal (13% da procura em 2011) e o conjunto dos mercados estratégicos e de desenvolvimento registaram quebras no período. França e Holanda foram os mercados que registaram crescimento da procura. A sazonalidade registou uma tendência de aumento com julho, agosto e setembro a concentrarem 32% da procura internacional e 41% da nacional.

A estratégia para o Turismo até 2015 constante no PENT, quanto à região, passa por dinamizar os mercados em crescimento (França, Holanda, Polónia, Rússia e República Checa) e revitalizar os de consolidação (Reino Unido, Alemanha e Portugal). Quanto aos mercados de diversificação, é referido que o respetivo desenvolvimento deverá ser efetuado em função das oportunidades.

Segundo o PENT, a Madeira quanto ao produto, deve enfocar esforços na estruturação e desenvolvimento dos circuitos turísticos religiosos e culturais, do turismo de natureza, sol e mar, turismo náutico, golfe, gastronomia e turismo residencial, para a abordagem aos mercados internacionais Como principais objetivos refere, para a Madeira:

- Diversificação de mercados (Escandinávia, Suíça/ Áustria, Leste Europeu);
- Reforço de mercados estratégicos (Reino Unido, Alemanha e França);
- Aumento global da operação internacional.

O Porto Santo não é referido no PENT. Deverá, contudo, continuar a apostar no produto sol e mar.

Relativamente às dormidas na região, o objetivo do PENT (2011-15) aponta para uma tendência de crescimento negativa (-0,7%) e define como objetivo um crescimento de 1,0%.

2.2.3 Aeroportos concorrentes - análise comparativa

Em termos de regiões/aeroportos que poderão ser considerados numa análise de concorrência à Região Autónoma da Madeira, existe um conjunto lato de destinos concorrentes, apesar de apresentarem características diferentes: Egito, Chipre, Baleares, Tunísia e até a própria Turquia, destaca-se aquele que se pode considerar o maior concorrente da Madeira: as ilhas do arquipélago das Canárias, também localizadas no Oceano Atlântico, mas a sul dos arquipélagos dos Açores e da Madeira. De salientar que as Canárias dispõem atualmente de cerca de 237.860 camas em concorrência com 27.732 camas na Madeira. Conjuntamente com os Açores e a Madeira, pertencem também às regiões ultraperiféricas da UE.

As Canárias, arquipélago constituído por sete ilhas: Gran Canaria, Fuerteventura, Lanzarote, Tenerife, La Palma, La Gomera e El Hierro, é o território mais próximo do arquipélago da Madeira e, além do produto "sol e praia" oferecem igualmente outras condições de atratividade para os turistas – muitas delas em concorrência direta com a oferta de produtos da RAM – como o turismo náutico e de natureza.

Em termos globais, o arquipélago das Canárias tem uma área de cerca de 7 500 km² (13ª Comunidade espanhola em área) e a população residente é aproximadamente de 2 milhões, correspondendo à oitava região mais populosa de Espanha.

A sua economia é baseada nos serviços, principalmente no turismo que tem proporcionado, até à recente crise económica, o desenvolvimento da construção civil. A origem dos turistas é, principalmente, os países da Europa.

Nas sete ilhas das Canárias existem 8 aeroportos (2 aeroportos na ilha de Tenerife e um em cada uma das outras seis ilhas), pertencentes à rede AENA.

A ilha da Madeira "aproxima-se", em termos de área, à ilha de Lanzarote. Em termos de população residente excede Fuerteventura e Lanzarote mas fica muito aquém de Gran Canária ou Tenerife.

Relativamente à ilha do Porto Santo, tem uma dimensão geográfica e populacional muito menor que qualquer das que pertencem às Canárias. Mesmo comparativamente às mais pequenas ilhas do arquipélago - La Gomera e El Hierro.

Em termos de tráfego processado em 2012, pelas ilhas Canárias, em oito aeroportos passaram cerca de 33 milhões de passageiros, enquanto pelos dois aeroportos da RAM apenas cerca de 2,3 milhões.

Refira-se que, excetuando os Aeroportos de El Hierro, La Gomera e La Palma, que são os mais pequenos, em todos os outros existe uma diversidade razoável de companhias aéreas, com uma presença forte de LCC (em todos está presente a Ryannair). Em La Palma podem encontrar-se as companhias aéreas Ibéria e Air Berlim e, embora

poucos, alguns destinos internacionais. Já em La Gomera só opera a companhia "Binter Canárias" para Tenerife e, em El Hierro, a mesma companhia opera para Tenerife e para a Gran Canária (são aeroportos com destinos internos).

Sendo difícil efetuar comparações entre realidades tão diferentes pela simples apresentação de estatísticas, deve salientar-se que, mais que dimensão geográfica ou populacional, neste tipo de comparações a maior importância deve ser dada, principalmente, a algumas semelhanças e aos mercados emissores que servem os destinos e às condições referentes a custos, facilidade e tempos de percurso.

Situação comparativa

A situação comparativa, em resumo, é a seguinte:

Aeroportos	2012	%12/11	Jan/Jun 2013	%13/12	Nº destinos
Madeira	**2.305.571**	**-4,6%**	**1.133.377**	**5,4%**	**52**
Madeira	2.204.196	-4,6%	1.096.103	5,7%	44
Porto Santo	101.375	-4,9%	32.374	-1,0%	8
Canárias					
Tenerife Sur	8.530.817	-1,5%	4.281.383	-0,5%	77
Gran Canaria	9.982.288	-5.3%	4.699.826	-5,7%	82
Lanzarote	5.169.386	-6,8%	2.452.822	-1,5%	58
Fuerteventura	4.399.183	-11.1%	1.963.637	-9.7%	46
Tenerife Norte	3.717.944	-9,2%	1.658.969	-9,8%	12
La Palma	965.779	-9,5%	395.395	-20,3%	9
El Hierro	152.726	-10,3%	65.904	-14,2%	2
La Gomera	19.690	-39,8%	10.429	7,1%	1

É importante realçar que o aeroporto da Madeira em 2013, nos dados acumulados a Junho acima enunciados, tem registado um aumento pronunciado de tráfego (5,7%), enquanto que as Canárias têm tido um decréscimo significativo.

2.2 Análise Estratégica

Para a análise estratégica foi selecionada a Matriz SWOT (*Strengts, Weaknesses, Opportunities, Threats*) que, sendo uma ferramenta habitual de planeamento, tem vindo a ser utilizada no quadro dos processos de planeamento dos aeroportos.

Oportunidades	Ameaças
• Conhecimento da estratégia pública do setor turismo para a região com a possibilidade de realização de trabalho conjunto para exploração das oportunidades existentes; • Confirmação da disponibilidade de fundos do programa initiative.pt e seu aproveitamento na promoção de rotas e produtos com impacte no crescimento do turismo na região; • Existência de produtos turísticos específicos (nichos de mercado) de alto valor; • Destino turístico *all year round* devido às suas condições climáticas; • Possibilidade de, no âmbito de equacionamento de política de incentivos, promover o incremento do nível de conectividade a outros destinos através de LCC; • Possibilidade de equacionar a promoção do destino, junto da comunidade emigrante localizada em mercados emissores de maior potencial (EUA, América do Sul, África do Sul); • Clima e beleza natural únicos reconhecidos internacionalmente; • Aumento da notoriedade da região com a recente classificação de melhor destino insular da Europa; • Oferta hoteleira de elevada qualidade reconhecida internacionalmente.	• Situação económica da região, do país e de alguns países da Europa; • Localização ultraperiférica que influencia os custos de transporte; • *Catchment area* limitada; • Diminuição do poder de compra da população residente e nacional, face à elevada representatividade do mercado nacional no tráfego; • Eventual redução dos fundos disponíveis para promoção da região; • Agressividade de outros destinos concorrentes; • Concentração de uma percentagem elevada de tráfego em poucas companhias aéreas; • Permanência de estratégias de competitividade da oferta pelo preço e consequente redução da qualidade do produto turístico; • Eventual aumento do preço do petróleo; • Sobretaxas de combustíveis e taxas de emissão de CO_2 .
Pontos Fortes	**Pontos Fracos**
• Infraestruturas modernas e funcionais; • Qualidade do serviço prestado nos aeroportos; • Integração numa rede de aeroportos podendo beneficiar das sinergias do Grupo; • Pro atividade comercial da empresa; • Recursos Humanos fortemente motivados e focados na atividade da empresa.	• Baixo volume de tráfego que induz custos unitários elevados e sem margem para economias de escala, que não resultem da integração na rede aeroportuária nacional; • Valor investido em promoção do destino quando comparado com outros destinos concorrentes. • Baixo nível de conectividade para alguns dos destinos com potencial de crescimento.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E AÇÕES

3.1 Visão

Mantem-se a visão atrás identificada para os aeroportos da Madeira:

Ser reconhecida pela segurança da operação, pela excelência e competitividade nos serviços prestados e pela sustentabilidade da atividade.

3.2 Objetivos e Ações

3.2.1 Enquadramento global

Tendo presente as linhas de orientação estratégica transversais a toda a empresa e a análise estratégica efetuada para os aeroportos da Madeira, foram identificados os objetivos a atingir no horizonte do Plano e as ações necessárias para os atingir.

A dinâmica natural do negócio aeroportuário poderá ditar outras iniciativas, bem como a revisão dos objetivos e metas agora estabelecidos.

O compromisso dos aeroportos da Madeira com os objetivos e metas adiante referidas deverá conduzir a um crescimento económico global com as receitas operacionais a evoluir a uma taxa de 0,8%, levando o valor das receitas a aproximar-se, em 2017, dos 38 milhões de euros. Deste montante, 80% respeita às receitas reguladas e a sua evolução média anual deverá rondar os 1,2%, como resultado do crescimento do tráfego.

O modelo de regulação económica define uma receita média regulada por passageiro terminal para o designado Grupo de Lisboa (inclui Lisboa, Beja, Açores e Madeira). Para os aeroportos da Madeira o modelo estabelece condicionantes específicas, designadamente, a redução anual e constante da receita regulada por passageiro terminal até igualar a aplicável no aeroporto de Lisboa em 2022.

O valor do investimento programado para 2013-2017, no conjunto dos aeroportos da Madeira, necessário para assegurar a capacidade e a operacionalidade das infraestruturas dos aeroportos da Madeira, é de 21,6 milhões de euros, sendo 20% referente a CAPEX e 80% relativo à reposição e conservação dos bens afetos à concessão. A repartição pelos dois aeroportos é a seguinte:

Aeroportos	CAPEX	REPEX	Total
Madeira	3,9	10,4	14,3
Porto Santo	0,3	6,9	7,2
Total Madeira	**4,3**	**17,3**	**21,6**

Figura 154 – Investimento nos aeroportos da Madeira 2013-2017 (em milhões de euros)

Na relação da procura com a capacidade das infraestruturas, indicam-se a seguir os fundamentos que sustentam as previsões de tráfego e as conclusões da análise da capacidade.

Tráfego

Sendo o tráfego na Madeira 80% de perfil turístico, embora com grande proporção de turistas nacionais, para 2013 e na perspetiva de consolidação dos mercados Schengen e na retoma do mercado britânico, estima-se um crescimento de 3,9% em passageiros comerciais e um decréscimo de 1,0% em movimentos de aeronaves para os aeroportos da Região.

No período 2014-2017 é esperado um crescimento médio anual de 1,5% em passageiros e 1,1% em movimentos de aeronaves.

A situação socioeconómica nacional e regional extremamente difícil e sendo cerca de 50% dos passageiros oriundos de aeroportos nacionais, a previsão de evolução do tráfego é conservadora, embora se perspetive uma evolução mais satisfatória no tráfego turístico com origem nos outros dois mercados emissores mais importantes da Região, como o Reino Unido e a Alemanha. Em termos de estratégia, deverão ser envidados esforços no sentido de atrair novos mercados através de operações do segmento de baixo custo.

Assim, o objetivo de tráfego para os aeroportos da Madeira, no horizonte 2013-2017, corresponde ao Cenário Central e aponta para um crescimento médio anual até 2017, de 1,6% em passageiros totais (comerciais e não comerciais), de 0,1% em movimentos totais e de 1,1% em carga, conforme Fig. 155. O aeroporto da Madeira será o principal responsável pela evolução esperada, com um crescimento previsto de 1,7% em passageiros, de 0,5% em movimentos de aeronaves e de 1,2% em carga, no período do Plano. Para o aeroporto do Porto Santo a evolução esperada será de um decréscimo em passageiros e movimentos (-2,1% e -2,8%, respetivamente) e um crescimento de 0,3% na carga, no período do plano.

Não há alteração na distribuição dos passageiros pelos dois aeroportos, mantendo o aeroporto da Madeira 96% do total da Região.

	2013 Est.	2014	2015	2016	2017	tcma 17/13
PASSAGEIROS TOTAIS (mil)						
SCHENGEN	**1.891,0**	**1.896,4**	**1.921,8**	**1.953,5**	**1.982,9**	**1,2%**
INTRA-UE NÃO SCHENGEN	**454,0**	**488,6**	**495,9**	**504,4**	**512,2**	**3,1%**
INTERNACIONAIS	**28,5**	**30,3**	**30,6**	**30,9**	**31,4**	**2,4%**
LOCAL	**2.373,5**	**2.415,3**	**2.448,3**	**2.488,8**	**2.526,4**	**1,6%**
TRÂNSITOS	26,8	26,5	26,5	26,5	26,5	-0,2%
TOTAL	**2.400,3**	**2.441,8**	**2.474,8**	**2.515,3**	**2.553,0**	**1,6%**
MOVIMENTOS TOTAIS (mil)						
TOTAL	**26,0**	**25,2**	**25,4**	**25,8**	**26,1**	**0,1%**
CARGA COMERCIAL (mil Ton)	**4,355**	**4,407**	**4,447**	**4,507**	**4,555**	**1,1%**

Figura 155 – Previsões de Tráfego Aeroportos da Madeira – Cenário Central – 2013-2017

A Fig. 156 ilustra a evolução dos passageiros por aeroporto.

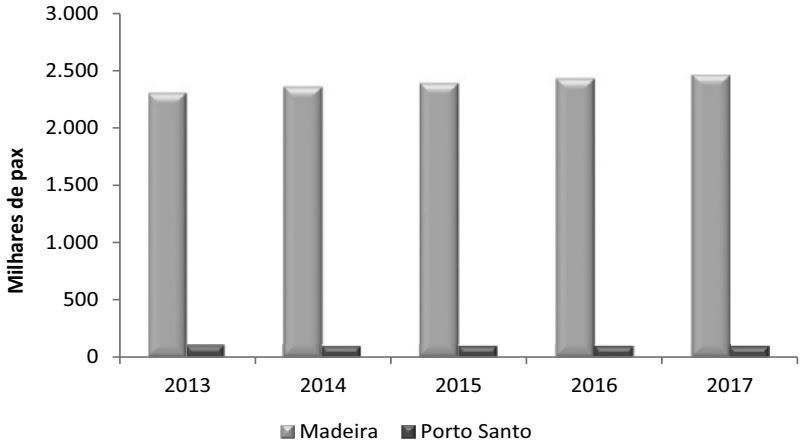


Figura 156 – Previsões do tráfego de passageiros por aeroporto – Cenário Central – 2013-2017

Capacidade

À semelhança do que aconteceu com os aeroportos dos Açores a análise da capacidade foi efetuada de maneira simplificada e apenas com alguma quantificação para o Aeroporto da Madeira.

Aeroporto da Madeira

Movimentos /hora	2012	2018
Capacidade declarada	7 Aterragens + 7 descolagens	7 Aterragens + 7 descolagens
Procura na peak hour	8	8 *

Figura 157 – Capacidade de pista – 2012 - 2018

Capacidade do Terminal de Passageiros

Passageiros /hora	2012	2018
Capacidade declarada Partidas Chegadas	1.600 Chegada + 1.600 Partida (máximo de 1.100 Non Schengen	1.600 Chegada + 1.600 Partida (máximo de 1.100 Non Schengen)
Procura na Peak hour Partidas Chegadas	1465 chegadas + partidas	1465*

Figura 158 – Capacidade do Terminal de Passageiros – 2012 - 2018

*Os crescimentos previstos no horizonte do Plano, para o Aeroporto da Madeira não revelaram necessidade de alterar os valores de capacidade que servem de referência para planeamento aeroportuário.

Aeroporto do Porto Santo

Para o aeroporto de Porto Santo podemos referir que, atendendo à dimensão de tráfego e às previsões estabelecidas para o horizonte do plano não se antecipam quaisquer problemas de capacidade da infraestrutura.

3.2.2 Objetivos e ações

<u>Objetivo 1</u> – Crescimento sustentado do tráfego

Meta: Crescimento médio anual do tráfego total:

Aeroportos da Madeira:

- Passageiros: tcma 1,6%
- Movimentos: tcma 0,1%
- Carga: tcma 1,1%

Aeroporto da Madeira:

- Passageiros: tcma 1,7%
- Movimentos: tcma 0,5%
- Carga: tcma 1,2%

Aeroporto do Porto Santo:

- Passageiros: tcma -2,1%

- Movimentos: tcma -2,8%
- Carga: tcma 0,3%

Em 2012, os dois aeroportos da Madeira atingiram um tráfego total de 2,3 milhões de passageiros, o que traduziu um decréscimo de 4,6% face a 2011. O segmento de tráfego doméstico de passageiros, cujo peso no total dos dois aeroportos é de cerca de 47%, apresentou uma quebra significativa de 7,5%, claramente superior ao comportamento do restante tráfego internacional que em ambos os aeroportos decresceu 1,6%.

Os movimentos de aeronaves registaram igualmente uma quebra de 6,1% face a 2011. O tráfego de carga, cujo segmento doméstico com origem/destino no Continente, representa cerca de 91% da carga total do conjunto dos aeroportos, decresceu 3,3%.

O **aeroporto da Madeira**, responsável por cerca de 96% do total do tráfego dos dois aeroportos, registou em 2012 um decréscimo de 4,6% em passageiros face a 2011, de 6,2% em movimentos de aeronaves e de 4,1% no tráfego de carga.

O **aeroporto do Porto Santo**, com um tráfego não regular de cerca de 43% dos passageiros, decresceu 4,9% em 2012 face a 2011, em movimentos de aeronaves decresceu 5,7% e em carga, toda ela doméstica, cresceu 23,5%.

No entanto, 2013 aponta para uma inversão da tendência de decréscimo registada em 2012.

Ações

Aeroporto da Madeira

- Desenho de uma estratégia de abordagem dos operadores turísticos e companhias aéreas que potencie a consolidação mercados tradicionais;
- Abordagem dos operadores turísticos de companhias aéreas dos novos mercados prioritários, visando a melhoria da conectividade e o crescimento do tráfego;
- Estabelecimento de parcerias com Companhias Aéreas e Organizações Regionais, tendo em vista a concretização de planos para operacionalização de lançamento de novas operações nos mercados emergentes;
- Utilização dos sistemas de incentivos à abertura de novas rotas, ou intensificação dos existentes, como ferramenta dinamizadora do crescimento do tráfego.

Aeroporto de Porto Santo

- Abordagem dos operadores turísticos de companhias aéreas dos novos mercados prioritários, visando a melhoria da conectividade e o crescimento do tráfego;
- Utilização dos sistemas de incentivos à abertura de novas rotas, ou intensificação dos existentes, como ferramenta dinamizadora do crescimento do tráfego.

Objetivo 2 – Melhoria da eficiência operacional

Metas: Aeroporto da Madeira:

Melhorar os tempos de rastreio de passageiros e bagagem de mão.

Aeroporto de Porto Santo:

Manutenção dos procedimentos acordados.

A implementação de uma política de manutenção pro ativa da gestão das infraestruturas, que permita disponibilizar níveis elevados de capacidade, combinada com uma permanente inovação tecnológica, é o desafio que se coloca, no horizonte do plano, aos aeroportos da Madeira.

Os estudos de capacidade realizados permitem antecipar, para o aeroporto da Madeira, a necessidade de intervencionar as áreas de rastreio de passageiros e bagagem de mão, bem como instalação de uma sala para os passageiros em trânsito.

A manutenção das condições de eficiência e prontidão na prestação dos serviços de segurança às operações das aeronaves (socorro em terra e no mar), fixadas pela ICAO, e tornar mais eficientes os serviços prestados, é um desafio permanente que tem suporte no ambiente de cooperação entre todos os operadores.

Ações:

Aeroporto da Madeira

- Monitorização dos procedimentos acordados;
- Adoção de técnicas e equipamentos de elevado rendimento e produtividade;
- Estudar a possibilidade de desenvolvimento das áreas de embarque (salas Schengen, Não Schengen e Trânsito) com vista a melhorar o conforto dos passageiros, potenciando também a atividade não aviação. No que concerne à sala de Trânsito, a inexistência da mesma tem implicado o recurso à sala Não Schengen.

Aeroporto do Porto Santo

- Monitorização dos procedimentos acordados;
- Relatório regular para análise de desvios e ações de melhoria.

Objetivo 3 – Utilização e desenvolvimento eficiente das infraestruturas

Metas: Aeroporto da Madeira:

Melhorar a área dos canais de rastreio dos passageiros e bagagem de mão e instalação de uma sala destinada a Trânsitos.

Aeroporto de Porto Santo:

Manutenção das condições operacionais da infraestrutura.

Ações

Aeroporto da Madeira

- Gestão pro ativa da capacidade aeroportuária existente e perspetivas de evolução;
- Identificar necessidades de investimento para manter o nível de oferta às companhias aéreas e aos passageiros;
- Estudar e otimizar soluções de investimento às necessidades objetivas dos clientes;
- Otimizar os custos de investimento de construção e manutenção tendo em vista prolongar a vida útil das instalações e equipamentos.
- Conservação e manutenção da infraestrutura, designadamente o reforço e reperfilamento da pista

Aeroporto de Porto Santo

- Estudar e otimizar soluções de investimento às necessidades objetivas dos clientes;
- Conservação e manutenção da infraestrutura, designadamente o reforço e reperfilamento da pista

Objetivo 4 – Aumento das receitas não aviação

Metas: Aeroporto da Madeira:

Crescimento médio anual das receitas não aviação de 1,5% em termos globais (para um crescimento médio anual de passageiros de 1,2%), com um crescimento por segmento:

- Retalho: tcma de 0,6%

- Publicidade: tcma de 3,0%

- Estacionamento: tcma de 4,4%
- Rent-a-Car: tcma de 3,0%
- Imobiliário: tcma de 0,6%

Aeroporto do Porto Santo

Crescimento médio anual das receitas não aviação de 1,5% em termos globais (para um crescimento médio anual de passageiros de 1,0%), com um crescimento por segmento:

- Retalho: tcma de 2,3%
- Publicidade: tcma de 3,0%
- Rent-a-Car: tcma de -2,9%
- Imobiliário: tcma de 0%

Nos últimos cinco anos a evolução das receitas não aviação tem sido no sentido descendente, -0,2% em média anual. Em 2012 a quebra das receitas, face a 2011, foi de 0,9%, menos acentuada do que o decréscimo de passageiros que foi de 4,6%.

O desafio para os próximos anos é a inversão deste ciclo, dando lugar ao crescimento das receitas comerciais.

Ações

Aeroporto da Madeira

Retalho

- Renovação e requalificação das áreas de restauração do Aeroporto da Madeira;
- Adaptação do fluxo de passageiros a uma melhor rentabilidade dos espaços comerciais;
- Trabalhar em prol da maximização dos proveitos afetos às áreas *Duty Free*;
- Continuar a investir no retalho especializado como forma de garantir a diversidade da oferta;
- Inovação: Atualização das diversas ferramentas digitais da empresa com vista a uma cada vez maior rentabilização dos negócios do Retalho;

- Relacionamento dos eventos culturais implementados no Aeroporto com a rentabilização do Retalho, principalmente nas fases do ano de maior fluxo turístico para a Região (ex: Festa da Flor, Festa do Vinho, Passagem de Ano, Carnaval, entre outros).

Publicidade

- Renovação do equipamento, investindo em posições de maior dimensão que signifiquem um *upvalue* para o cliente;
- Especial atenção por parte do concessionário ao mercado regional;
- Inovação: Renovação dos equipamentos por parte do concessionário (obrigação decorrente da proposta apresentada em Concurso Público) originando uma oferta de suportes tecnologicamente mais evoluídos.

Parques de estacionamento

- **Definição e operacionalização do melhor modelo de negócio**

  Realização de um estudo de mercado acerca do perfil do utilizador e de *pricing* adequado às condições dos passageiros.

- **Execução de estratégia de marketing**

  O incentivo ao uso do estacionamento do aeroporto basear-se-á também na auscultação de tendências de mercado para oferta de produtos adequados ao utilizador e na elaboração de plano de marketing tendo em conta o perfil do utilizador dos parques. Desenvolvimento de ações de comunicação acerca da oferta do aeroporto neste âmbito.

- Inovação: Instalação de novo *software* de gestão que permitirá uma análise bastante mais detalhada do desenvolvimento do negócio e perspetivar as potencialidades do ponto de vista tecnológico.

Rent-a-Car

- **Otimização da utilização e controlo do acesso ao negócio**

  Análise da situação existente quanto ao acesso à atividade de empresas não licenciadas e estudo de propostas de correção e controlo da situação.

  Análise acerca das ofertas e produtos concorrentes a nível nacional e internacional quanto a produtos adequados ao perfil dos clientes e desenvolvimento, em coordenação com clientes, de ações de comunicação a passageiros acerca da relação preço/qualidade/ segurança dos produtos Rent-a-Car.

- **Revisão e otimização dos atuais contratos**

  Lançamento de concursos ou negociações com concessionários que atinjam o final da concessão.

- **Oferta de serviços complementares aos atuais operadores: lavagens, parques de estacionamento e oficinas auto.**

  Estudo dos requisitos, custos e planeamento temporal para a operacionalização, nos espaços disponíveis.

Imobiliário

- Equacionamento da estratégia atual de exploração de espaços para negócios imobiliários.

  Revisão do *land use* existente para determinação da eventual existência de espaços adicionais com potencial para o negócio, um plano de ação para comercialização dos espaços dentro ou fora dos edifícios que sejam considerados viáveis e o aproveitamento de espaços no terminal, libertos por efeito da nova estratégia para o retalho.

- Auscultação de tendências de mercado para oferta de produtos adequados ao perfil dos clientes, através da execução de estudo de *pricing* e do desenvolvimento de ações de comunicação acerca da oferta, das potencialidades e da relação preço/qualidade de cada tipo de negócio, entre outras, pretende-se atingir as metas definidas.

Aeroporto do Porto Santo

Retalho

- Iniciativas para dinamização do Retalho no Lado Ar;
- Iniciativas para manutenção do serviço de restauração.

Publicidade

- Renovação dos equipamentos por parte do concessionário (obrigação decorrente da proposta apresentada em Concurso Público), através da utilização de posições de maior dimensão que signifiquem um *upvalue* para o cliente;
- Especial atenção, por parte do concessionário, ao mercado regional.

Parques de Estacionamento

Os Parques de Estacionamento do Aeroporto do Porto Santo são, até à data, gratuitos. No entanto, ainda em 2013 sofrerão pequenas intervenções na melhoria do conforto dos seus utilizadores e passará a aplicar-se o princípio do utilizador/pagador o que poderá resultar no surgimento de proveitos nesta área.

Também será possível, num futuro próximo, vir a existir alguma evolução na sua rentabilidade caso se concretizem solicitações que têm sido recebidas via Sociedade de Desenvolvimento da Madeira para instalação de infraestruturas industriais aeronáuticas.

Rent-a-Car

- Possibilidade de entrada de um novo operador de rent-a-car caso o volume de tráfego o justifique.

Imobiliário

Nas circunstâncias atuais prevê-se apenas a manutenção dos clientes existentes na área aviação.

Objetivo 5 – Melhoria da qualidade de serviço

Metas: Aeroporto da Madeira:

Cumprimento dos níveis de serviço acordados no Regime de Qualidade do Serviço Aeroportuário (RQSA);

Aproximação à média ACI do índice de satisfação geral dos passageiros do *Airport Service Quality Survey* (ASQ).

Aeroporto do Porto Santo:

Cumprimento dos acordos de níveis de serviço acordados.

A experiência de contratualização de níveis de serviço e a melhoria conseguida, ao longo dos anos, com o estabelecimento de níveis cada vez mais exigentes, resulta num importante conhecimento na aplicação do RQSA.

Ações

Aeroporto da Madeira

- Revisão dos Acordos de Níveis de Serviço no quadro do RQSA;
- Avaliação regular do nível de satisfação das companhias aéreas;
- Criação de novos serviços para as companhias aéreas, concebidos de acordo com o estudo das respetivas necessidades;
- Desenvolvimento de modelo de relacionamento com entidades oficiais e agentes aeroportuários;

- Melhoria da experiência do passageiro, através da introdução de serviços inovadores, da avaliação e redesenho do fluxo de passageiros, e do desenvolvimento de medidas de cortesia e conforto.

Aeroporto do Porto Santo

- Desenvolvimento de modelo de relacionamento com entidades oficiais e agentes aeroportuários;
- Monitorização dos acordos de níveis de serviço

Objetivo 6 – Mitigação dos impactes ambientais

Meta: Redução das emissões de gases com efeito de estufa;

Cumprimento dos valores limite de exposição sonora

A redução das emissões de gases com efeito de estufa e o cumprimento da legislação aplicável ao ruído, em linha com a política de gestão ambiental definida pela Empresa, são objetivos prioritários para os aeroportos da Madeira.

Ações

Aeroporto da Madeira

- Redução das emissões de carbono;
- Monitorização do ruído;
- Integração dos *stakeholders* ambientais no processo de tomada de decisão.

Aeroporto do Porto Santo

- Implementação das medidas necessárias ao cumprimento da legislação.

O planeamento da exploração, manutenção e desenvolvimento dos aeroportos e do presente projeto de Plano Estratégico, **nos termos referidos no ponto 21.3 do Contrato de Concessão, é** apresentado nos **ANEXO I a VII** (documento separado).

PROJETO
PLANO ESTRATÉGICO
2013 _ 2017

Dezembro.2013

ANEXOS E APÊNDICES

Resposta ao ponto 21.3 do Contrato Concessão

ANA Aeroportos de Portugal

ANEXOS E APÊNDICES Resposta ao ponto 21.3 do Contrato Concessão

ANEXOS:

ANEXO I - Resposta à al. a) do ponto 21.3 do Contrato de Concessão

ANEXO II - Resposta à al. b) do ponto 21.3 do Contrato de Concessão

ANEXO III - Resposta à al. c) do ponto 21.3 do Contrato de Concessão

ANEXO IV - Resposta à al. d) do ponto 21.3 do Contrato de Concessão

ANEXO V - Resposta à al. e) do ponto 21.3 do Contrato de Concessão

ANEXO VI - Resposta à al. f) do ponto 21.3 do Contrato de Concessão

ANEXO VII - Resposta à al. g) do ponto 21.3 do Contrato de Concessão

APÊNDICES:

APÊNDICE I – Parâmetros Setoriais de Serviço Público – Anexo 3 dos Contratos de Concessão da ANA e da ANAM

APÊNDICE II – Regulação Económica

APÊNDICE III – Principais Projetos de Investimento

APÊNDICE IV – Inovação e Desenvolvimento

GLOSSÁRIO

ANEXO I

Resposta ponto 21.3 al. a) do Contrato de Concessão

Avaliação das infraestruturas futuras necessárias para os Utilizadores dos serviços e instalações de cada Aeroporto, bem como estudos de procura de tráfego para o período de planeamento.

Avaliação das infraestruturas futuras necessárias

Foram realizados estudos para a avaliação da capacidade das infraestruturas necessárias para processar o tráfego no horizonte de 2013-2018 nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e Ponta Delgada. Para os restantes aeroportos foi realizada uma análise qualitativa da capacidade face às perspetivas da procura.

Nota metodológica

A presente análise baseia-se na avaliação da capacidade estática dos diferentes sistemas aeroportuários. A ANA dispõe igualmente de modelos de avaliação de capacidade que permitem a avaliação dinâmica e que respondem a situações de cenarização da evolução de uma ou várias das variáveis que influenciam a capacidade aeroportuária.

Para o presente Plano e, para efeitos de cálculo da capacidade dos subsistemas do terminal de passageiros foi utilizado o modelo da IATA[1].

Os cálculos foram efetuados com base no cenário central das previsões de tráfego, por ser este o cenário tradicionalmente considerado como o cenário de referência para o planeamento aeroportuário.

Decorre desta seleção que, a verificar-se o cenário optimista, os acréscimos de capacidade necessária nos subsistemas que eventualmente se encontrem no limiar de capacidade, terão de ser obtidos ou por ganhos de eficiência ou por recurso a pequenas obras de remodelação que as revisões anuais de plano irão ditar.

[1] Associação Internacional das Companhias Aéreas

AEROPORTO DE LISBOA

Capacidade Global

A avaliação da capacidade do aeroporto de Lisboa para fazer face à procura esperada no horizonte do plano inicia-se com uma comparação entre a capacidade teórica disponibilizada e a que foi utilizada em 2012, assim como com a determinação da mesma relação para o ano de 2018, ambas medidas em movimentos anuais.

	2012 (38mov/hora)*	2018 cenário A (40mov/hora)	2018 cenário B (42mov/hora)
Capacidade teórica	249 725	262 865	276 005
Capacidade utilizada (nº mov)	140 909	162 096	162 096
Capacidade utilizada (%)	56,4%	60,13%	57,26%

Figura I – Avaliação da capacidade em 2018

- A capacidade teórica é obtida considerando os 38 movimentos /hora que o aeroporto disponibiliza, diariamente, durante 18 horas (06:00 às 24:00) a que se adiciona a capacidade noturna de 13 movimentos diários para o período complementar.

Para o ano de 2018 são considerados dois cenários de capacidade horária de pista. O primeiro correspondente a 40 movimentos por hora representa um valor já assumido pela NAV para ser introduzido progressivamente a partir do Inverno IATA de 2013/2014. O segundo, com um número de 42 movimentos/hora, encontra-se em processo de avaliação na NAV e corresponde sensivelmente ao valor que nos é revelado pelas previsões de tráfego do cenário central, como adiante se poderá constatar.

Como contributo positivo para a viabilização do segundo valor referido, pode ser indicado o processo de negociação, em curso com a Força Aérea Portuguesa, relativamente à disponibilização do AT1 (Aeródromo de Trânsito nº 1), para integração no aeroporto de Lisboa, e à correspondente reconfiguração da operação das Bases Aéreas na região de Lisboa, que se prevê venha a libertar capacidade do espaço aéreo, mormente na área da Base Aérea de Sintra.

Convém referir que o nível de utilização da capacidade instalada num aeroporto é determinado por um conjunto de fatores, a maioria dos quais ultrapassa as competências do gestor aeroportuário. Pode mesmo referir-se que, num aeroporto que

assegure uma operação *hub*, a percentagem de utilização da capacidade instalada tende a ser baixa, decorrente do perfil diário da procura organizado em "ondas" seguidas por vezes de "vales" acentuados.

No período do plano está prevista a melhoria da capacidade utilizada mesmo que a capacidade teórica seja mais elevada por via do acréscimo do número de movimentos /hora, conforme tabela supra.

Em busca de um acréscimo de eficiência económica, benéfico quer para o gestor aeroportuário quer para as companhias aéreas, devem ser estabelecidas metas de melhoria deste parâmetro, sob pena de se virem a tornar inevitáveis novos aumentos de capacidade, exclusivamente com recurso a novos investimentos.

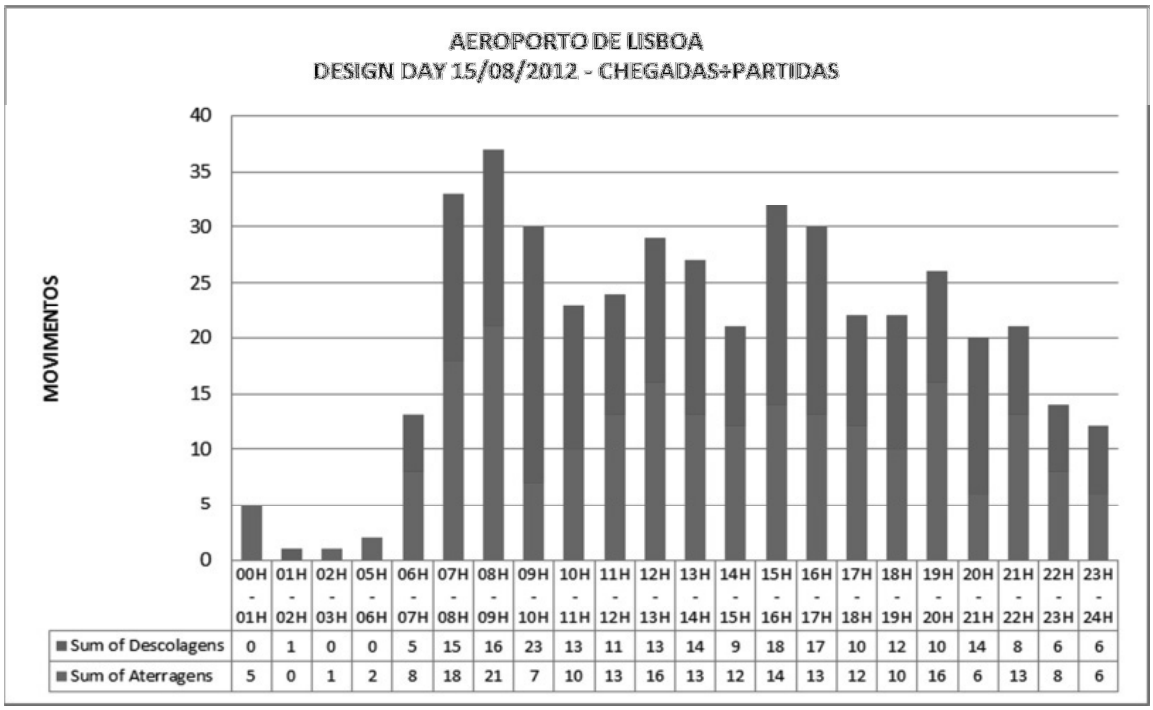
Seguidamente procedeu-se à análise da capacidade das infraestruturas aeroportuárias e da sua suficiência (ou não) para processar a procura esperada, no horizonte do plano. O primeiro passo foi a construção de um *design day*, para 2018, que reproduza o modelo verificado em 2012, com a introdução das alterações decorrentes do cenário central das previsões de tráfego, quer em termos de volume quer da distribuição horária correspondente.

O critério de seleção do *design day* recaiu no dia mais próximo do dia médio do mês de ponta, em cada um dos anos sobre os quais foi efetuada a análise.

Para "*peak hour*" foi selecionada a hora com mais tráfego do "*design day"* tendo-se procedido a alguns arredondamentos do número de passageiros de cada fluxo.

A análise do perfil do *design day* de cada um dos anos de análise permite-nos observar alterações significativas do mesmo.

Com efeito, para os valores do histórico de 2012 podemos constar uma distribuição horária dos movimentos de partidas e chegadas:

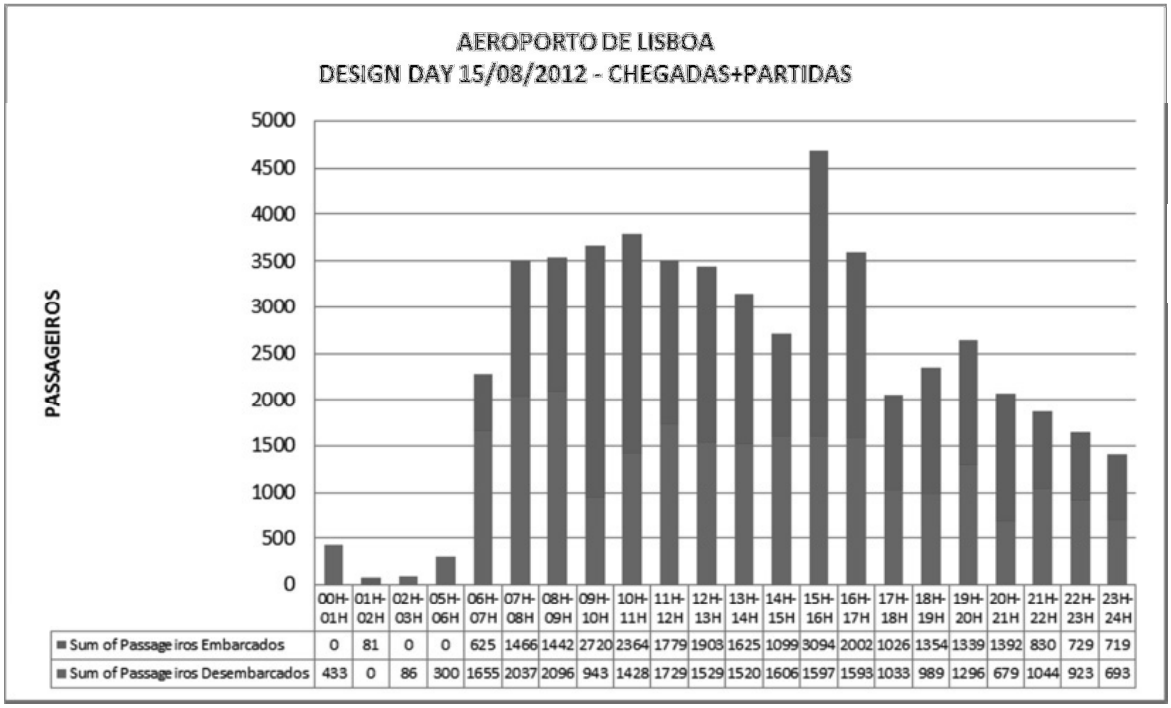


	00H-01H	01H-02H	02H-03H	05H-06H	06H-07H	07H-08H	08H-09H	09H-10H	10H-11H	11H-12H	12H-13H	13H-14H	14H-15H	15H-16H	16H-17H	17H-18H	18H-19H	19H-20H	20H-21H	21H-22H	22H-23H	23H-24H
Sum of Descolagens	0	1	0	0	5	15	16	23	13	11	13	14	9	18	17	10	12	10	14	8	6	6
Sum of Aterragens	5	0	1	2	8	18	21	7	10	13	16	13	12	14	13	12	10	16	6	13	8	6

Figura II – Distribuição horária dos movimentos (chegdas/partidas) no *design day* de 2012

Nota: O período das 00:00 às 06:00 corresponde ao período de *night curfew*

E dos passageiros desembarcados e embarcados:

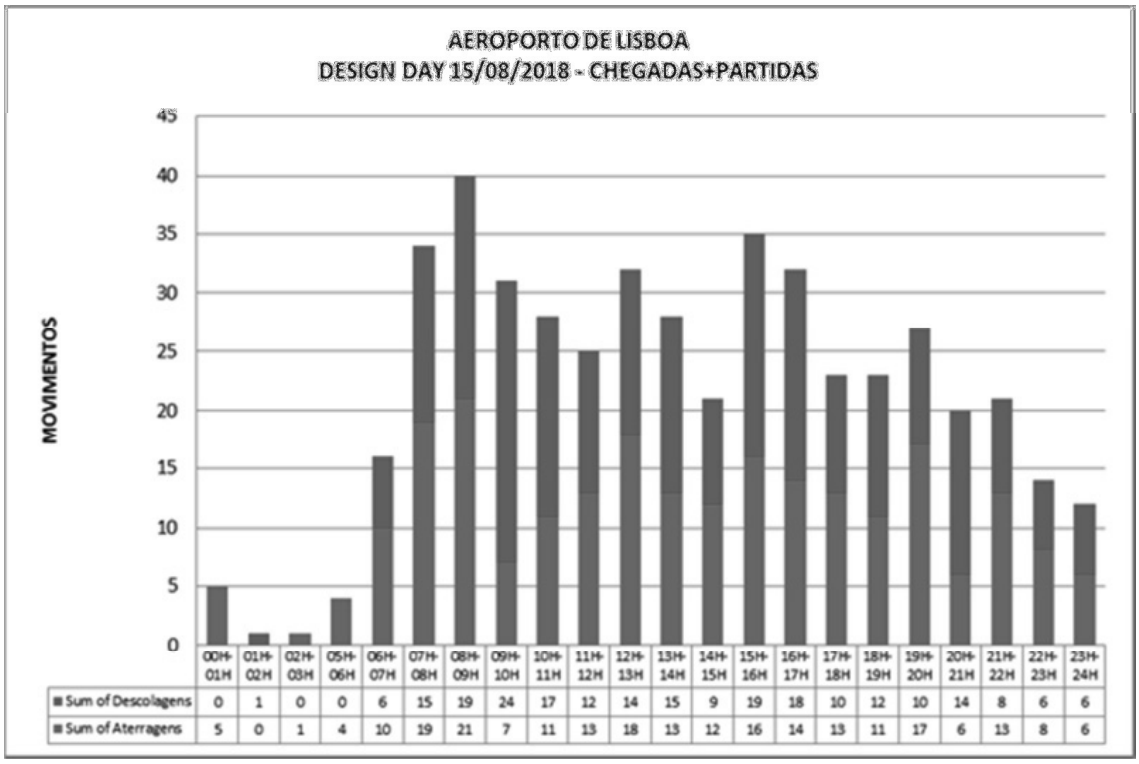


	00H-01H	01H-02H	02H-03H	05H-06H	06H-07H	07H-08H	08H-09H	09H-10H	10H-11H	11H-12H	12H-13H	13H-14H	14H-15H	15H-16H	16H-17H	17H-18H	18H-19H	19H-20H	20H-21H	21H-22H	22H-23H	23H-24H
Sum of Passageiros Embarcados	0	81	0	0	625	1466	1442	2720	2364	1779	1903	1625	1099	3094	2002	1026	1354	1339	1392	830	729	719
Sum of Passageiros Desembarcados	433	0	86	300	1655	2037	2096	943	1428	1729	1529	1520	1606	1597	1593	1033	989	1296	679	1044	923	693

Figura III – Distribuição horária dos passageiros (chegadas/partidas) no *design day* de 2012

A evolução prevista para 2018, de acordo com o cenário central das previsões de tráfego apresenta a seguinte configuração:

Para os movimentos:



	00H-01H	01H-02H	02H-03H	05H-06H	06H-07H	07H-08H	08H-09H	09H-10H	10H-11H	11H-12H	12H-13H	13H-14H	14H-15H	15H-16H	16H-17H	17H-18H	18H-19H	19H-20H	20H-21H	21H-22H	22H-23H	23H-24H
Sum of Descolagens	0	1	0	0	6	15	19	24	17	12	14	15	9	19	18	10	12	10	14	8	6	6
Sum of Aterragens	5	0	1	4	10	19	21	7	11	13	18	13	12	16	14	13	11	17	6	13	8	6

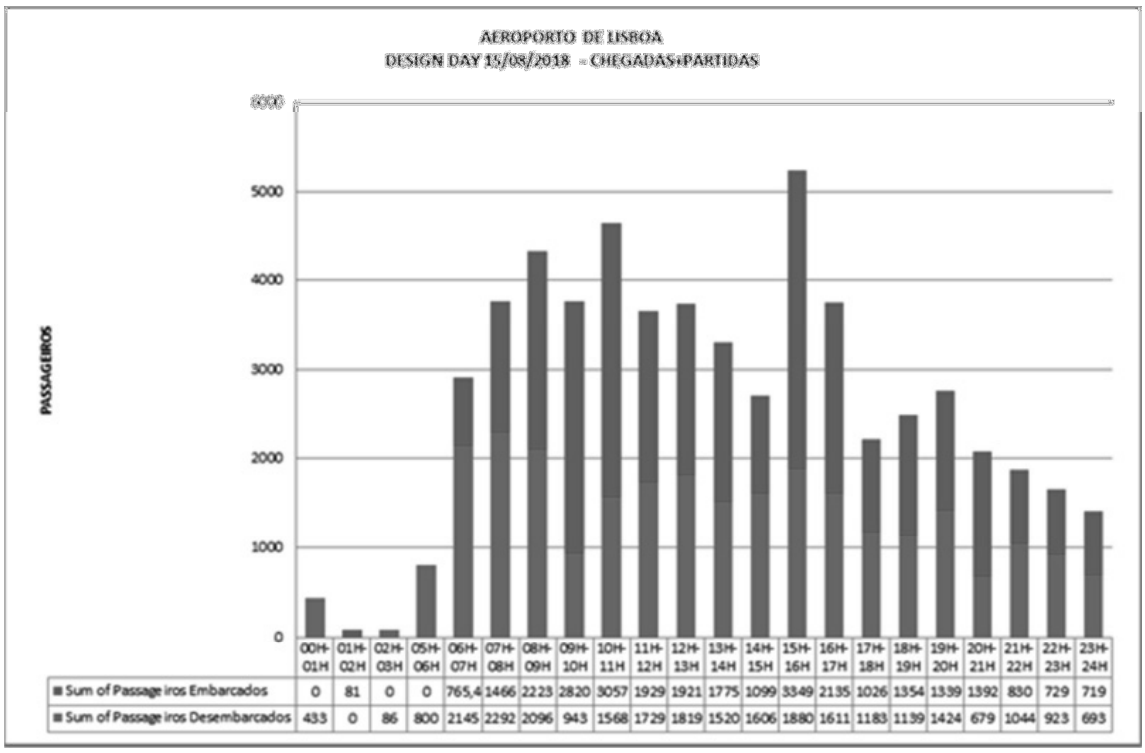
Figura IV – Distribuição horária dos movimentos (chegadas/partidas) no *design day* de 2018

O número mais elevado de movimentos numa hora acontecerá previsivelmente entre as 08:00h e as 09:00 com um valor de 40.

Parte dos movimentos adicionais concentram-se nos *'shoulders'*, não sobrecarregando a hora de ponta máxima, mas sim as horas adjacentes, daí o uso do conceito do '*4-hour rolling peak hour'* que permite pôr em evidência uma sucessão de horas sobrecarregadas.

Esta constatação torna-se particularmente relevante atenta a importância que ganha a eficiência operacional como recurso privilegiado para evitar "*delays*" decorrentes da inexistência de "horas de recuperação" durante um período significativo da operação diária.

Para os passageiros:



	00H-01H	01H-02H	02H-03H	05H-06H	06H-07H	07H-08H	08H-09H	09H-10H	10H-11H	11H-12H	12H-13H	13H-14H	14H-15H	15H-16H	16H-17H	17H-18H	18H-19H	19H-20H	20H-21H	21H-22H	22H-23H	23H-24H
Sum of Passageiros Embarcados	0	81	0	0	765,4	1466	2223	2820	3057	1929	1921	1775	1099	3349	2135	1026	1354	1339	1392	830	729	719
Sum of Passageiros Desembarcados	433	0	86	800	2145	2292	2096	943	1568	1729	1819	1520	1606	1880	1611	1183	1139	1424	679	1044	923	693

Figura V – Distribuição horária dos passageiros (chegadas/partidas) no *design day* de 2018

O número máximo estimado de passageiros numa hora (*both way*) deverá acontecer às 15:00 com 5229 pax/hora. O máximo para cada um dos fluxos está previsto, no caso das chegadas para as 07:00 com 2292 e para as partidas às 15:00 com 3349, respetivamente.

Numa avaliação global, as constatações mais relevantes prendem-se com a tendência para uma distribuição do tráfego mais uniforme, ao longo do dia, com várias horas seguidas em que se verificam valores próximos dos máximos (movimentos em torno dos 35 e passageiros próximos de 4 000). A eficiência da operação em terra vai ser colocada à prova, de forma muito mais exigente do que tem sido no passado, sob pena de ser criarem *delays* muito significativos na rotação das aeronaves.

Para os níveis de eficiência necessários irão contribuir de forma decisiva as infraestruturas aeroportuárias em quantidade e taxa de disponibilidade mas igualmente os prestadores de serviços: agentes de *handing* e autoridades em equipamentos e mão-de-obra necessários para processar a procura.

Ainda que de forma menos direta, as companhias aéreas através dos contratos que assinam com os seus prestadores de serviço terão de estar empenhadas na nova dimensão da procura que deixou de oferecer horas de recuperação na vizinhança dos períodos de *"peak"*.

Análise de capacidade por subsistema

Pista

Capacidade/ano	2012	2018
Capacidade declarada (atual e prevista)	38	40 ou 42
Procura na *peak hour* (real e previsional)	37*	40

* Valor verificado em 2012

Figura VI – Capacidade de pista 2012-2018

A capacidade declarada é igualmente um valor teórico que pode ser excedido em boas condições de operação ou não ser sequer atingido em condições adversas.

Como se pode verificar não são expetáveis constrangimentos de capacidade de pista no horizonte do plano particularmente se, mediante o resultado dos estudos em curso na NAV, vier a ser declarada, para 2018 uma capacidade de pista de 42 movimentos por hora, ou superior.

Refira-se a este propósito que o estudo realizado em 2011, pela NAV e ANA, com a participação do Eurocontrol apontava para valores de capacidade a declarar de 43 movimentos por hora na pista 03 e 40 movimentos por hora na pista 21. A utilização de cada uma das pistas é de cerca de 67% e 33%, respetivamente.

A contratualização deste aumento de capacidade é condição necessária para a viabilização das metas de volumes de tráfego assumidas neste plano.

Plataforma de estacionamento

Conforme tabela comparativa que a seguir se insere o número de *stands* disponíveis no aeroporto de Lisboa varia de acordo com dois tipos de contagem que podem ser efetuadas.

Na realidade, dado que o aeroporto dispõe de *stands* designados de MARS (*multiple aircraft receiving stand*), que significa que o mesmo espaço físico pode receber, em alternativa uma aeronave da classe E ou duas aeronaves da classe C, ou inferior, a versão mínima corresponde à situação em que essas posições estão ocupadas com aeronaves da maior dimensão (classe E) e a versão máxima, à situação inversa.

Stands/anos	2012	2018
Nº *Stands* Versão máxima	71	71
Coeficiente de relação *stands/* movimentos "*peak hour*"	1,9	1,8
Nº *Stands* Versão mínima	58	58
Coeficiente de relação *stands*/ movimentos "*peak hour*"	1,6	1,5

Figura VII – Tabela comparativa de *stands* – 2012-2018

Analisando, para cada uma das versões para o número de *stands* existentes em comparação com o número de movimentos na "*peak hour*" de 2012 e de 2018 que apenas na versão máxima nos aproximamos de um coeficiente que pode ser considerado aceitável, ainda que próximos dos valores do patamar inferior, dado não estar previsto o acréscimo do número de stands no período do plano.

De referir que este coeficiente não está definido de forma clara e definitiva nos manuais de planeamento da indústria[2] nem tão pouco nos documentos regulamentares. A esta lacuna não é alheio o facto de cada aeroporto ter uma realidade muito específica em termos de tipologia de operação e de características e dimensão da frota baseada.

A esse propósito, o aeroporto de Lisboa adiciona às características da operação hub, mais consumidora de infraestruturas, em simultâneo, a circunstância de terem vindo a ser autorizadas, ao longo do tempo, várias bases operacionais de companhias aéreas nacionais e não só, que leva a que se verifique uma crónica escassez de *stands,* mau grado o investimento que tem vindo a ser efetuado na construção de novas plataformas de estacionamento.

Para o final do período do plano, o acréscimo previsto de 4 movimentos na "*peak hour*" (partindo da capacidade declarada atual de 38 movimentos/hora) só se poderá vir a tornar penalizante porque 3 serão operados com aeronaves classe E sendo apenas 1 com uma aeronave da classe C o que significa que nos situaremos na versão mínima dos *stands* e, por consequência, num coeficiente de menor conforto quanto à relação com o número de movimentos na "*peak hour*".

Por outro lado, os futuros acréscimos de *stands* no aeroporto de Lisboa, dada a inexistência de espaço para expansão das plataformas atuais, estão dependentes de terceiros seja através da relocalização do AT1 (processo em negociação) seja pelo encerramento da pista 17/35 cuja análise de viabilidade se encontra em estudo. Nenhum dos dois processos referidos se prevê que permita aumentar o número de

[2] A BAA (*British Airports Authority*) no seu Manual de Planeamento interno aponta para um coeficiente 1, 5 para aeroportos com uma Companhia Aérea baseada

stands no horizonte do projeto dadas as vicissitudes que rodeiam a respetiva operacionalização bem como os períodos de construção que lhes estão associados.

Terminal de Passageiros

As infraestruturas do Terminal de Passageiros do aeroporto de Lisboa foram analisadas com base no volume de passageiros previsto para períodos de ponta determinados através da análise de horários, taxas de ocupação das aeronaves e previsões de tráfego.

O aeroporto de Lisboa conta com um Terminal de Passageiros principal - Terminal 1, que se desenvolve em 6 pisos, numa área de construção de 334 886 m², encontrando-se a Nascente da área de movimento do aeroporto e com um Terminal de Passageiros secundário - Terminal 2, que se desenvolve num piso térreo, que serve apenas partidas de passageiros e num meio piso ocupado pelos serviços técnicos e do aeroporto, numa área bruta de construção de 14 225 m², encontrando-se a Sudeste da área de movimento do aeroporto e dispondo de acesso terrestre independente.

O acesso terrestre ao Terminal 2 está reservado a viaturas de serviço público, estando vedado a viaturas particulares por inexistência de espaço para construir parques para estacionamento automóvel.

Para efeitos da análise do Complexo do Terminal de Passageiros foram analisados os volumes de passageiros por tipo de fluxo e tipo de passageiro, diferenciando o edifício do Terminal de Passageiros em questão.

A análise baseou-se nos volumes de passageiros processados no dia de referência (*Design Day*) previsto para o ano de 2018 mais concretamente nos períodos de ponta previstos para esse dia, por tipo de fluxo e de passageiro.

A utilização do conceito de *busy hour ou peak hour* da IATA (neste estudo definida como a hora de ponta do *design day*) é reconhecida internacionalmente como uma boa prática na atividade de planeamento das infraestruturas aeroportuárias.

Atendendo a que os terminais 1 e 2 servem companhias específicas e que este apenas oferece partidas, procedeu-se à construção de cada um dos fluxos de chegadas e partidas para cada um dos terminais, conforme figuras inseridas seguidamente.

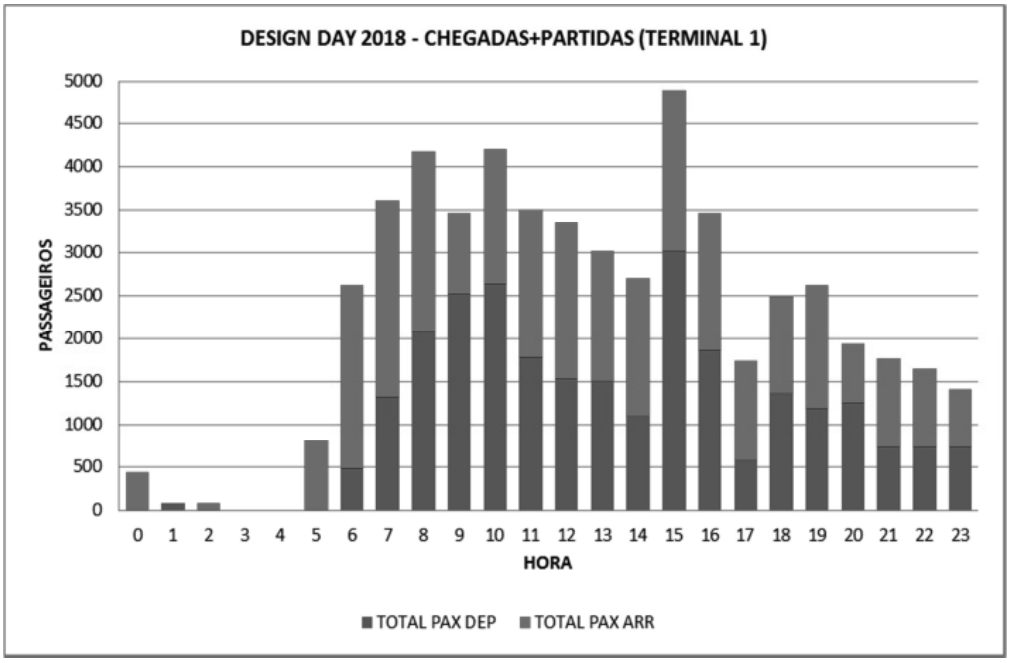


Figura VIII – Volume de passageiros diários no ano de 2018 (Terminal 1)

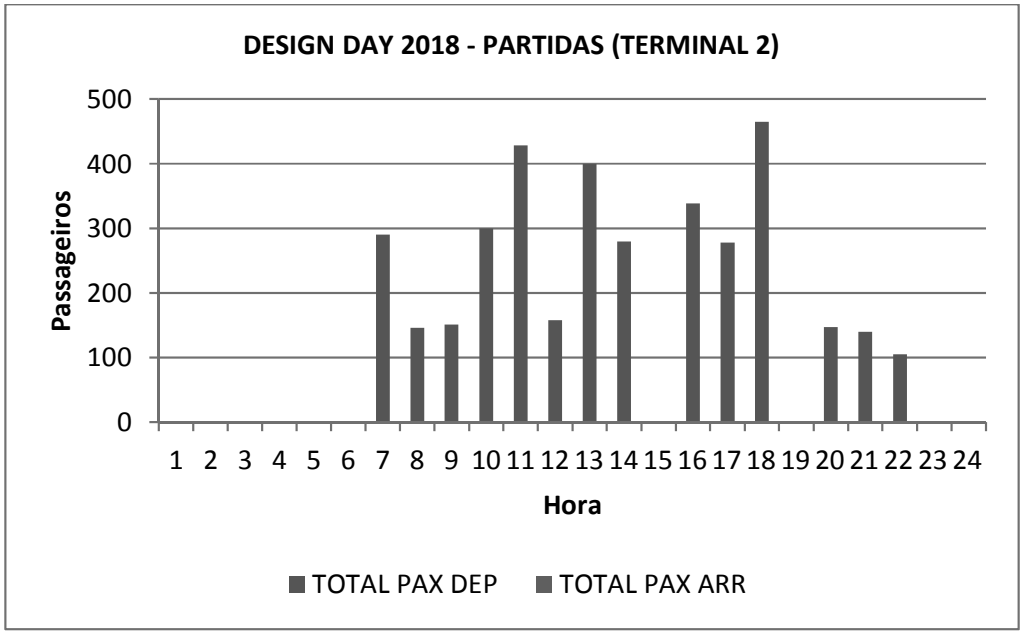


Figura IX – Volume de passageiros diários no ano de 2018 (Terminal 2)

Em seguida procedeu-se à segmentação por tipo de passageiro em cada um dos fluxos para determinar o respetivo volume.

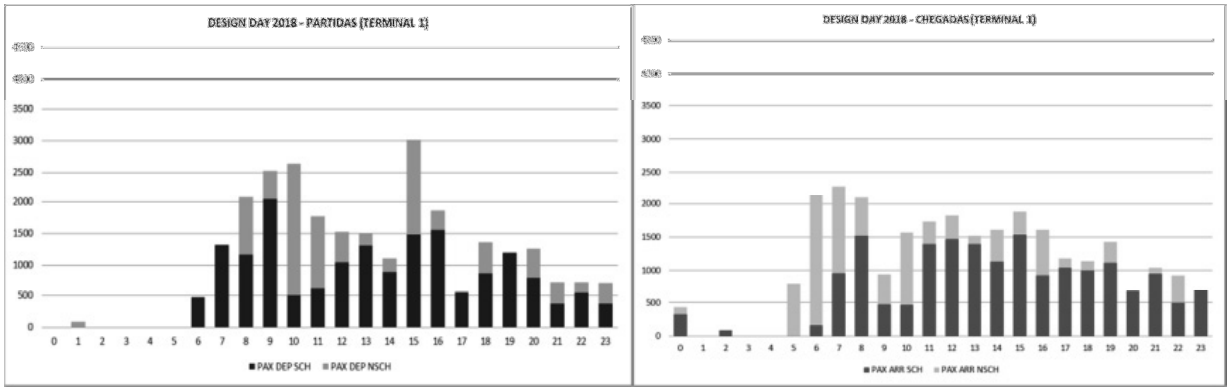
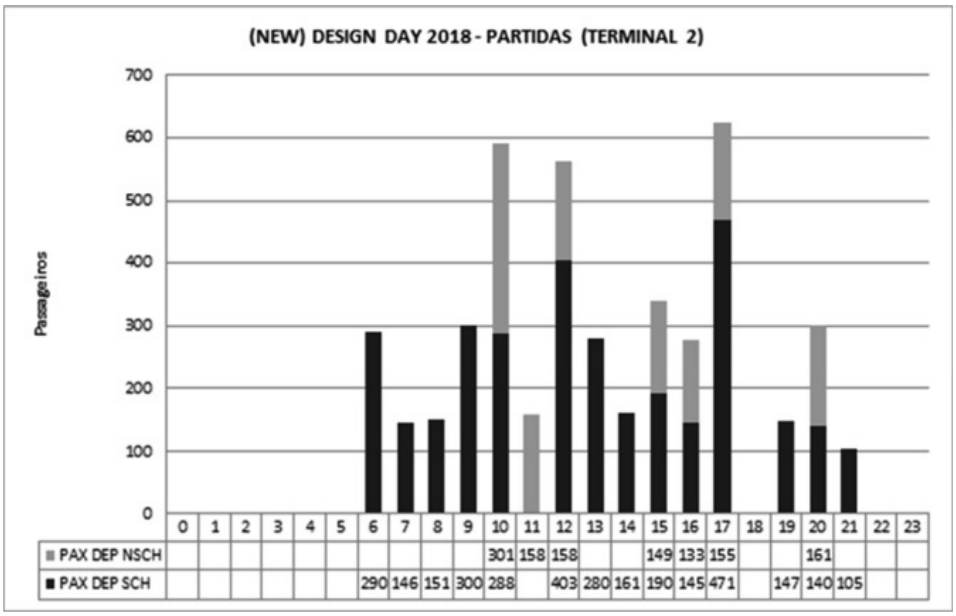


Figura X – Volume de passageiros diários 2018 (T1) - Distinção por Fluxo e Tipo de Passageiro



	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
PAX DEP NSCH											301	158	158			149	133	155			161			
PAX DEP SCH							290	146	151	300	288		403	280	161	190	145	471		147	140	105		

Figura XI – Volume de pax diários em 2018 (T2) - Distinção por Fluxo e Tipo de Passageiro

A Fig. XII indica os requisitos nas principais áreas de movimento de passageiros e/ou os processadores, calculados com base no volume de passageiros estimados para 2018 e tendo em consideração a prestação de um nível de serviço C da IATA.

Em coluna justaposta, apresentam-se as áreas e/ou os processadores dos subsistemas do Terminal de Passageiros disponibilizados em 2018.

Acresce-se que um nível de serviço C é recomendado pela IATA para efeitos de planeamento das infraestruturas. Devemos ter no entanto em consideração que um nível de serviço inferior poderá ser adequado para períodos de curta duração o que permitirá um melhor aproveitamento das infraestruturas disponibilizadas.

	Procura em 2018	Capacidade necessária em 2018	Capacidade disponibilizada em 2018
Partidas			
Zona de paragem na frente do Terminal (para Táxi e TI)	2400pax/h	191m	**(1)**
Zona pública destinada às Partidas	2400pax/h	2850m²	8400m²
Registo de passageiros (excluindo infraestruturas para *self check in*)	2200pax/h	80un	82un
Zona de registo de passageiros (filas de espera)	2200pax/h	605m²	1000m²
Posições de controlo de segurança (com configuração de 1Magnetómetro:2Raio-X) – Raio-X Centralizado	2400pax/h	9un	13un (3640 pax/h)
Posições de controlo de passaportes	2200pax/h	20un	18un+7RAPIDS
Portas de embarque Schengen	20 mov/h	26 portas	29portas (23 mov/h)
Portas de embarque Não Schengen	10 mov/h	19 portas	19portas (10 mov/h) (5)
Zona de embarque Schengen	2100pax/h	3150m²	29500m² (2/3/4)
Zona de embarque N Schengen	2100pax/h	1260m²	12500m² (2/3/4)
Chegadas			
Posições de controlo de passaportes	2000pax/h	18un	18un+7RAPIDS
Sistema de Recolha de bagagem	1600pax/h	1852 bag/h	6250 bags/h (5400pax/h)
Zona afecta à recolha de bagagem	1600pax/h	1600m²	3700m²
Alfândega	1600pax/h	7 posições	10 posições
Zona pública de Chegadas	1600pax/h	2500m²	6000m²
Zona de paragem na frente do Terminal (para Táxi e TI)	1600pax/h	60m	170m

Figura XII – Cálculos de Capacidade IATA – Terminal 1

*Notas:
1. A definir no novo projeto de *Curbside* de Partidas (em curso)
2. Inclui áreas de circulação, *gate*s e *piers* destinadas aos passageiros.
2. Não inclui áreas dedicadas, em exclusivo, às atividades não aviação.
4. A área existente resulta em parte da geometria do terminal.
5. Assumindo a utilização das 3 *swing gates* para processar embarques Não Schengen.

De acordo com a análise efetuada, o edifício do Terminal 1 de Passageiros satisfaz as necessidades de serviço no horizonte do presente Plano Estratégico, evidenciando-se contudo uma limitação de capacidade, para o final do período, relacionada com o número de portas Não Schengen disponíveis. Para além da viabilização das 3 *swing*

gates, conforme já previsto, a otimização do tempo de ocupação das portas irá ser um requisito adicional.

De notar que com o aumento de volume de passageiros para 2018, o Terminal iria sofrer outros constrangimentos não fora as intervenções que estão programadas nomeadamente no Controlo de Segurança Centralizado do Terminal 1, vide plano de investimentos para o horizonte do plano.

Os restantes subsistemas foram alvo de intervenção recente no âmbito do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto de Lisboa (PDALS), facto que explica a qualidade de serviço que está previsto ser disponibilizado em 2018

	Procura	**Capacidade necessária**	**Capacidade disponibilizada**
Partidas			
Zona de paragem na frente do Terminal (para Táxi e TI)	626pax/h	118m	130m
Zona pública destinada às Partidas	626pax/h	563m²	800m²
Registo de passageiros (excluindo infraestruturas para *self check in*)	626pax/h	17un	22un
Zona de registo de passageiros (filas de espera)	626pax/h	149m²	400m²
Posições de controlo de segurança	626pax/h	5x1:1 ou 3x1:2	3x1:1+2x1:2 (940pax/h)
Posições de controlo de passaportes	301pax/h	3un	4un+3RAPID
Portas de embarque Schengen	3 mov/h	3 portas	10 portas (13mov/h)
Portas de embarque Não Schengen	2 mov/h	2 portas	4 portas (5mov/h)
Zona de embarque Schengen	471pax/h	707m²	800m²
Zona de embarque Não Schengen	301pax/h	361m²	500m²

Figura XIII – Cálculos de Capacidade IATA – Terminal 2

Nota: O T2 tem capacidade para processar o tráfego de partidas previsto no horizonte do Plano. As zonas de embarque Schengen e n/ Schengen são as que apresentam uma procura mais próxima da capacidade disponível.

Relativamente ao Terminal 2, idêntica análise (Fig. XIII) revelou serem cumpridas as necessidades de serviço no horizonte do Plano Estratégico, conforme requerido no Contrato de Concessão, existindo mesmo uma folga apreciável de capacidade suscetível de acolher novos incrementos de partidas se os outros subsistemas, designadamente do lado ar possibilitarem essa evolução.

AEROPORTO DO PORTO (FRANCISCO SÁ CARNEIRO)

Capacidade Global

A avaliação da capacidade do aeroporto do Porto para fazer face à procura esperada no horizonte do projeto inicia-se com uma comparação entre a capacidade teórica disponibilizada e a que foi utilizada em 2012, assim como a determinação da mesma relação para o ano de 2018, ambas medidas em movimentos anuais.

	2012 (20mov/hora)*	2018 20mov/hora
Capacidade teórica*	133 500	133 500
Capacidade utilizada (nº mov)	59 215	60 950
Capacidade utilizada (%)	45%	46%

Figura XIV – Avaliação da capacidade em 2018

*A capacidade teórica é obtida considerando os 20 movimentos/hora que o aeroporto disponibiliza, diariamente, durante 18 horas (06:00 às 24:00), acrescida de 2100 movimentos anuais no período noturno, conforme portaria 831 de 2007.
** Sem aumento de capacidade

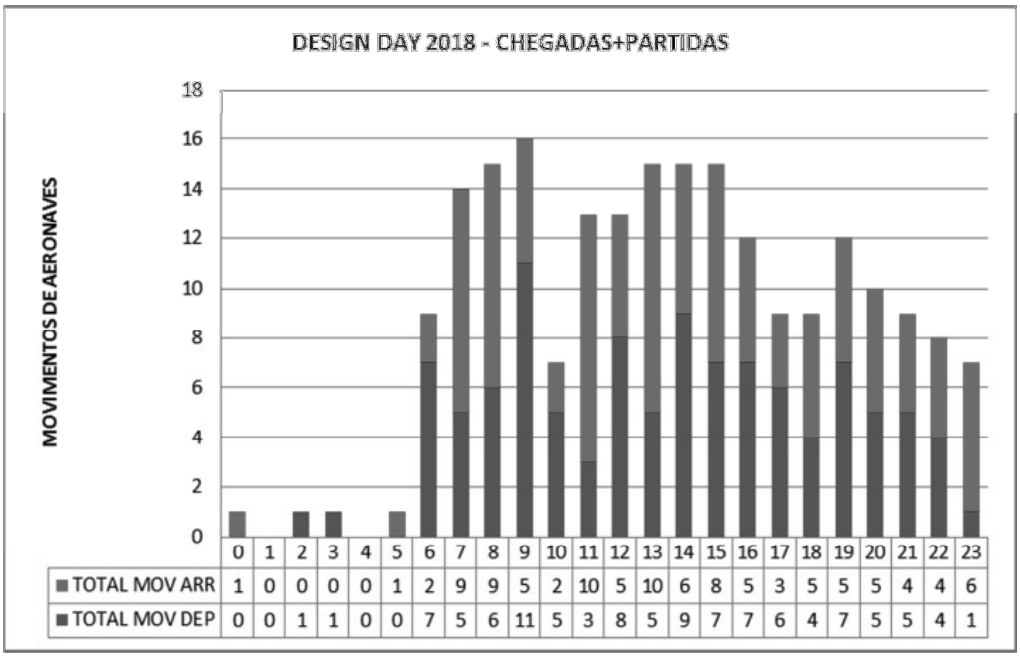
O nível de utilização da capacidade global medida em movimentos por hora tem espaço para incrementos significativos no aeroporto do Porto apesar de uma pequena recuperação esperada durante o período do plano.

Seguidamente procedeu-se à análise da capacidade das infraestruturas aeroportuárias e da sua suficiência (ou não) para processar a procura esperada, no horizonte do plano. O primeiro passo foi a construção de um *design day*, para 2018, que reproduza o modelo verificado em 2012, com a introdução das alterações decorrentes do cenário central das previsões de tráfego, quer em termos de volume quer da distribuição horária correspondente.

O critério de seleção do *design day* recaiu no dia mais próximo do dia médio do mês de ponta, em cada um dos dois anos sobre os quais foi efetuada a análise.

Para "*peak hour*" foi selecionada a hora com mais tráfego do "*design day"*tendo-se procedido a alguns arredondamentos do número de passageiros de cada fluxo.

A previsão de movimentos no *design day* para 2018 são as que se indicam no gráfico seguinte.



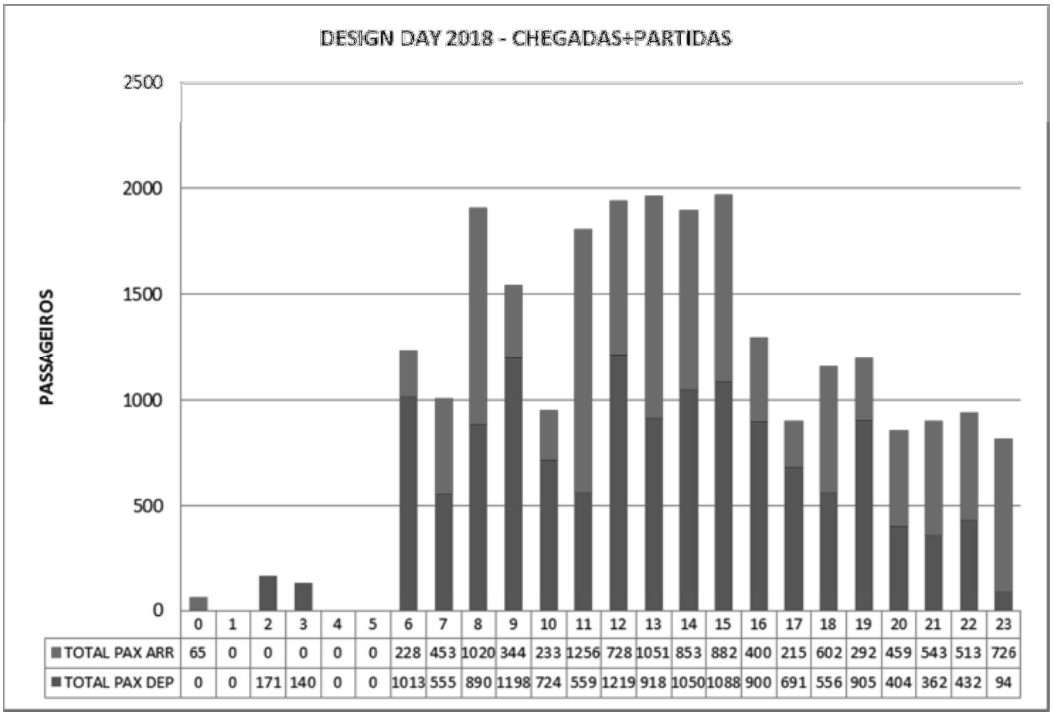
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
TOTAL MOV ARR	1	0	0	0	0	1	2	9	9	5	2	10	5	10	6	8	5	3	5	5	5	4	4	6
TOTAL MOV DEP	0	0	1	1	0	0	7	5	6	11	5	3	8	5	9	7	7	6	4	7	5	5	4	1

Figura XV – Distribuição horária dos movimentos (chegadas/partidas) no *design day* de 2018

Nota: O período das 00:00 às 06:00 corresponde ao período de *night curfew.*

O número de movimentos na *peak hour* que se verifica no período 08:00 – 09:00 é de 16 ATM, representado sobretudo por descolagens.

Em termos dos passageiros embarcados e desembarcados temos:



	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
TOTAL PAX ARR	65	0	0	0	0	0	228	453	1020	344	233	1256	728	1051	853	882	400	215	602	292	459	543	513	726
TOTAL PAX DEP	0	0	171	140	0	0	1013	555	890	1198	724	559	1219	918	1050	1088	900	691	556	905	404	362	432	94

Figura XVI – Distribuição horária dos passageiros (chegadas/partidas) no *design day* de 2018

O perfil diário evidencia uma distribuição bastante uniforme ao longo do dia pelo que a gestão da capacidade aeroportuária está mais facilitada no aeroporto do Porto.

A *peak hour* de passageiros verifica-se entre as 12:00 e as 13:00 com valores próximos dos 2000 passageiros a embarcar e desembarcar. A capacidade declarada situa-se acima desses valores (1600 partidas e 1600 chegadas).

Análise de capacidade por subsistema

Pista

Capacidade/ano	2012	2018
Capacidade declarada (atual e prevista)	20	20
Procura na *peak hour* (real e previsional)	n.a	16

Figura XVII – Capacidade de pista 2012-2018

A capacidade declarada é igualmente um valor teórico que pode ser excedido em boas condições de operação ou não ser sequer atingido em condições adversas.

Como se pode verificar não são expetáveis constrangimentos de capacidade de pista no horizonte do plano.

Plataforma de estacionamento

Conforme tabela que se insere seguidamente o aeroporto do Porto tem uma relação entre os movimentos declarados por hora e o número de *stands* que oferece de 2,25.

Stands/anos	2012	2018
Nº *Stands*	36	36
Coeficiente de relação *stands*/ movimentos "*peak hour*"	2,25	2,25

Figura XVIII – Tabela comparativa de *stands* – 2012-2018

Para um aeroporto que processa fundamentalmente tráfego ponto a ponto (não integra operação *hub*), este parâmetro é superior aos valores considerados aceitáveis pela indústria.

Mesmo o facto de o aeroporto ter uma base operacional da companhia Ryannair, o que faz aumentar as necessidades de posições de estacionamento por se tratar de uma realidade mais complexa em termos de tipologia de operação, continua a verificar-se uma posição confortável para a operação do aeroporto, no que respeita ao estacionamento de aeronaves.

Terminal de Passageiros

As infraestruturas do Terminal de Passageiros do aeroporto do Porto foram analisadas com base no volume de passageiros previsto para períodos de ponta determinados através da análise de horários, taxas de ocupação das aeronaves e previsões de tráfego.

A análise baseou-se nos volumes de passageiros processados no dia de referência (*Design Day*) previsto para o ano de 2018 mais concretamente nos períodos de ponta previstos para esse dia, por tipo de fluxo e de origem/destino do passageiro).

A utilização do conceito de *busy hour ou peak hour* da IATA (neste estudo definida como a hora de ponta do *design day*) é reconhecida internacionalmente como uma boa prática na atividade de planeamento das infraestruturas aeroportuárias.

A análise do Terminal de Passageiros do aeroporto do Porto baseou-se nos volumes de passageiros processados no dia de referência (*Design Day*) previsto para o ano de 2018, mais concretamente nos períodos de ponta ocorridos nesse dia, por tipo de fluxo e de passageiro.

A Fig. XIX indica a procura em 2018 (em passageiros) e a capacidade necessária em termos de requisitos de áreas e/ou equipamentos tendo em consideração a prestação de um nível de serviço C da IATA.

Em coluna justaposta, apresentam-se as áreas e/ou os equipamentos dos subsistemas do Terminal de Passageiros disponibilizados em 2018.

Acresce-se que um nível de serviço C é recomendado pela IATA para efeitos de planeamento das infraestruturas. Devemos ter no entanto em consideração que um nível de serviço inferior poderá ser adequado para períodos de curta duração o que permitirá um melhor aproveitamento das infraestruturas disponibilizadas.

	Procura	**Capacidade necessária**	**Capacidade disponibilizada**
Partidas			
Zona de paragem na frente do Terminal (para Táxi e TI)	1219pax/h	30m	180m
Zona pública destinada às Partidas	1219pax/h	640m²	13000m²
Registo de passageiros (excluindo infraestruturas para *self check in*)	1219pax/h	17un	60un
Zona de registo de passageiros (filas de espera)	1219pax/h	315m²	2400m²
Posições de controlo de segurança (pórticos) – Raio-X Centralizado	1219pax/h	5un	6un
Posições de controlo de passaportes	455pax/h	4un	18un
Portas de embarque Schengen	10 mov/h	14 gates	16 gates/12mov/h
Portas de embarque Não Schengen	2 mov/h	3 gates	9 gates/7 mov
Zona de embarque Schengen	1219pax/h	1550m²	14000m²
Zona de embarque Não Schengen	455pax/h	580m²	6000m²
Chegadas			
Posições de controlo de passaportes	403pax/h	4un	18+6un
Sistema de Recolha de bagagem	1256pax/h	1457 bag/h	5500bags/h (4741pax/h)
Zona afeta à recolha de bagagem (excluindo equipamentos)	1256pax/h	1100m²	1900m²
Alfândega	1256pax/h	3 posições	3 posições
Zona pública destinada às Chegadas	1256pax/h	1600m²	7700m²
Zona de paragem na frente do Terminal (para Táxi e TI)	1256pax/h	30m²	150m²

Figura XIX – Cálculos de Capacidade IATA

De acordo com a análise efetuada, o edifício do Terminal de Passageiros satisfaz as necessidades de serviço no horizonte do presente plano, sendo que o subsistema mais penalizante corresponde ao do controle de segurança centralizado que disponibiliza, no fim do período uma capacidade próxima da necessária.

AEROPORTO DE FARO

Capacidade Global

A avaliação da capacidade do aeroporto de Faro para fazer face à procura esperada no horizonte do projeto inicia-se com uma comparação entre a capacidade teórica disponibilizada e a que foi utilizada em 2012, assim como a determinação da mesma relação para o ano de 2018, ambas medidas em movimentos anuais.

	2012 (24mov/hora)*	2018 24mov/hora
Capacidade teórica*	157 680	157 680**
Capacidade utilizada (nº mov)	41 737	46 464
Capacidade utilizada (%)	26,5%	29,5%

Figura XX – Avaliação da capacidade em 2018

*A capacidade teórica é obtida considerando os 24 movimentos /hora que o aeroporto disponibiliza, diariamente, durante 18 horas (06:00 às 24:00).
** Sem aumento de capacidade

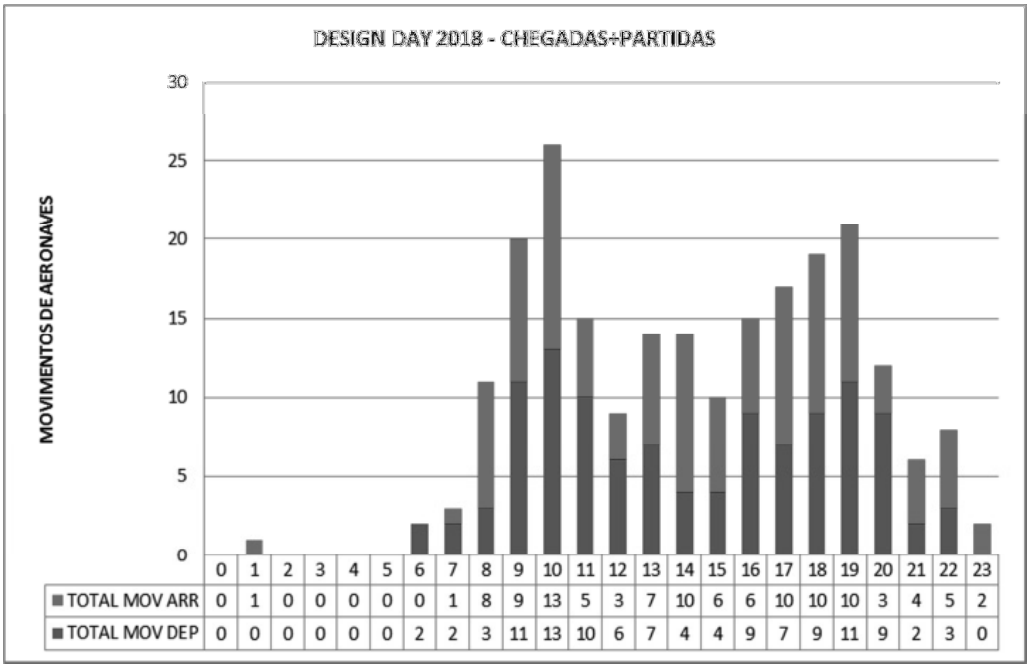
O nível de utilização da capacidade global, medida em movimentos por hora, tem espaço para incrementos significativos no Aeroporto de Faro apesar da recuperação esperada durante o período do plano.

Seguidamente procedeu-se à análise da capacidade das infraestruturas aeroportuárias e da sua suficiência (ou não) para processar a procura esperada, no horizonte do plano. O primeiro passo foi a construção de um *design day*, para 2018, que reproduza o modelo verificado em 2012, com a introdução das alterações decorrentes do cenário central das previsões de tráfego, quer em termos de volume quer da distribuição horária correspondente.

O critério de seleção do *design day* recaiu no dia mais próximo do dia médio do mês de ponta, em cada um dos dois anos sobre os quais foi efetuada a análise.

Para "*peak hour*" foi selecionada a hora com mais tráfego do "*design day"* tendo-se procedido a alguns arredondamentos do número de passageiros de cada fluxo.

Em termos de distribuição horária dos movimentos para 2018 está prevista a que o gráfico seguinte documenta.



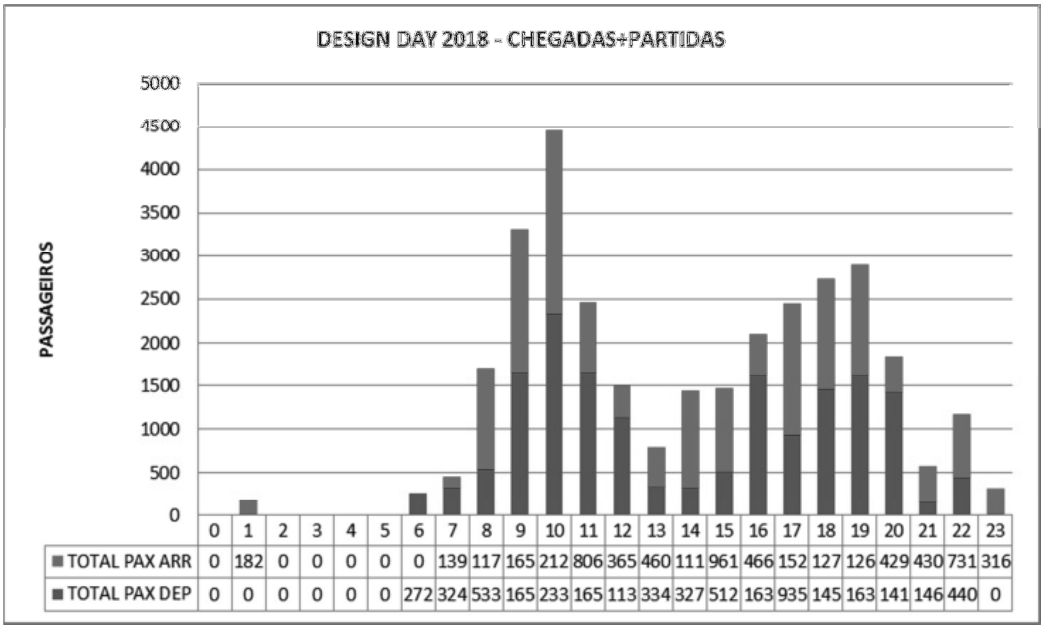
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
TOTAL MOV ARR	0	1	0	0	0	0	0	1	8	9	13	5	3	7	10	6	6	10	10	10	3	4	5	2
TOTAL MOV DEP	0	0	0	0	0	0	2	2	3	11	13	10	6	7	4	4	9	7	9	11	9	2	3	0

Figura XXI – Distribuição horária dos movimentos (chegadas/partidas) no *design day* de 2018

A *peak hour* está prevista para o período das 10:00 às 11:00 da manhã e corresponde a 26 ATM numa hora.

De referir que a satisfação da procura acima assinalada irá obrigar a uma revisão, em alta, da capacidade declarada para o subsistema do lado ar do aeroporto que presentemente se situa nos 24 ATM/hora.

Em termos dos passageiros desembarcados e embarcados a distribuição é a seguinte:



	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
TOTAL PAX ARR	0	182	0	0	0	0	0	139	117	165	212	806	365	460	111	961	466	152	127	126	429	430	731	316
TOTAL PAX DEP	0	0	0	0	0	0	272	324	533	165	233	165	113	334	327	512	163	935	145	163	141	146	440	0

Figura XXII – Distribuição horária dos passageiros (chegadas/partidas) no *design day* de 2018

O perfil diário evidencia uma acentuada distribuição em duas ondas diárias sendo que a da manhã, que se prolonga até ao meio-dia concentra os problemas de capacidade que adiante serão evidenciados.

O trabalho, com resultados não garantidos à partida em torno de fazer o *depeaking* deste período, poderia aportar ganhos significativos de capacidade.

Podemos constatar, igualmente, que na *peak hour* a procura de passageiros se situa nos 4500 pax /hora, (*both ways*).

Dado que a capacidade declarada está situada nos 4800 pax por hora, repartida em 2400 pax/hora em cada um dos fluxos, verifica-se que este valor se aproxima do valor da capacidade declarada já para 2018, à semelhança do que foi referido para a capacidade do lado ar.

Conforme se poderá verificar na tabela de cálculo das capacidades do terminal de passageiros, há um subsistema crítico em termos de capacidade por igualar, no fim do período do plano (2018), a capacidade disponível com a capacidade necessária para processar o tráfego esperado. Trata-se do controle de passaportes nas partidas.

Haverá certamente ganhos de eficiência a carrear para este subsistema sob pena de se introduzirem irregularidades nas partidas para o espaço não Schengen e terceiros.

Análise de capacidade por subsistema

Pista

Capacidade/ano	2012	2018
Capacidade declarada (atual e prevista)	24	24
Procura na *peak hour* (real e previsional)	n.a	26

Figura XXIII – Capacidade de pista 2012-2018

A capacidade declarada é igualmente um valor teórico que pode ser excedido em boas condições de operação ou não ser sequer atingido em condições adversas.

Como se pode verificar são expetáveis constrangimentos de capacidade de pista no horizonte do plano, conduzindo à necessidade de rever a capacidade declarada ou, em alternativa tentar obter ganhos através de *depeaking*.

Investimentos recentes realizados neste aeroporto potenciam acréscimos de capacidade designadamente de pista. Há contudo a necessidade de harmonizar capacidades com os restantes subsistemas e, conforme já anteriormente referido também no terminal de passageiros a capacidade se encontra em valores próximos dos da procura estimada.

Lembra-se a este propósito que o cenário adotado para esta análise de capacidade é o cenário central das previsões de tráfego. Naturalmente que os volumes de tráfego previstos pelo cenário otimista a verificarem-se, agravam os problemas referidos.

Plataforma de estacionamento

Conforme tabela que se insere seguidamente o aeroporto de Faro tem uma relação entre os movimentos declarados por hora e o número de *stands* que oferece de 1,3.

Stands/anos	2012	2018
Nº *Stands* Versão máxima	33	33
Coeficiente de relação *stands*/ movimentos "*peak hour*"	1,3	1,3

Figura XXIV – Tabela comparativa de *stands* – 2012-2018

Para um aeroporto que processa fundamentalmente tráfego ponto a ponto (não integra operação *hub*), este parâmetro aproxima-se dos valores considerados aceitáveis pela indústria.

Contudo, o facto de o aeroporto ter uma base operacional da companhia Ryanair faz aumentar as necessidades de posições de estacionamento tratando-se de uma realidade mais complexa em termos de tipologia de operação pelo que, num horizonte mais alargado, e a manterem-se as perspetivas positivas para o aeroporto de Faro, é previsível a necessidade de incrementar a capacidade deste subsistema.

Terminal de Passageiros

As infraestruturas do Terminal de Passageiros do aeroporto foram analisadas com base no volume de passageiros previsto para períodos de ponta determinados através da análise de horários, taxas de ocupação das aeronaves e previsões de tráfego.

A análise baseou-se nos volumes de passageiros processados no dia de referência (*Design Day*) previsto para o ano de 2018 mais concretamente nos períodos de ponta previstos para esse dia, por tipo de fluxo e de passageiro

A utilização do conceito de *busy hour ou peak hour* da IATA (neste estudo definida como a hora de ponta do *design day*) é reconhecida internacionalmente como uma boa prática na atividade de planeamento das infraestruturas aeroportuárias.

Para efeitos da análise do Terminal de Passageiros foi contemplada a nova configuração, atualmente em estudo, e que antevê a relocalização dos subsistemas de controlo de passaportes nas Partidas e de controlo de segurança, bem como a expansão deste último para fazer face à procura.

A análise baseou-se nos volumes de passageiros processados no dia de referência (*Design Day*) previsto para o ano de 2018, mais concretamente nos períodos de ponta ocorridos nesse dia, por tipo de fluxo e de passageiro.

A Fig. XXV indica a procura em 2018 (em passageiros) e a capacidade necessária em termos de requisitos de áreas e/ou equipamentos tendo em consideração a prestação de um nível de serviço C da IATA.

Em coluna justaposta, apresentam-se as áreas e/ou os equipamentos dos subsistemas do Terminal de Passageiros disponibilizados em 2018.

Acresce-se que um nível de serviço C é recomendado pela IATA para efeitos de planeamento das infraestruturas. Devemos ter no entanto em consideração que um

nível de serviço inferior poderá ser adequado para períodos de curta duração o que permitirá um melhora aproveitamento das infraestruturas disponibilizadas.

	Procura	Capacidade necessária	Capacidade disponibilizada
Partidas			
Zona de paragem na frente do Terminal (p/ Táxi e TI)	2334pax/h	65m	230m
Zona pública destinada às Partidas	2334pax/h	900m²	3500m²
Registo de passageiros (excluindo infraestruturas para *self check in*)	2334pax/h	45un	60un
Zona de registo de passageiros (filas de espera)	2334pax/h	600m²	2850m²
Posições de controlo de segurança (pórticos) – Raio-X Centralizado	2334pax/h	8un	9un
Posições de controlo de passaportes	2038pax/h	9un	9un+6 RAPID
Portas de embarque	13 mov/h	17 portas	21portas (17mov/h)
Zona de embarque Schengen	1205pax/h	1450m²	1530m²
Zona de embarque Não Schengen	2038pax/h	2450m²	2950m²
Chegadas			
Posições de controlo de passaportes	1674pax/h	4un	9un+6RAPIDS
Sistema de Recolha de bagagem	1674pax/h	1942 bag/h	4500bags/h (3880pax/h)
Zona afecta à recolha de bagagem	1674pax/h	995m²	1920m²
Alfândega	2121pax/h	1 posição	1 posição
Zona pública destinada às Chegadas	2121pax/h	400m	1300m
Zona de paragem na frente do Terminal (p/ Táxi e TI)	2121pax/h	75m	170m

Figura XXV – Cálculos de Capacidade IATA

De acordo com a análise efetuada, o edifício do Terminal de Passageiros satisfaz as necessidades de serviço no horizonte do presente plano, atentas as referências anteriores. Os subsistemas que se apresentam mais próximo do limite da capacidade são: o controle de passaportes de partidas e o controle de segurança centralizado. O primeiro beneficia da existência do sistema RAPID, sem o que estaria no limite de capacidade em 2018.

TERMINAL CIVIL DE BEJA

Trata-se de uma infraestrutura com algumas especificidades atendendo a que uma parte dos subsistemas e, por conseguinte a capacidade dos mesmos, está sob a esfera militar (Base Aérea de Beja).

No que respeita à procura, representada em movimentos e passageiros, mesmo em valores anuais, a sua expressão é muito reduzida.

No futuro próximo e, com expressão no horizonte do projeto, o esforço de viabilização desta infraestrutura passa por encontrar outros produtos que possam ser complementares aos passageiros.

Destaca-se a este propósito: a manutenção de aeronaves, a assemblagem de peças de aeronaves, a formação de pilotos e a carga aérea.

Assim, no horizonte deste plano não são expectáveis quaisquer constrangimentos de capacidade no Terminal Civil de Beja.

AEROPORTOS DOS AÇORES

A realidade constituída pelos aeroportos dos Açores apresenta-se com contornos significativamente diferentes dos que enformam os aeroportos do continente (Lisboa, Faro e Porto).

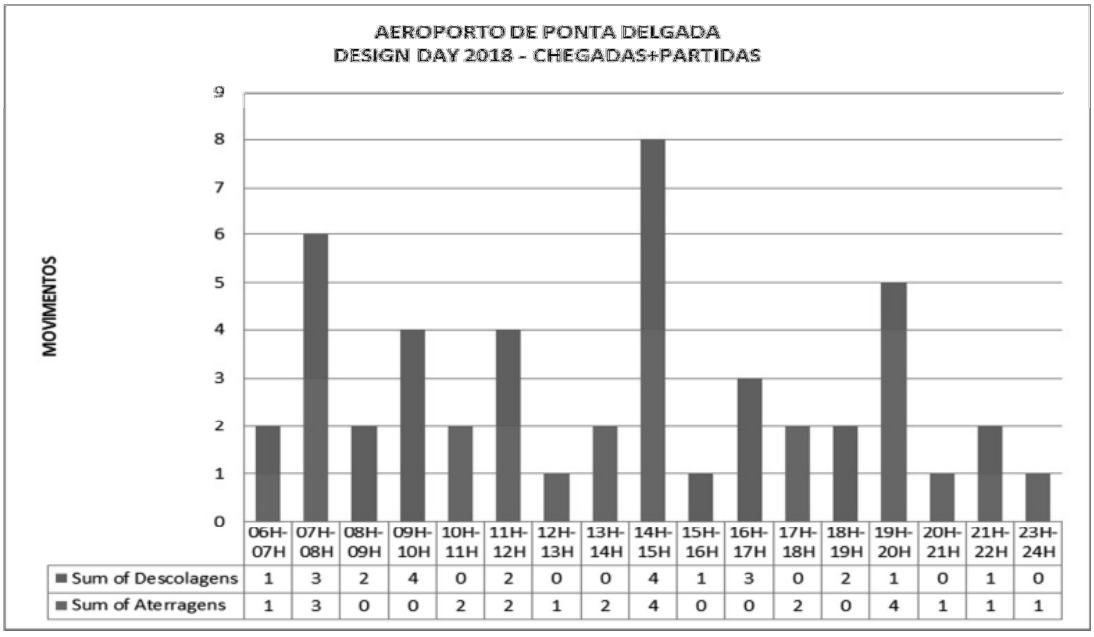
Com efeito, mau grado o esforço que tem vindo a ser desenvolvido pelos responsáveis pelo marketing aeroportuário da empresa, quer a nível central quer a nível local, o tráfego nestes aeroportos tem tido um comportamento modesto tendo mesmo decrescido nos anos mais recentes.

A dimensão da população residente, o tipo de turismo que atraem o qual não implica a movimentação de grandes massas, mesmo apesar da dimensão da comunidade açoriana no estrangeiro, não permitem antecipar grandes volumes de tráfego no horizonte do plano.

Aeroporto de Ponta Delgada – João Paulo II

Do conjunto dos aeroportos geridos pela ANA no arquipélago destaca-se, pela dimensão de tráfego e infraestruturas correspondentes, o aeroporto da capital - Ponta Delgada.

Procura prevista de movimentos hora no *design day*:

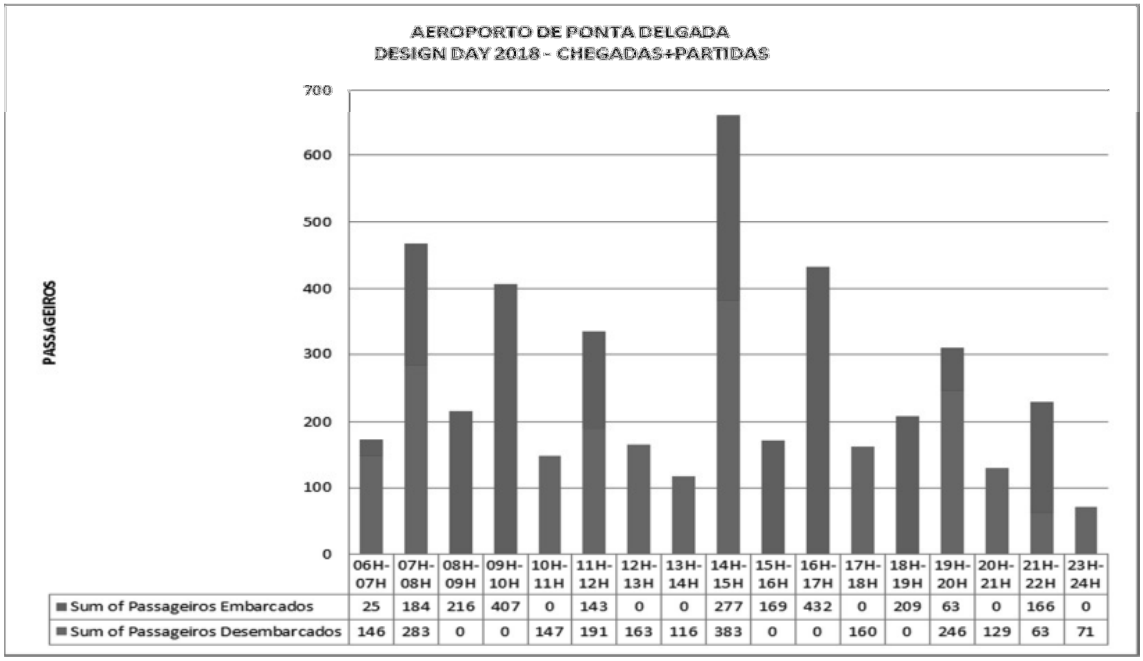


	06H-07H	07H-08H	08H-09H	09H-10H	10H-11H	11H-12H	12H-13H	13H-14H	14H-15H	15H-16H	16H-17H	17H-18H	18H-19H	19H-20H	20H-21H	21H-22H	23H-24H
Sum of Descolagens	1	3	2	4	0	2	0	0	4	1	3	0	2	1	0	1	0
Sum of Aterragens	1	3	0	0	2	2	1	2	4	0	0	2	0	4	1	1	1

Figura XXVI – Distribuição horária dos movimentos (chegdas/partidas) no *design day* de 2018

A *peak hour* verificada entre as 14:00 e as 15:00 horas é de 8 ATM repartidos equitativamente em chegadas e partidas.

No que respeita aos passageiros os valores previstos para 2018 são:



	06H-07H	07H-08H	08H-09H	09H-10H	10H-11H	11H-12H	12H-13H	13H-14H	14H-15H	15H-16H	16H-17H	17H-18H	18H-19H	19H-20H	20H-21H	21H-22H	23H-24H
Sum of Passageiros Embarcados	25	184	216	407	0	143	0	0	277	169	432	0	209	63	0	166	0
Sum of Passageiros Desembarcados	146	283	0	0	147	191	163	116	383	0	0	160	0	246	129	63	71

Figura XXVII – Distribuição horária dos passageiros (chegadas/partidas) no *design day* de 2018

O perfil diário evidencia uma hora mais destacada mas singular, isto é, a hora seguinte já tem uma quebra significativa. Em termos de operação será este o período crítico para prevenir eventuais atrasos decorrentes de uma relação mais próxima entre a procura e a capacidade.

A *peak hour* acontece na mesma hora e corresponde a 660 passageiros a embarcar e desembarcar dos quais 277 são passageiros a embarcar e 383 passageiros a desembarcar.

Capacidade de Pista

Movimentos /hora	2012	2018
Capacidade declarada	14	14
Procura na *peak hour*	n.a	8

Figura XXVIII – Capacidade de pista 2012-2018

Capacidade do Terminal de Passageiros

Passageiros/hora	2012	2018
Capacidade declarada		
Partidas	900	556
Chegadas	720	620
Procura na *Peak hour*		
Partidas	n.a	380
Chegadas	n.a	400

Figura XXIX – Capacidade do Terminal de Passageiros 2012-2018

Pode assim concluir-se que não são expectáveis constrangimentos de capacidade no Aeroporto de Ponta Delgada, no horizonte do plano**.**

Aeroportos de Santa Maria, Horta e Flores

Conforme se pode comprovar pela tabela a seguir inserida as taxas de crescimento do número de movimentos previstas para este grupo de aeroportos são muito modestas e seguem-se a um período de contração da procura verificado nos anos mais recentes.

Do lado dos passageiros, dada a dimensão média da aeronave de referência, os crescimentos esperados são igualmente pouco significativos.

	2013	2017	tcma17/13
Santa Maria			
Movimentos Comerciais	2.431	2.484	0,5%
Movimentos Não Comerciais	58	58	0,0%
Totais	**2.490**	**2.542**	**0,5%**
Horta			
Movimentos Comerciais	3.855	3.922	0,4%
Movimentos Não Comerciais	177	177	0,0%
Totais	**4.033**	**4.100**	**0,4%**
Flores			
Movimentos Comerciais	1.040	1.051	0,3%
Movimentos Não Comerciais	43	43	0,0%
Totais	**1.084**	**1.094**	**0,2%**

Figura XXX – Previsão do movimento de aeronaves para 2013 e 2017

Em consequência, não são de esperar constrangimentos de capacidade aeroportuária no horizonte do presente plano.

AEROPORTOS DA MADEIRA

O conjunto dos aeroportos da Madeira é constituído por dois aeroportos, Madeira e Porto Santo com realidades distintas

O aeroporto da Madeira serve, além da população residente na ilha com o mesmo nome, uma procura turística de dimensão significativa, muito fidelizada a este destino.

O aeroporto do Porto Santo serve a comunidade da Ilha e uma procura turística mais recente e focada num produto diferente.

A dimensão da procura de cada um dos aeroportos espelha essa realidade.

No horizonte do Plano as taxas de crescimento estimadas são modestas conduzindo a volumes de tráfego muito similares aos que se verificaram em 2012.

Aeroporto da Madeira

Capacidade de Pista

Movimentos /hora	2012	2018
Capacidade declarada	7 Aterragens + 7 Descolagens	7 Aterragens + 7 Descolagens
Procura na *peak hour*	8	8*

Figura XXXI – Capacidade de pista 2012-2018

Capacidade do Terminal de Passageiros

Passageiros /hora	2012	2018
Capacidade declarada Partidas Chegadas	1.600 Chegada + 1.600 Partida (máximo de 1.100 Non Schengen)	1.600 Chegada + 1.600 Partida (máximo de 1.100 Non Schengen)
Procura na *Peak hour* Partidas Chegadas	1465 chegadas + partidas	1465*

Figura XXXII – Capacidade do Terminal de Passageiros 2012-2018

*Os crescimentos previstos no horizonte do plano, para o Aeroporto da Madeira não revelaram necessidade de alterar os valores de capacidade que servem de referência para planeamento.

No que concerne à capacidade do aeroporto da Madeira pode referir-se que:

- Com alguma regularidade, em picos de tráfego, formam-se filas significativas, nos canais de rastreio de passageiros e bagagens de mão, bem como nos embarques Non Schengen, mesmo operando nos limites da capacidade declarada do aeroporto;
- No canal de embarque, a alteração, para breve, do rastreio de LAG irá, muito provavelmente, tornar esta situação ainda mais inconveniente para os passageiros, bem como prejudicar o negócio não aviação;
- Nos embarques Non Schengen, para além do já referido, também o espaço existente, por vezes, se revela insuficiente para o número de embarques simultâneos, ainda que aquém da capacidade declarada;
- A inexistência da sala de trânsitos tem implicado o recurso à sala Não Schengen;
- Por outro lado, também relacionado com a sala Não Schengen, o recurso a esta sala, para os trânsitos, coloca em risco aspetos *Security*, como por exemplo, a presença em simultâneo de passageiros oriundos de países terceiros e outros passageiros com destino, por exemplo, à Europa.

Resumindo, a infraestrutura está dimensionada para uma capacidade anual de 3,5 milhões de passageiros, não tendo ainda atingido os 2,5 milhões. No entanto, como já referido, em períodos de pico a qualidade de serviço prestado aos passageiros é prejudicada, em especial no que respeita às filas de *check-in*, raio X de passageiros e bagagens de mão e sala Non Schengen.

Aeroporto do Porto Santo

Para o aeroporto de Porto Santo pode referir-se que, atendendo à dimensão de tráfego e às previsões estabelecidas para o horizonte do plano não se antecipam quaisquer problemas de capacidade da infraestrutura.

Estudos de Procura de Tráfego

Introdução

Aeroportos europeus – Situação 2012/2013

Apesar da significativa quebra de tráfego em 2008 e 2009, em 2012 verificou-se uma recuperação rápida do ritmo de crescimento, tendo o número de passageiros processados registado um crescimento de 1,8%.

No entanto, a carga aérea processada reduziu-se 2,8% e os movimentos de aeronaves 2,1%. Este último indicador reflete uma aposta das companhias aéreas na maximização de fatores de ocupação e de yields, em detrimento de aumentos de capacidade disponível.

O ritmo de crescimento foi bastante diferenciado entre países da Europa, tendo os principais *hubs* crescido 2,5% e os regionais apenas 0,4%, sendo que, de 2008 a 2012, os aeroportos da União Europeia cresceram 2,5% ao ano, enquanto os restantes cresceram a 35% ao ano.

Em 2013, o tráfego nos aeroportos europeus está a ser claramente influenciado pela anemia macroeconómica da Zona Euro, corelacionada com a crise das dívidas soberanas, bem como pelas tensões geopolíticas no Norte de África e Médio Oriente, pela volatilidade do preço do petróleo, pelas diversas taxas impostas aos viajantes e também pela introdução do ETS (*Emissions Trading Scheme*).

As companhias aéreas, principalmente as tradicionais, estão claramente a reduzir a capacidade oferecida (IAG -1,9%, Air France/KLM -2,1%, Lufthansa – 2,6%) e as falências continuam a surgir com alguma regularidade, com particular destaque para a Spanair e para a Malev, esta última com um impacte considerável na operação do *hub* de Budapeste que perdeu praticamente todas as suas ligações intercontinentais.

A instabilidade é também uma realidade, sendo certo que 20% das rotas a operar no mercado europeu estão sujeitas a aberturas e encerramentos casuísticos por parte das companhias aéreas, tornando o processo de planeamento dos aeroportos uma tarefa de complexidade acrescida.

Previsões das associações e indústria para 2013-2018

ICAO - Para 2013-2015: crescimento mundial de tráfego de passageiros (PKP – *Passenger Kilometer Performed*) de 4,4% para 2013, 5,9% para 2014 e 6,3% para 2015. Para a Europa, 4,4% para 2013, 5,5% para 2014, e 6,2 % para 2015.

ACI – Para 2012-2017 : crescimento médio anual mundial do tráfego de passageiros de 4,5%, e de 2,6% para a Europa, com tendência positiva, arrancando em 2013 com uma prespetiva de crescimento de 1,8% e terminando em 2017 com 2,8%. Maiores crescimentos para a região da Ásia Pacífico (+7,4%), América Latina (+6,4%), Médio Oriente (+6,7%) e África (+6%).

Medium term passenger forecast								
	Estimates		Forecasts					
	2012	YOY	2013	2014	2015	2016	2017	2012 - 2017
Africa	155.2	6.1%	5.3%	5.7%	6.1%	6.5%	6.6%	6.0%
Asia/Pacific	1'701.5	8.0%	7.7%	7.5%	7.4%	7.2%	7.0%	7.4%
Europe	1'611.6	1.7%	1.8%	2.4%	2.9%	3.0%	2.8%	2.6%
LAC	433.8	7.6%	6.9%	6.6%	6.3%	6.2%	6.1%	6.4%
Middle East	253.8	13.0%	8.0%	6.1%	6.4%	6.5%	6.4%	6.7%
North America	1'566.5	1.7%	1.8%	2.2%	2.2%	2.1%	2.0%	2.1%
World	5'722.5	4.5%	4.3%	4.5%	4.6%	4.7%	4.5%	4.5%

Figura XXXIII – Previsões ACI

Eurocontrol – (Para 2012-2019)[3]: Na Europa, crescimento médio anual de 2,3% dos movimentos IFR (*Instrument Flight Rules*) de aeronaves, com crescimento mais forte na Europa Oriental do que na Ocidental.

[3] *Documento Challenges of Growth 2013*

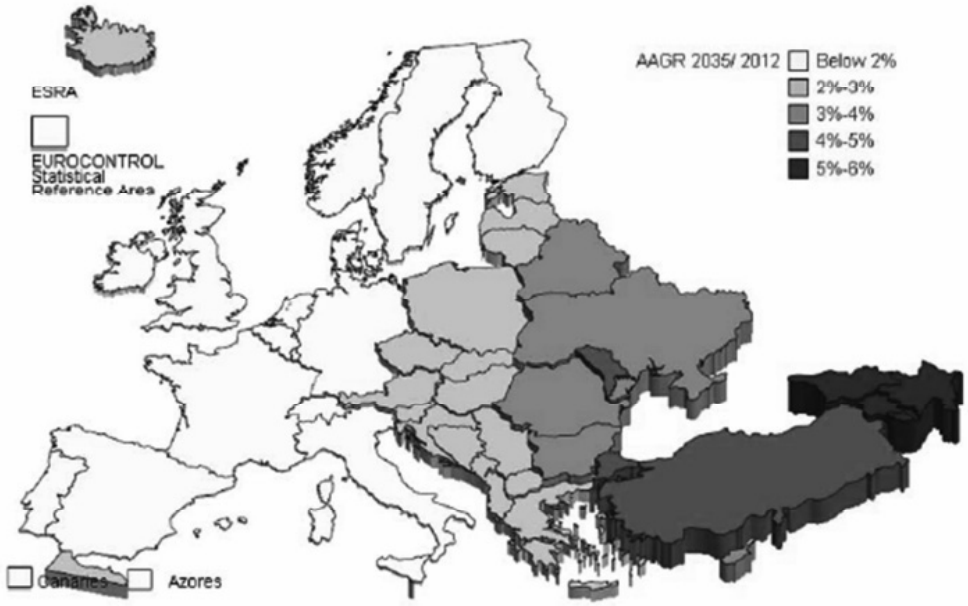


Figura XXXIV – Previsões Eurocontrol

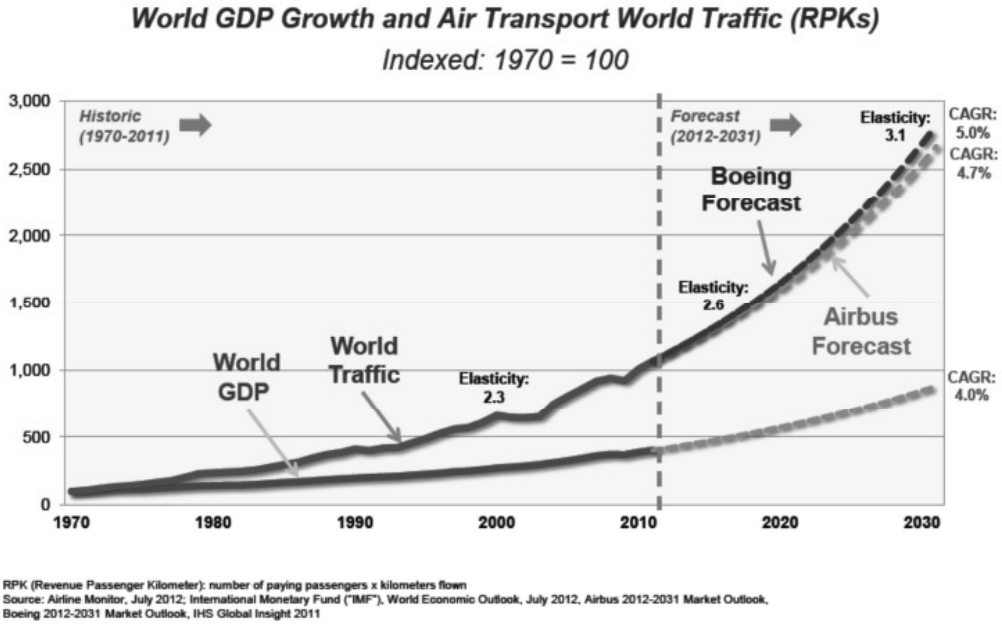


Figura XXXV – Evolução e previsão do crescimento do PIB e do transporte aéreo (RPK's)

Boeing (Para 2013-2032) - Crescimento da economia mundial de 3,2% ao ano e crescimento do número de passageiros processados mundialmente de 4,1%. Crescimento do RPK (*Revenue Passenger Kilometer*) de 5%, tal como o RTK (*Revenue Tonne Kilometer*) no que se refere à carga.

Em termos geográficos, os crescimentos estarão focados na região da Ásia Pacífico, na China e também na América Latina, sendo os crescimentos na Europa e América do Norte cerca de metade dos previstos para as regiões mencionadas. A frota mundial terá dobrado o número em 2032, comparado com 2013, sendo que as principais compras serão para a região da Ásia/Pacífico com uma quota de mercado de 37%, seguida da Europa e da América do Norte com uma quota de 21%.

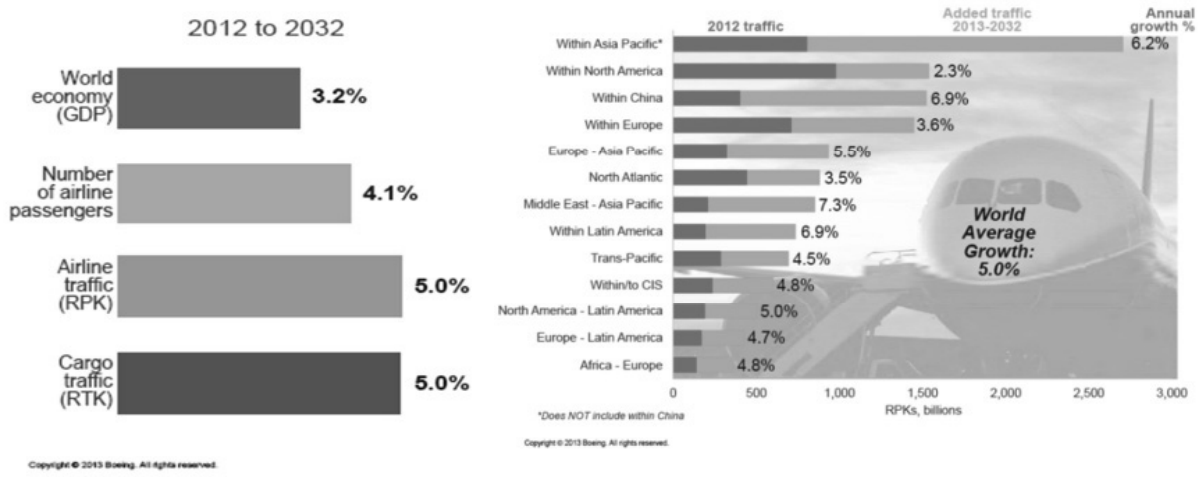


Figura XXXVI – Previsões BOEING

Previsões aeroportos rede ANA 2013-2017

Previsão de tráfego para 2013

Após terem atingido, em 2012, um total de 30,6 milhões de passageiros, com um crescimento de 1,4% face a 2011, os aeroportos que integram a rede ANA serviram, no 1º semestre de 2013, 14,3 milhões de passageiros comerciais, o que representou um crescimento relativo de 3,8% correspondente a um acréscimo de 530 mil passageiros face ao mesmo período de 2012, transportados em 132,2 movimentos de aeronaves (-0,5% em relação a 2012).

Desse total do 1º semestre, os oito Aeroportos ANA (excluindo Madeira e Porto Santo), foram responsáveis por 13,2 milhões de passageiros e por 121,3 movimentos de aeronaves, traduzindo-se num crescimento de 3,7% e num decréscimo de 1,7%, respetivamente, face ao 1º semestre do ano anterior.

O Aeroporto de Lisboa processou +4,4% de passageiros, sendo responsável por 66% do crescimento verificado e representando 56% do total de passageiros transportados nos Aeroportos ANA. O bom desempenho deste aeroporto está em grande parte alicerçado no crescimento registado pela principal companhia nacional, a TAP Portugal, que transportou mais 206 mil passageiros (+5,0%) no aeroporto da capital, reforçando desta forma o estatuto de companhia número um nesta infraestrutura (Quota de Mercado de 59,6%).

No caso dos Aeroportos da Madeira – Madeira e Porto Santo - estes processaram cerca de 1,13 milhões de passageiros comerciais, o que corresponde a um crescimento de 5,4% face ao período homólogo. A taxa média de ocupação subiu cerca de 1,4 p.p. e, do lado da oferta, registou-se um desempenho igualmente positivo nos movimentos de aeronaves (+0,8%), embora mais ligeiro, tendo o crescimento de tráfego sido conseguido especialmente à custa de fatores de ocupação mais altos.

Este desempenho assenta especialmente na boa performance do tráfego Regular, em particular com Origem/Destino no Reino Unido (+38 mil passageiros). O tráfego Doméstico (44,4% do total), com uma grande componente turística, evoluiu de forma moderada (+0,4%), mas por outro lado o tráfego internacional alavancou de forma decisiva o desempenho. Do lado das companhias aéreas merece realce o crescimento das britânicas Monarch e easyJet.

No quadro seguinte são apresentados os principais indicadores do tráfego comercial referentes ao primeiro semestre de 2013, para os dez Aeroportos que constituem a rede ANA (ANA + ANAM) e respetivas variações face ao semestre homólogo de 2012:

	Lisboa	Porto	Faro	Beja	Açores	ANA	Madeira	Rede ANA
Passageiros	7.313.310	2.871.715	2.483.205	771	506.111	13.175.112	1.131.639	14.306. 751
Variação 13-12	4.4%	1.8%	4,9%	(37,0%)	(0,9%)	3,7%	5,4%	3,8%
Movimentos de aeronaves	67.796	27.183	17.697	23	8.648	121.347	10.833	132.180
Variação 13-12	0.4%	(3,0%)	1,5%	27,8%	(5,3%)	(0,7%)	0,8%	(0,5%)
Lugares Oferecidos	9.728.320	3.692.559	3.024.100	1.116	814.090	17.260.185	1.494.425	18.754.610
Variação 13-12	0,3%	(2,5%)	2,8%	(43,1%)	(4,9%)	(0,2%)	3,5%	0,1%
Load-factor	75,3%	78,5%	82,8%	69,1%	64,8%	76,8%	76,6%	76,8%
Variação 13-12	3,0 p.p.	3,5 p.p.	1,7 p.p.	6,8 p.p.	2,8 p.p.	2,9 p.p.	1,4 p.p.	2,8 p.p.

Figura XXXVII – Tráfego Comercial aeroportos rede ANA – 1º Semestre de 2013

Em termos de mercados, na rede ANA são de destacar especialmente os crescimentos de R. Unido, França, Alemanha, Suíça e Holanda. No 1º semestre de 2013 as quebras mais importantes verificaram-se nos mercados Espanha, Portugal, Itália e Brasil (-246 mil passageiros no conjunto).

O quadro seguinte apresenta o comportamento dos principais mercados no 1º semestre de 2012 e 2013, bem como a respetiva variação da quota de mercado.

Mercado	2012	2013	Var. 12/13	Var%. 12/13	Var. QM 12/13	QM 13
United Kingdom	2,246,772	2,389,495	142,723	6.4%	0.39 pp	16.7%
Portugal	2,362,029	2,345,766	-16,263	-0.7%	-0.75 pp	16.4%
France	1,649,712	1,789,034	139,322	8.4%	0.53 pp	12.5%
Germany	1,299,237	1,408,028	108,791	8.4%	0.41 pp	9.8%
Spain	1,485,201	1,274,510	-210,691	-14.2%	-1.87 pp	8.9%
Switzerland	669,492	765,450	95,958	14.3%	0.49 pp	5.4%
Brazil	747,846	739,432	-8,414	-1.1%	-0.26 pp	5.2%
Netherlands	595,478	683,755	88,277	14.8%	0.46 pp	4.8%
Italy	587,147	576,631	-10,516	-1.8%	-0.23 pp	4.0%
Belgium	350,223	359,984	9,761	2.8%	-0.03 pp	2.5%
Outros	1,783,393	1,974,666	191,273	10.7%	0.86 pp	13.8%
Total Comercial	**13,776,530**	**14,306,751**	**530,221**	**3.8%**		

Figura XXXVIII – Principais mercados - aeroportos rede ANA – 1º Semestre de 2013

No que respeita à *'performance'* das companhias aéreas, apresentada no quadro seguinte, realce para os crescimentos nos passageiros transportados pela TAP, Ryanair e Transavia.com (+ 462 mil de passageiros no conjunto). Por outro lado, a Lufthansa e a Air France registaram neste semestre as quebras mais significativas (-62 mil passageiros no conjunto).

A dependência da TAP Portugal, que apresenta uma quota de Mercado de cerca de 40%, continua a ser uma realidade nos aeroportos da rede ANA.

Companhia	2012	2013	Var. 12/13	Var%. 12/13	Var. QM 12/13	QM 13
TAP Portugal	5,457,523	5,687,960	230,437	4.2%	0.14 pp	39.8%
Ryanair	1,759,608	1,882,533	122,925	7.0%	0.39 pp	13.2%
easyJet	1,788,373	1,844,197	55,824	3.1%	-0.09 pp	12.9%
Grupo SATA	657,282	665,042	7,760	1.2%	-0.12 pp	4.6%
transavia.com	365,089	473,497	108,408	29.7%	0.66 pp	3.3%
Lufthansa	482,097	444,417	-37,680	-7.8%	-0.39 pp	3.1%
Monarch	213,212	271,921	58,709	27.5%	0.35 pp	1.9%
Aer Lingus	158,806	183,426	24,620	15.5%	0.13 pp	1.3%
British Airways	159,731	177,007	17,276	10.8%	0.08 pp	1.2%
Air France	198,611	173,892	-24,719	-12.4%	-0.23 pp	1.2%
Outras	2,536,198	2,502,859	-33,339	-1.3%	-0.92 pp	17.5%
Total Comercial	**13,776,530**	**14,306,751**	**530,221**	**3.8%**		

Figura XXXIX – Principais companhias - aeroportos rede ANA – 1º Semestre de 2013

Perspetiva para o ano 2013

Face aos valores verificados, procedeu-se à atualização das projeções de Tráfego para o ano de 2013, de acordo com os seguintes pressupostos:

- Consideração do tráfego real até Junho de 2013 e projeção da procura até ao final do ano através da capacidade – Movimentos e Passageiros por mercado - extraída do *software SRS Analyzer*;
- Aplicação, em cada aeroporto, do *Load Factor* com o acréscimo ou decréscimo médio registado até ao momento em cada um dos mercados, face ao mês homólogo de 2012, para o Tráfego por Mercado de Julho a Dezembro;
- Consideração de uma descida dos fatores de ocupação nos dois meses de Inverno – Novembro e Dezembro – por não se considerar sustentável a manutenção dos crescimentos verificados, até ao final do ano e especialmente na época de Inverno;
- Consideração do efeito do início da operação da Ryanair no Aeroporto de Lisboa a 26 de Novembro de 2013, com 4 rotas: Londres/Stansted (14 frequências semanais), Bruxelas/Charleroi (4 frequências semanais), Frankfurt/Hahn (3 frequências semanais) e Paris/Beauvais (4 frequências semanais).

Em resultado desta atualização, estima-se que o Tráfego de Passageiros em 2013, nos aeroportos da rede ANA apresente um crescimento de 3,7%, traduzindo-se no aumento de passageiros constante do quadro abaixo:

	2012 Real	2013 Estimado	% 13/12	Dif. Pax
Passageiros	30.539.820	31.782.593	4,1%	1.242.773

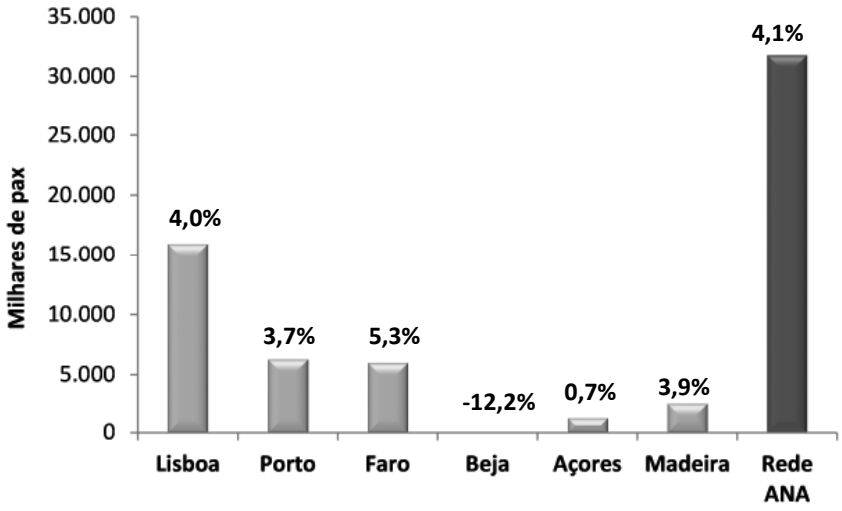


Figura XL – Principais companhias - aeroportos rede ANA – 1º Semestre de 2013

Perspetiva do tráfego para 2014-2017 – Cenários Central, Alto e Baixo

Partindo da base de tráfego 2013 atualizada, foram elaboradas as Previsões de Tráfego para o período 2014-2018 para o conjunto dos aeroportos da rede ANA.

Inicialmente foi elaborado o chamado Cenário Macroeconómico para as previsões de médio prazo, utilizando o modelo econométrico de previsão de Longo Prazo "*Demand Oriented*", com regressão linear múltipla, tendo em conta as correlações históricas entre as diferentes variáveis explicativas e a evolução do tráfego.

Os métodos utilizados no modelo de previsão foram os seguintes:

- Correlação entre os PIB's dos diferentes mercados (afetados de acordo com os dados de residência) e a evolução do tráfego. Foram, assim, considerados os dados mais recentes dos Inquéritos a Passageiros W12 (Inverno 2012) + S12 (Verão 2012), por Aeroporto, para obter a informação da residência dos Passageiros e afetar os PIB's mais atualizados por país de Origem/mercados emissores dos passageiros;
- Método de "*Trend Extrapolation*" (extrapolação de tendência), que projeta no futuro a tendência de evolução dos últimos anos.

O primeiro método tem um peso mínimo de 75% no cálculo da previsão, enquanto o segundo apresenta um peso máximo de 25% no mesmo cálculo.

Na projeção de tráfego foram utilizadas as previsões mais recentes do PIB dos principais mercados emissores:

PIB

País	2014	2015	2016	2017	2018
Portugal	0,28	1,41	1,90	1,70	1,60
Espanha	1,08	1,67	2,05	2,00	1,85
França	1,74	1,91	2,00	1,95	1,93
R. Unido	2,75	2,80	2,44	2,38	2,30
Alemanha	1,50	1,75	1,70	1,72	1,65
Holanda	1,50	1,72	1,76	1,80	1,82
Itália	0,01	1,87	1,77	1,31	1,32
Suiça	2,06	2,00	2,00	2,00	2,00
Bélgica	1,50	1,85	2,10	2,05	2,00
Brasil	5,00	4,32	4,66	4,53	4,46
Angola	6,50	6,00	5,82	5,72	5,62
EUA	2,98	2,70	2,70	2,60	2,60

Figura XLI – Previsões do PIB 2014-2018 dos principais mercados emissores de tráfego

Normalmente são consideradas na regressão as correlações entre as variáveis macroeconómicas e a evolução do tráfego com uma correlação histórica superior a 0,6.

Procedeu-se à elaboração dos Cenários de Tráfego – Central, Alto e Baixo – os quais assentaram em análises de sensibilidade de acordo com informações obtidas junto das Companhias Aéreas.

O Cenário Central, tido como o "mais provável", assentou na evolução do Cenário Macroeconómico atrás referido.

Cenário Central

Na sequência da confirmação da entrada na frota da TAP Portugal de mais 2 Aeronaves Airbus A330 (263 Lugares) a partir de Julho de 2014, procedeu-se a uma simulação de incremento de tráfego assente em prováveis reforços de operações já existentes e na abertura de novas operações na rede Intercontinental desta companhia, no horizonte 2014-2017.

Este facto afetará de forma direta o tráfego intercontinental, mas poderá também induzir algum efeito nas rotas da rede Europeia, embora neste caso não seja de quantificação tão objetiva. No caso dos reforços de rotas já existentes, como sejam Luanda, Maputo e Newark, o impacto deverá ser relativamente baixo.

Não se confirmando até à data a vinda de outra aeronave NB adicional para as rotas de médio curso, eventuais aumentos de tráfego ocorrerão por via de maiores coeficientes de ocupação ou através da utilização pontual de aeronaves de outros operadores.

Por outro lado, no horizonte 2014-2017 ocorrerão dois eventos desportivos que poderão ter impacto na *'performance'* do tráfego, como sejam a realização do Campeonato do Mundo de Futebol 2014, no Brasil, e os Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro em 2016.

A esta distância, e sendo difícil perspetivar os efeitos destes eventos,[4] considerou-se provável que a companhia possa vir a aumentar frequências se o tráfego começar a dar sinais de crescimento mais forte, tendo sido introduzido um incremento de 2 pp no *Load Factor* das rotas do Brasil nos meses de Junho e Julho de 2014, e da mesma forma em Julho e Agosto de 2016.

[4] Aquando do Euro 2004, verificou-se que os portugueses não saíram do País nessa altura, pelo que o tráfego não apresentou um aumento muito sensível. Se tal vier a acontecer no Brasil, poderá até esperar-se algum impacto negativo, eventualmente compensado por algum crescimento do lado Europeu.

Assim, à parte as operações Boavista e Tanger, já confirmadas a partir do Inverno IATA de 2013, foram ainda considerados os seguintes reforços e aberturas de operações de rotas agrupadas por grandes mercados:

	Tráfego adicional			
Mercados	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
Portugal	0	50.319	67.092	67.092
Europa	387.469	392.293	429.260	442.543
África	2.809	45.314	66.215	66.215
América do Norte	4.363	158.315	227.495	234.154
América do Sul	95.135	189.786	190.547	190.624
Total	**489.776**	**836.027**	**980.609**	**1.000.628**

Figura XLII – Tráfego adicional por grandes mercados 2014 a 2018

Em relação às rotas de **Maputo, Luanda, Newark, Miami, Belo Horizonte, Porto Alegre e Natal** - rotas com aumentos de frequências - o acrescento de capacidade poderá não ter uma reação direta da procura, pelo que, aquando da introdução do aumento de capacidade foi considerada uma quebra do *load factor* relativamente ao mês homólogo do ano anterior de pelo menos 5 p.p recuperando 1 p.p de *load factor* em cada mês seguinte até atingir o *load factor* do mês homólogo do ano anterior.

Assim, na sequência deste já confirmado reforço da frota da TAP com o esperado impacto na operação em Lisboa, procedeu-se à elaboração de um nova versão do **Cenário Central** com base nos pressupostos acima descritos:

Aeroportos	2013 Est.	%13/12	2014	%14/13	2015	%15/14	2016	%16/15	2017	%17/16	Tcma %
Lisboa	15.932.872	4,0%	16.532.588	3,8%	17.306.975	4,7%	17.788.823	2,8%	18.134.310	1,9%	**3,3%**
Porto	6.277.616	3,7%	6.377.276	1,6%	6.478.563	1,6%	6.588.711	1,7%	6.700.732	1,7%	**1,6%**
Faro	5.973.916	5,3%	6.085.551	1,9%	6.207.262	2,0%	6.337.615	2,1%	6.470.704	2,1%	**2,0%**
Beja	1.765	-12,2%	1.768	0,2%	2.797	58,2%	3.948	41,1%	5.219	32,2%	**31,1%**
Açores	1.196.098	0,7%	1.200.448	0,4%	1.268.092	5,6%	1.307.999	3,1%	1.329.242	1,6%	**2,7%**
Madeira	2.400.327	3,9%	2.441.832	1,7%	2.474.841	1,4%	2.515.345	1,6%	2.552.982	1,5%	**1,6%**
Rede ANA	**31.782.593**	**4,1%**	**32.639.463**	**2,7%**	**33.738.529**	**3,4%**	**34.542.441**	**2,4%**	**35.193.190**	**1,9%**	**2,6%**

Figura XLIII – Previsão de passageiros – Aeroportos rede ANA – Cenário Central 2013-2018

Do **Cenário Central** destacam-se os anos de 2013 e 2017 para realçar o incremento esperado no número de passageiros no período do plano estratégico, apresentando-se um quadro de resultados e a respetiva representação gráfica:

Aeroportos	2013	2017	Dif. Pax	tmca %
Lisboa	15.932.872	18.134.310	2.201.438	3,3%
Porto	6.277.616	6.700.732	423.116	1,6%
Faro	5.973.916	6.470.704	496.788	2,0%
Beja	1.765	5.219	3.454	31,1%
Açores	1.196.098	1.329.242	133.144	2,7%
Madeira	2.400.327	2.552.982	152.655	1,6%
Rede ANA	**31.782.594**	**35.193.189**	**3.410.595**	**2,6%**

Figura XLIV – Aeroportos rede ANA – Resumo Cenário Central 2013 e 2017

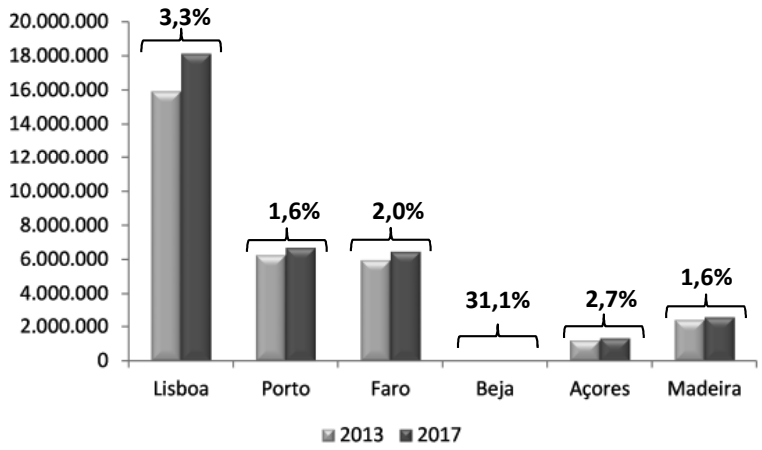


Figura XLV – Aeroportos rede ANA – Gráfico Resumo

Cenário Alto

Na elaboração do Cenário mais otimista de evolução do Tráfego - **Cenário Alto** - foram adicionalmente consideradas outras potenciais operações, embora neste caso, não apresentem o mesmo grau de probabilidade de concretização no horizonte do Plano.

Foram considerados os seguintes pressupostos:

1. Na estimativa do Tráfego adicional para cada um dos aeroportos foi considerado o tráfego alvo de cada nova operação e/ou reforço de frequências, subtraído do tráfego indireto existente;

2. Tendo em conta que Lisboa é o aeroporto que evidencia maior dimensão de transferências domésticas, foi considerado o efeito que a abertura de uma rota direta teria no tráfego via Lisboa. O quadro seguinte ilustra a perda estimada de tráfego em Lisboa por abertura de rotas diretas em outros aeroportos da rede:

Perda de tráfego em Lisboa						
Aeroportos	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**Total**
Porto	0	3.156	2.557	2.443	2.911	**11.067**
Faro	0	2.054	2.754	2.357	2.570	**9.735**
Açores	0	10	9	743	548	**1.310**
Madeira	0	0	793	401	790	**1.984**
TOTAL	**0**	**5.220**	**6.113**	**5.944**	**6.819**	**24.096**

Figura XLVI – Perda de tráfego estimada em Lisboa 2013-2017

Estas perdas estimadas foram internalizadas no Cenário Alto de Lisboa.

3. Assim, em cada ano entre 2014 e 2017, dependendo do ano de início da rota foi aplicado um coeficiente de perda do tráfego Indireto. No caso das rotas que geram mais tráfego direto (a partir de 20.000 pax/ano), assumiu-se um potencial maior de captação do tráfego indireto:

- 50% 1º ano
- 20% 2º ano
- 10% 3º ano
- 10% 4º ano
- Assume-se que 10% do tráfego indireto se manterá

Para as rotas que apresentam menor potencial de geração de tráfego, considerou-se uma menor capacidade de absorção do tráfego Indireto:

- 20% 1º ano
- 10% 2º ano
- 10% 3º ano
- 10% 4º ano
- Assume-se que 50% do tráfego indireto se manterá

4. Para o tráfego alvo, foram considerados fatores de ocupação diferentes por segmento e temporada IATA:

Segmento	Summer	Winter
Tradicional	75,0%	70,0%
Low Cost	85,0%	80,0%

Figura XLVII – Fatores de ocupação por temporada IATA

Utilizando estes pressupostos, foram elencadas, por aeroporto, as operações consideradas com maior potencial para integrarem este cenário:

Lisboa

Tráfego adicional para o Aeroporto de Lisboa				
Mercados	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
Portugal	0	37.740	50.319	50.319
Europa	325.080	588.675	655.237	658.006
Médio Oriente	0	12.056	27.843	30.280
América do Norte	27.780	69.631	104.871	105.711
Ásia	0	0	0	57.828
Total	**352.860**	**708.102**	**838.270**	**902.144**

Figura XLVIII – Tráfego adicional por grandes mercados 2014-2017

Foi efetuada também uma análise de sensibilidade relacionada com o reforço das operações da Ryanair previstas para ter início no Inverno IATA 2013 no Aeroporto de Lisboa, numa perspetiva de operação de aeronaves não baseadas. Considerou-se, por outro lado, um desenvolvimento mais acelerado da operação da easyJet, bem como uma aposta declarada em operações de longo curso, que complementam o desenvolvimento já previsto no cenário central relativamente à TAP.

Porto

Tráfego adicional para o Aeroporto do Porto				
Mercados	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
Portugal	0	88.034	157.221	171.900
Europa	107.978	186.918	205.183	219.555
Médio Oriente	0	31.077	42.439	42.439
Total	**107.978**	**306.029**	**404.843**	**433.894**

Figura XLIX – Tráfego adicional por grandes mercados 2014-2017

O elenco de rotas apresentado teve em conta a possibilidade da implantação de uma base da easyJet no aeroporto, com duas aeronaves, com efeito a partir do Verão de 2015. Considerou-se ainda o reforço de algumas operações europeias da TAP com o objetivo de melhorar a alimentação das suas rotas intercontinentais.

Faro

Tráfego adicional para o Aeroporto de Faro				
Mercados	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
Europa	98.010	313.006	477.707	610.173
Total	**98.010**	**313.006**	**477.707**	**610.173**

Figura L – Tráfego adicional por grandes mercados 2014-2017

Embora centrado no segmento *Low Cost*, o conjunto de operações acima apresentadas evidencia uma aposta na diversificação de companhias e de mercados, contribuindo para uma saudável redução da dependência em relação ao mercado do Reino Unido e relativamente aos operadores existentes.

Açores

Tráfego adicional para os Aeroportos dos Açores				
Mercados	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
Portugal	0	0	39.827	54.506
Europa	0	0	17.700	25.141
América do Norte	20.869	20.873	20.873	20.873
Total	**20.869**	**20.873**	**78.400**	**100.520**

Figura LI – Tráfego adicional por grandes mercados 2014-2017

A aposta centra-se claramente na captação e reforço de operações puramente '*charter*' de baixa frequência, operadas apenas durante o Verão. A exceção é a operação doméstica da easyJet para o Porto, que pressupõe a abertura do mercado com o fim das obrigações de serviço público nas ligações entre os Açores e o Continente.

Madeira

Tráfego adicional para os Aeroportos da Madeira				
Mercados	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
Europa	7.905	42.031	51.589	74.882
Total	**7.905**	**42.031**	**51.589**	**74.882**

Figura LII – Tráfego adicional por grandes mercados 2014-2017

O grupo de rotas apresentado evidencia um '*mix*' entre operações tradicionais na Madeira e outras do segmento de baixo custo, que perspetivam uma diversificação de mercados emissores.

Apresenta-se em seguida o quadro resumo relativo ao **Cenário Alto** dos Aeroportos da rede ANA:

Aeroportos	2013 Est.	%13/12	2014	%14/13	2015	%15/14	2016	%16/15	2017	%17/16	Tcma %
Lisboa	15.932.872	4,0%	16.885.447	6,0%	17.984.369	6,5%	18.627.095	3,6%	19.036.455	2,9%	**4,5%**
Porto	6.277.616	3,7%	6.485.254	3,3%	6.784.591	4,6%	6.993.554	3,1%	7.134.626	2,0%	**3,3%**
Faro	5.973.916	5,3%	6.183.561	3,5%	6.520.268	5,4%	6.815.321	4,5%	7.080.878	3,9%	**4,3%**
Beja	1.765	-12,2%	1.768	0,2%	2.797	58,2%	3.948	41,1%	5.219	32,2%	**31,1%**
Açores	1.196.098	0,7%	1.221.317	2,1%	1.288.964	5,5%	1.386.398	7,6%	1.429.762	3,1%	**4,6%**
Madeira	2.400.327	3,9%	2.449.737	2,1%	2.516.871	2,7%	2.566.933	2,0%	2.627.864	2,4%	**2,3%**
Rede ANA	**31.782.593**	**3,7%**	**33.227.084**	**4,5%**	**35.097.861**	**5,6%**	**36.393.249**	**3,7%**	**37.314.804**	**2,5%**	**4,1%**

Figura LIII – Previsão de passageiros aeroportos Rede ANA – Cenário Alto - 2013-2017

Tal como no cenário central, destacam-se igualmente os anos de 2013 e 2017 para realçar o incremento esperado no número de passageiros no período do plano estratégico.

Aeroportos	2013	2017	Dif. Pax	tmca %
Lisboa	15.932.872	19.036.455	3.103.584	4,5%
Porto	6.277.616	7.134.626	857.010	3,3%
Faro	5.973.916	7.080.878	1.106.962	4,3%
Beja	1.765	5.219	3.454	31,1%
Açores	1.196.098	1.429.762	233.664	4,6%
Madeira	2.400.327	2.627.864	227.537	2,3%
Rede ANA	**31.782.594**	**37.314.804**	**5.532.210**	**4,1%**

Figura LIV – Resumo Previsão de passageiros aeroportos Rede ANA – Cenário Alto - 2013-2017

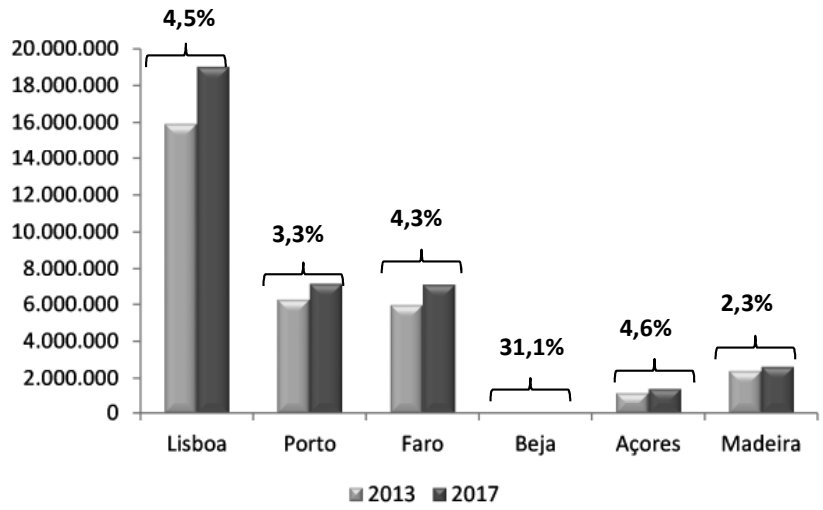


Figura LV – Representação gráfica aeroportos Rede ANA – Cenário Alto - 2013-2017

Cenário Baixo

Na elaboração do Cenário mais pessimista de evolução do Tráfego - Cenário Baixo - foram consideradas eventuais perdas de operações ou reduções de tráfego em função de situações que possam vir a ocorrer relacionadas com alteração do nível de presença de companhias importantes nos Aeroportos ANA.

Foi efetuada também uma análise de sensibilidade no Cenário Baixo relacionada com a possível dificuldade na renegociação dos contratos com as companhias baseadas nos Aeroportos de Faro e Porto. Assumiu-se que numa conjuntura negativa, seria perdido cerca de 25% do tráfego das companhias baseadas nos Aeroportos de Faro e Porto, respetivamente a partir do Inverno 2014/2015 e 2016/2017, respetivamente.

Em resultado da análise descrita, obteve-se a seguinte evolução no **Cenário Baixo,** com realce para o incremento do número de passageiros entre os anos de 2013 e 2017.

Aeroportos	2013	2017	Dif. Pax	tmca %
Lisboa	15.932.872	18.013.695	2.080.823	3,1%
Porto	6.277.616	5.790.783	-486.833	-2,0%
Faro	5.973.916	5.903.387	-70.529	-0,3%
Beja	1.765	5.219	3.454	31,1%
Açores	1.196.098	1.262.149	66.051	1,4%
Madeira	2.400.327	2.552.982	152.655	1,6%
Rede ANA	**31.782.594**	**33.528.215**	**1.745.621**	**1,3%**

Figura LVI – Resumo Previsão de passageiros aeroportos Rede ANA – Cenário Baixo - 2013-2017

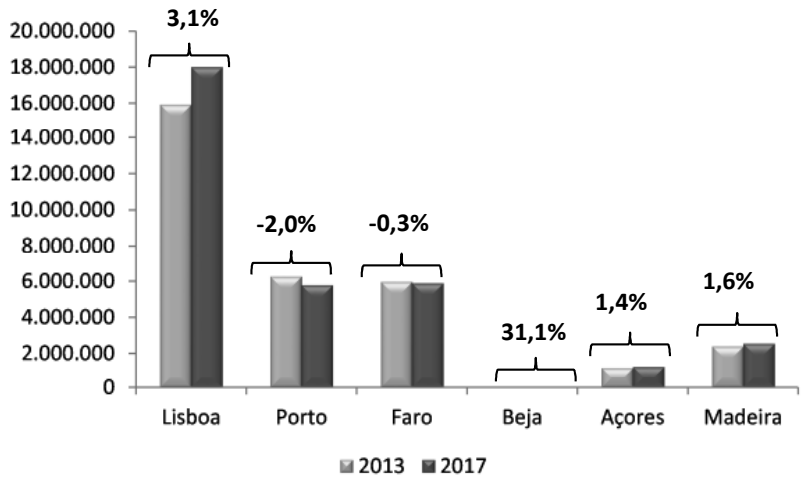


Figura LVII – Representação gráfica aeroportos Rede ANA – Cenário Baixo - 2013-2017

Conclusão

Como conclusão apresenta-se o gráfico de evolução dos 3 cenários acima apresentados tendo, como já referido, sido utilizado o Cenário Central como "mais provável" no desenvolvimento dos estudos incluídos no plano estratégico.

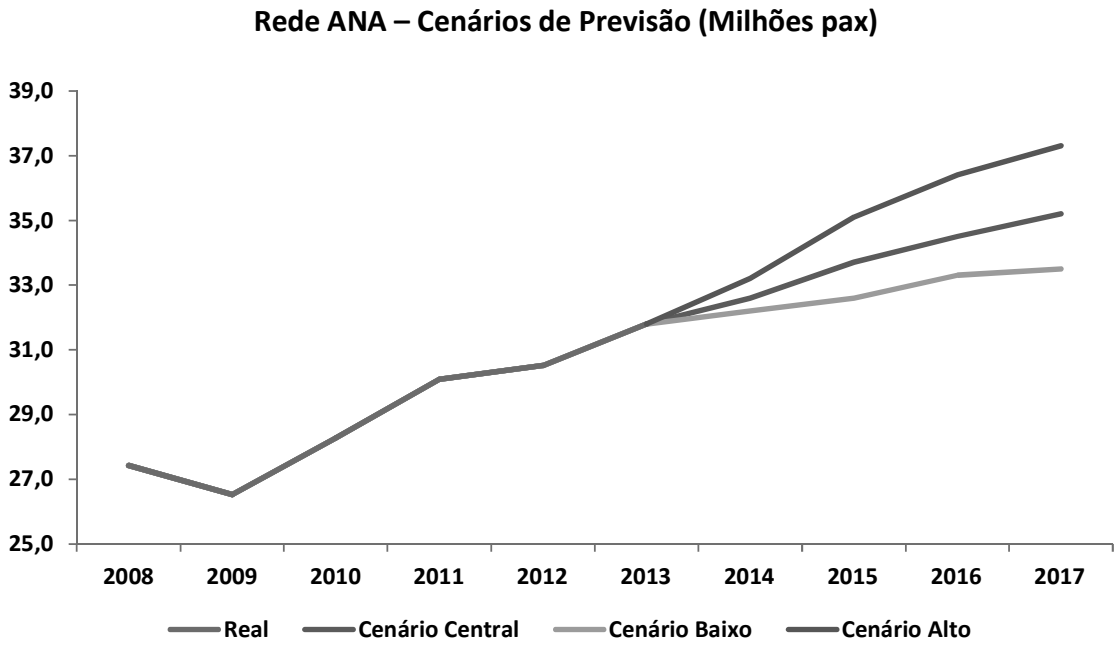


Figura LVIII – Representação gráfica aeroportos Rede ANA – Cenário Baixo - 2013-2017

Carga Aérea

As projeções para a carga aérea comercial indicam uma evolução média anual de 0,8% que levará a que em 2017 se espere um volume de carga de 137 mil toneladas nos aeroportos da rede ANA.

Aeroportos	2013 Est.	%13/12	2014	%14/13	2015	%15/14	2016	%16/15	2017	%17/16	Tcma %
Lisboa	88.799	-1,7%	89.378	0,7%	90.204	0,9%	91.334	1,3%	92.336	1,1%	**1,0%**
Porto	32.532	-6,0%	32.564	0,1%	32.849	0,9%	33.227	1,2%	33.560	1,0%	**0,8%**
Faro	161	-11,0%	159	-0,7%	160	0,4%	162	0,9%	163	0,7%	**0,3%**
Beja	0	0,0%	12	-	15	25,0%	18	20,0%	21	16,7%	**576,9%**
Açores	6.671	-9,2%	6.623	-0,7%	6.650	0,4%	6.710	0,9%	6.757	0,7%	**0,3%**
Madeira	4.355	-13,4%	4.407	1,2%	4.447	0,9%	4.507	1,4%	4.555	1,1%	**1,1%**
Rede ANA	**132.519**	**-3,6%**	**133.143**	**0,5%**	**134.324**	**0,9%**	**135.957**	**1,2%**	**137.392**	**1,1%**	**0,9%**

Figura LIX – Previsão de carga aeroportos Rede ANA – 2013-2017

ANEXO II

Resposta ponto 21.3 al. b) do Contrato de Concessão

Propostos para a utilização e desenvolvimento do lado-terra, acesso ao aeroporto, planeamento/zoneamento de locais e o uso do lado ar.

As intervenções nas infraestruturas destinadas ao desenvolvimento do lado terra, acesso ao aeroporto, planeamento/zonamento de locais e uso do lado ar, previstas no âmbito deste Plano estratégico, são as constantes dos Plano estratégicos do Aeroporto, apresentado no Capítulo III – Parte B.

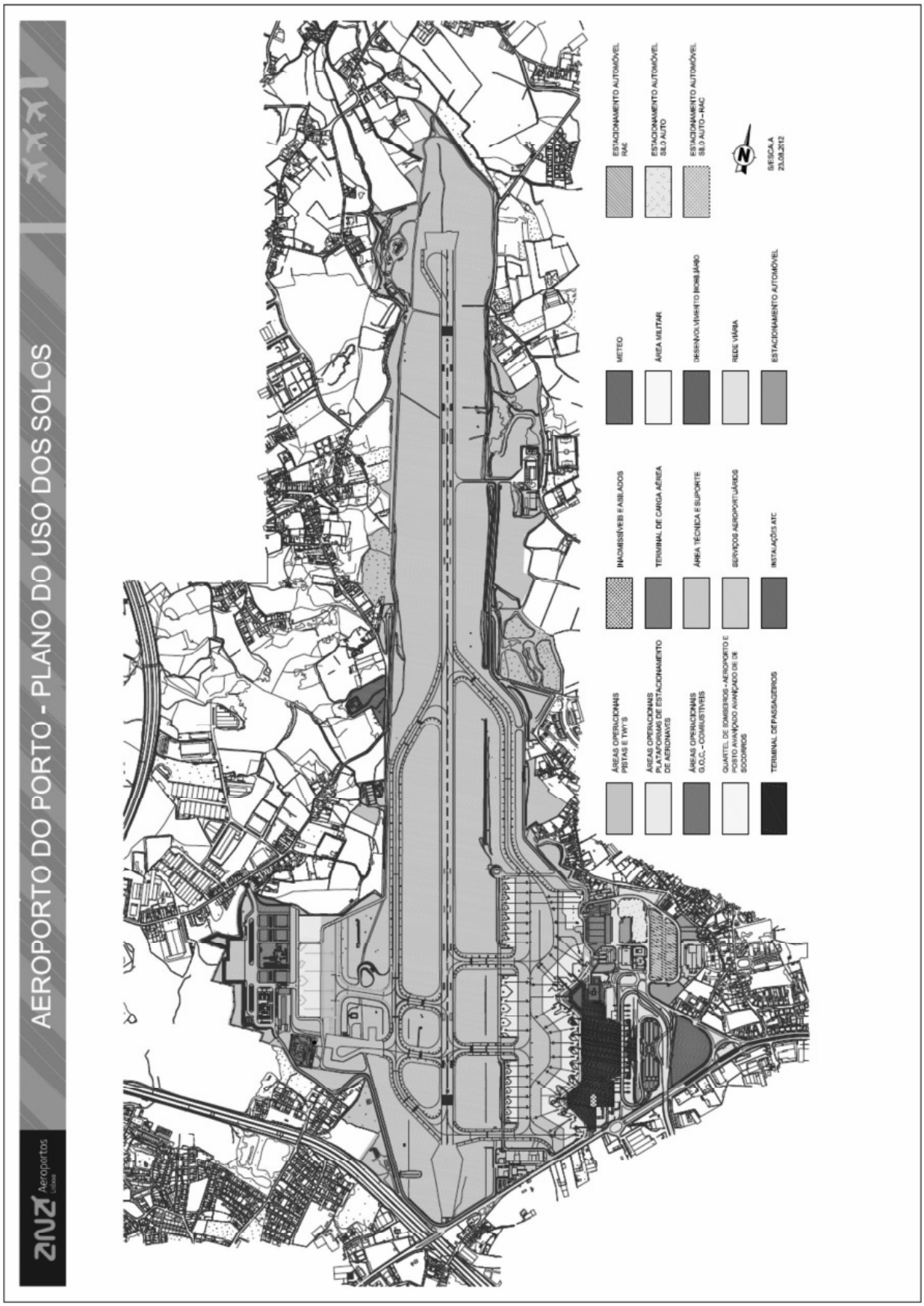
Estas intervenções estão enquadradas, em cada aeroporto, num planeamento de longo prazo, consubstanciado em documento próprio, designado por Plano Diretor do Aeroporto ou Plano de Desenvolvimento do Aeroporto.

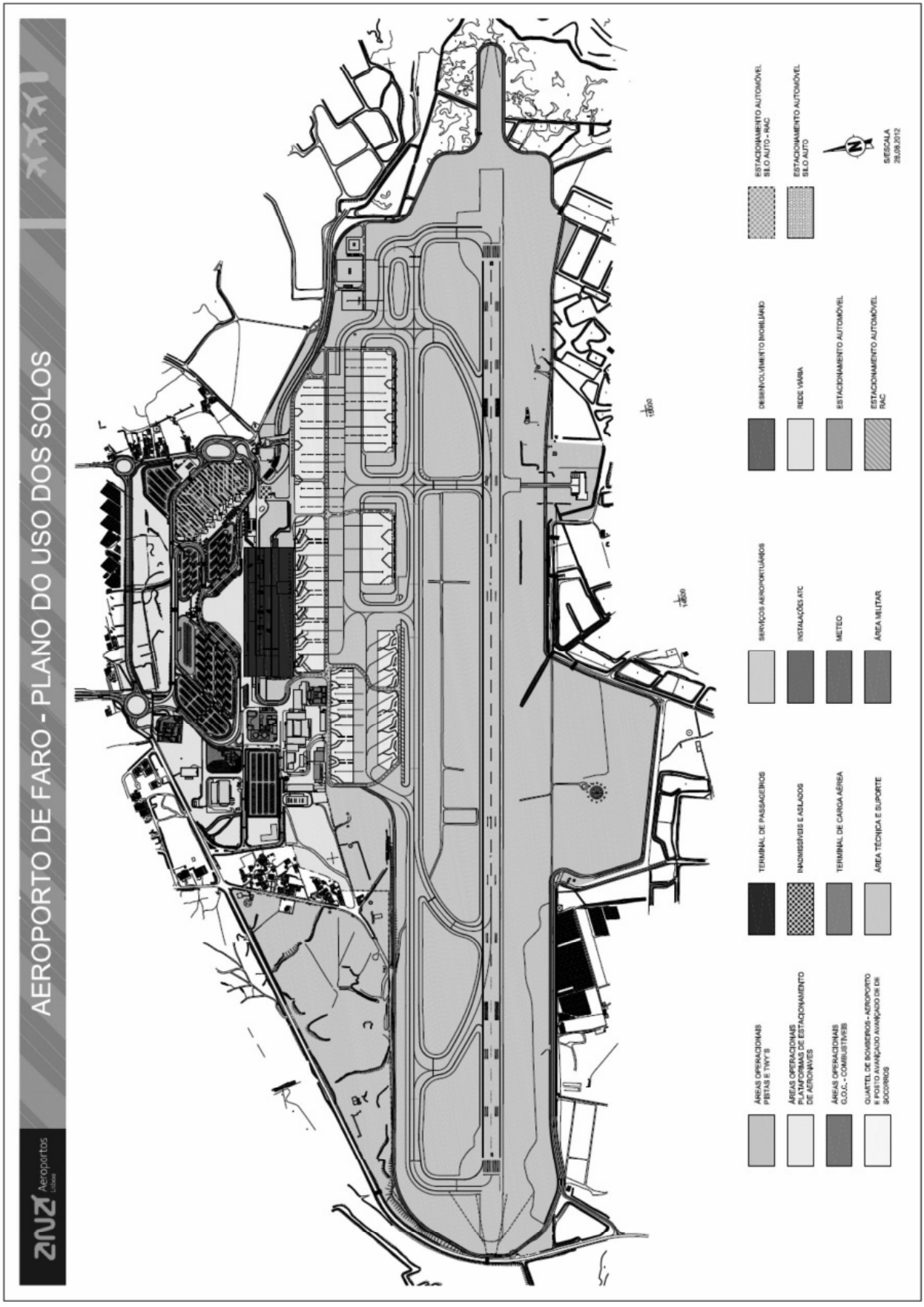
Para consulta destes documentos, remete-se para o site da ANA, S.A., onde os mesmos se encontram disponíveis ao público para consulta. Neste momento estão acessíveis os documentos relativos aos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e Ponta Delgada.

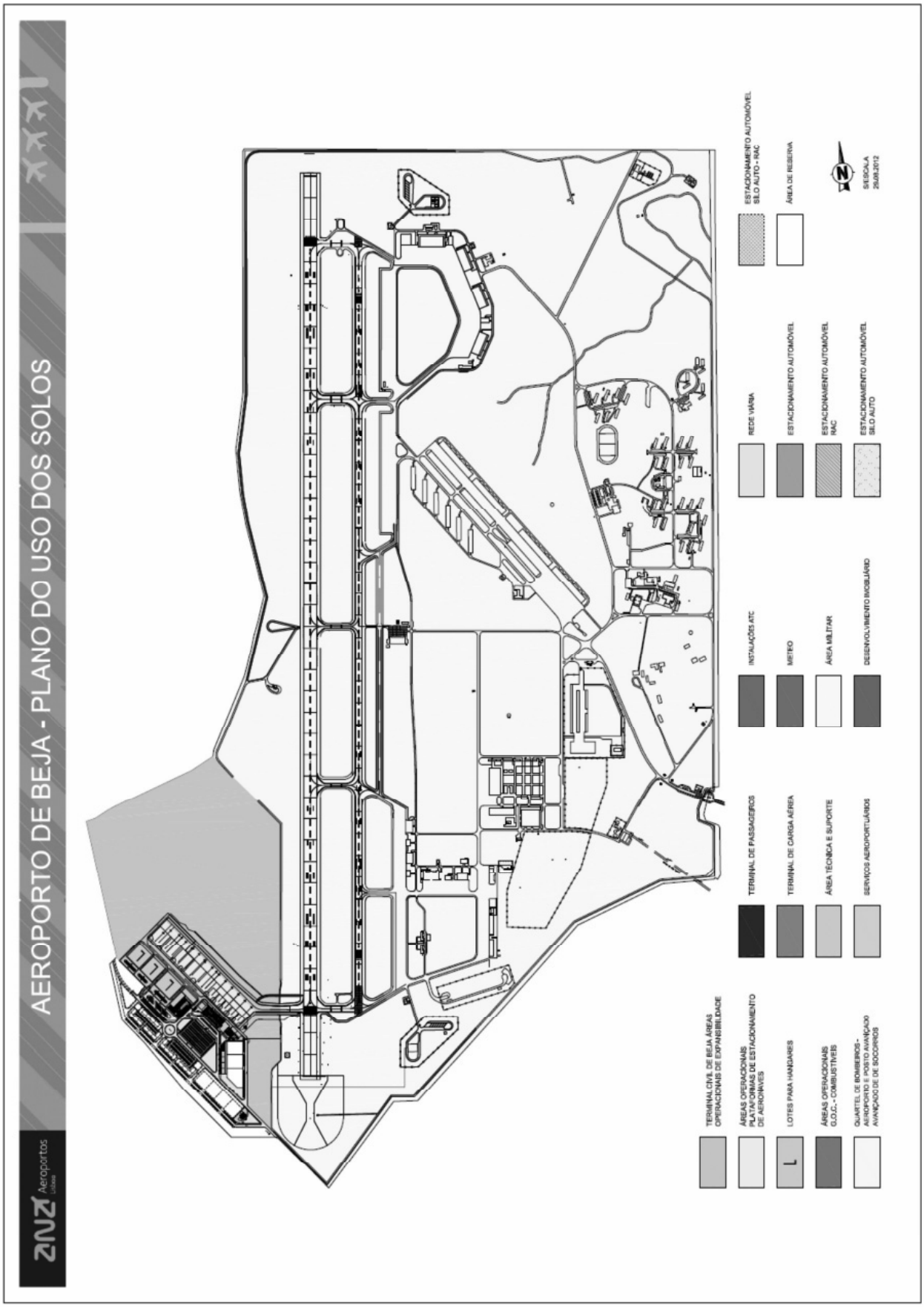
Relativamente aos Planos Diretores dos restantes aeroportos, estes serão oportunamente divulgados ao público, após a sua aprovação.

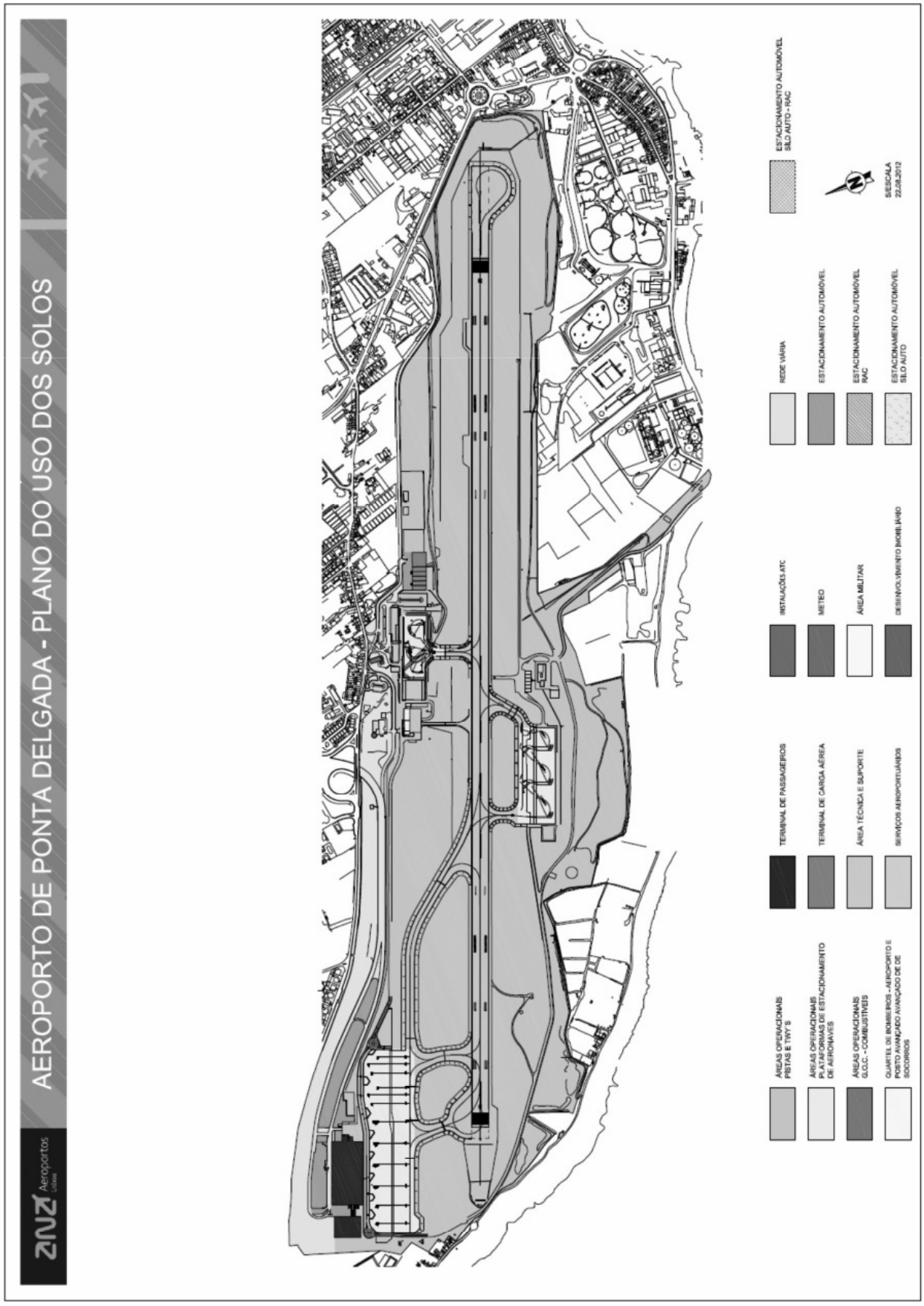
Nas páginas seguintes apresentam-se os Planos de Uso de Solos dos Aeroportos.

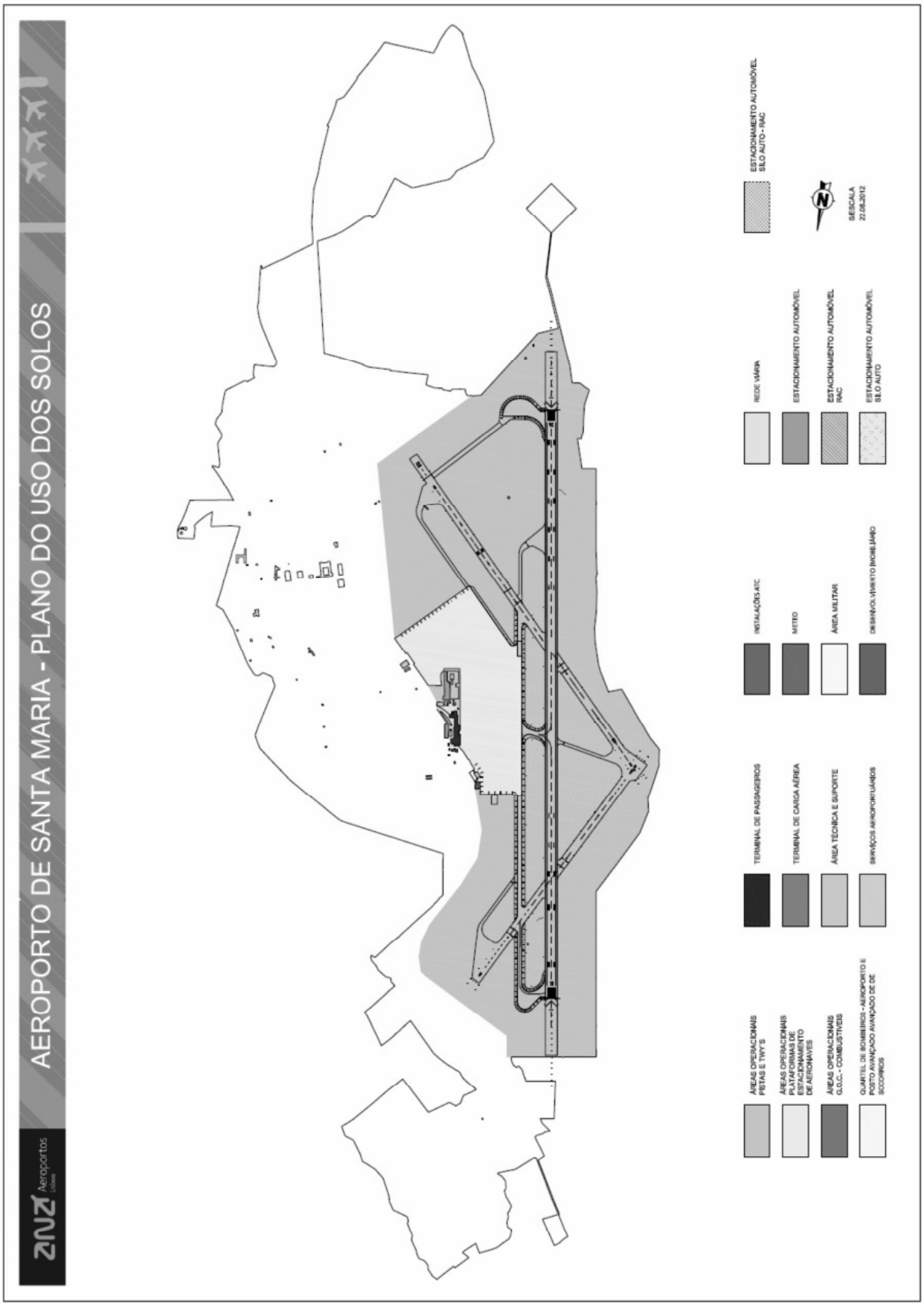
AEROPORTO DE LISBOA - PLANO DO USO DOS SOLOS

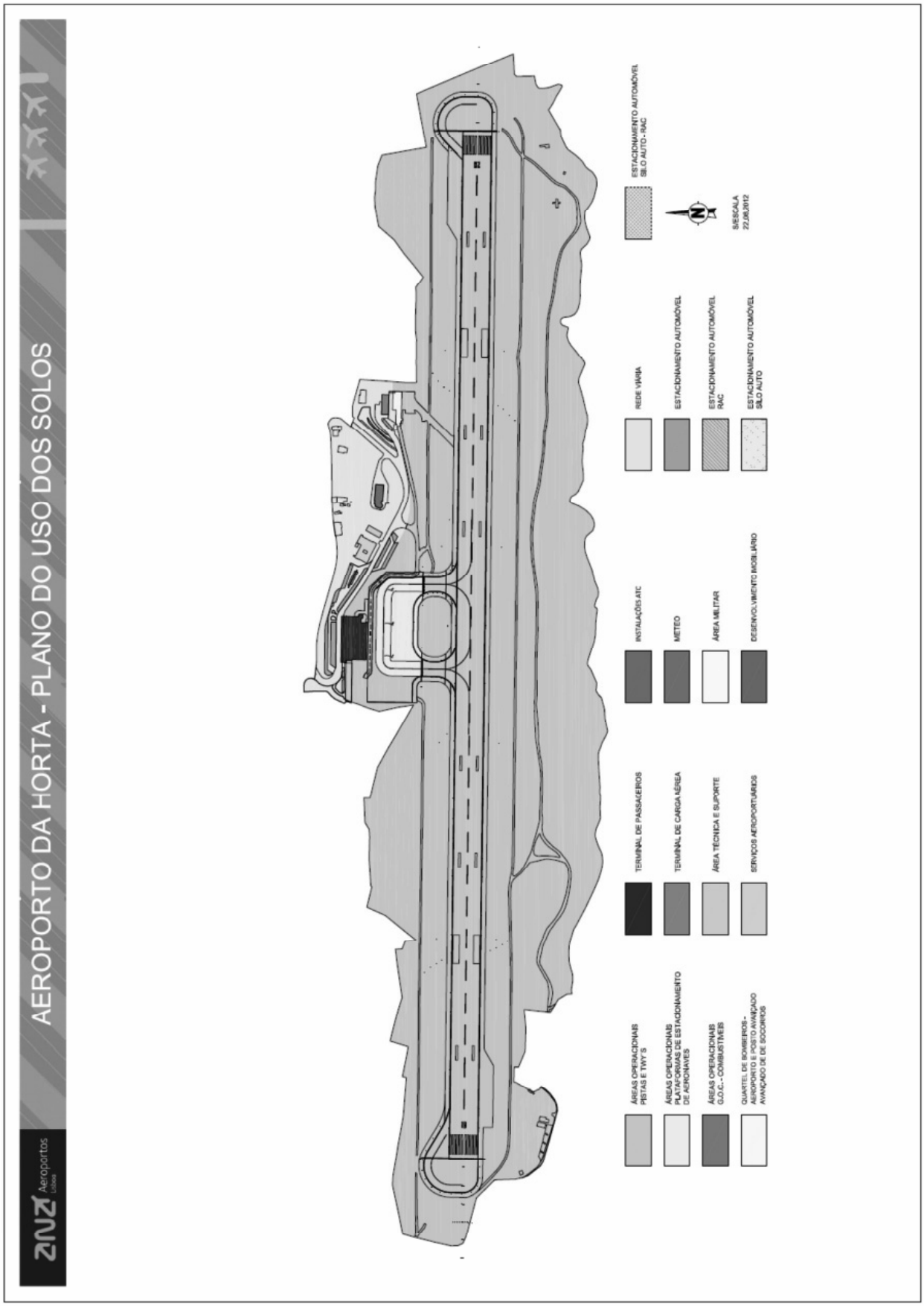

ANA Aeroportos
AEROPORTO DO PORTO - PLANO DO USO DOS SOLOS
ÁREAS OPERACIONAIS PISTAS E TWY'S
ÁREAS OPERACIONAIS PLATAFORMAS DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES
ÁREAS OPERACIONAIS G.O.C. – COMBUSTÍVEIS
QUARTEL DE BOMBEIROS – AEROPORTO E POSTO AVANÇADO AVANÇADO DE SR SOCORROS
TERMINAL DE PASSAGEIROS
INADMISSÍVEIS E ASILADOS
TERMINAL DE CARGA AÉREA
ÁREA TÉCNICA E SUPORTE
SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS
INSTALAÇÕES ATC
METEO
ÁREA MILITAR
DESENVOLVIMENTO HORIZONTAL
REDE VIÁRIA
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL RAC
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL S8.0 AUTO
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL S8.0 AUTO – RAC
N
S/ESCALA
23.08.2012

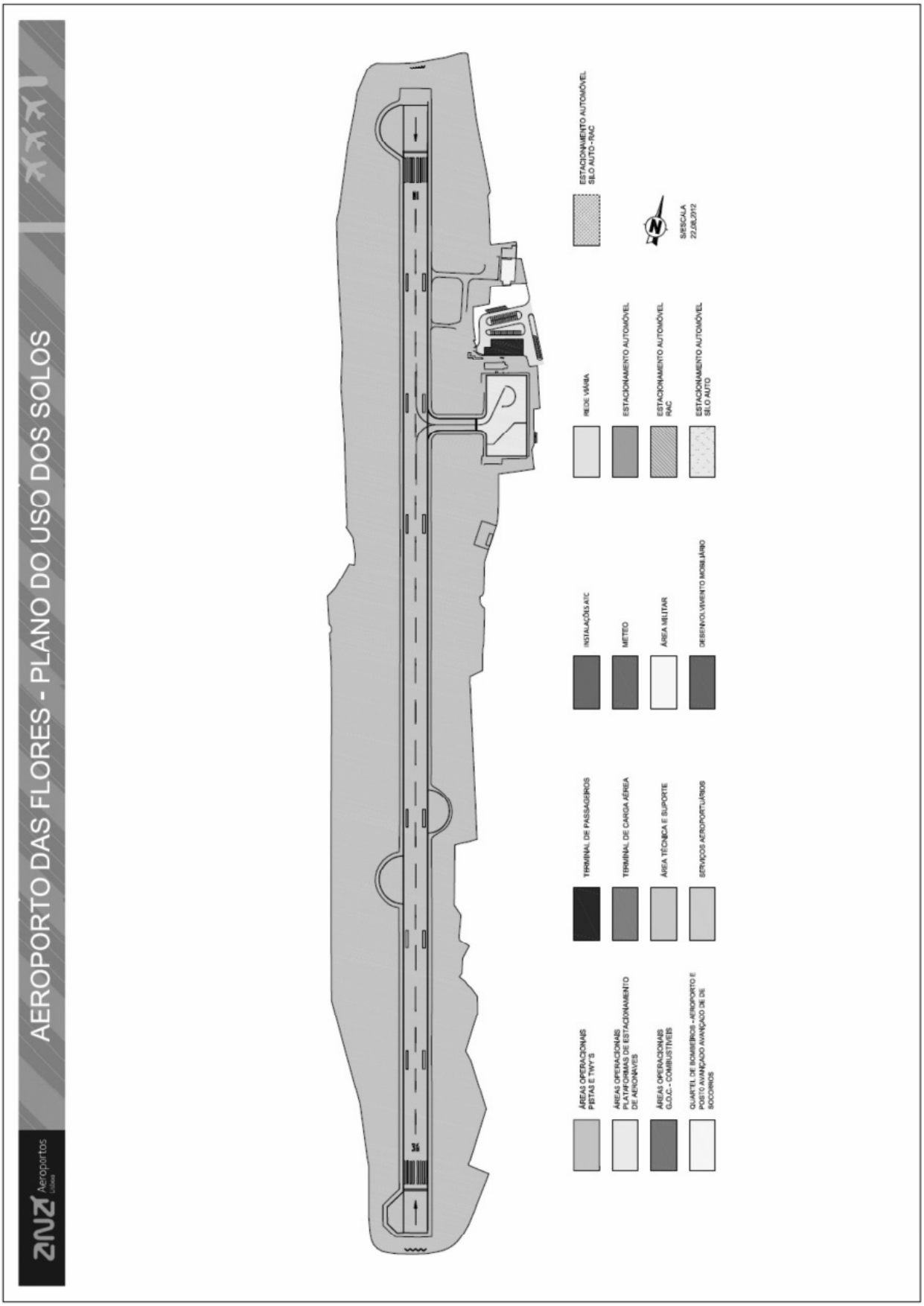

ANA Aeroportos
AEROPORTO DE FARO - PLANO DO USO DOS SOLOS
ÁREAS OPERACIONAIS PISTAS E TWY'S
ÁREAS OPERACIONAIS PLATAFORMAS DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES
ÁREAS OPERACIONAIS C.O.C. - COMBUSTÍVEIS
QUARTEL DE BOMBEIROS - AEROPORTO E POSTO AVANÇADO AVANÇADO DE SOCORROS
TERMINAL DE PASSAGEIROS
INAMOVÍVEIS E ASILADOS
TERMINAL DE CARGA AÉREA
ÁREA TÉCNICA E SUPORTE
SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS
INSTALAÇÕES ATC
METEO
ÁREA MILITAR
DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO
REDE VIÁRIA
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL RAC
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL S/L.O AUTO - RAC
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL S/L.O AUTO
N
S/ESCALA
26.06.2012

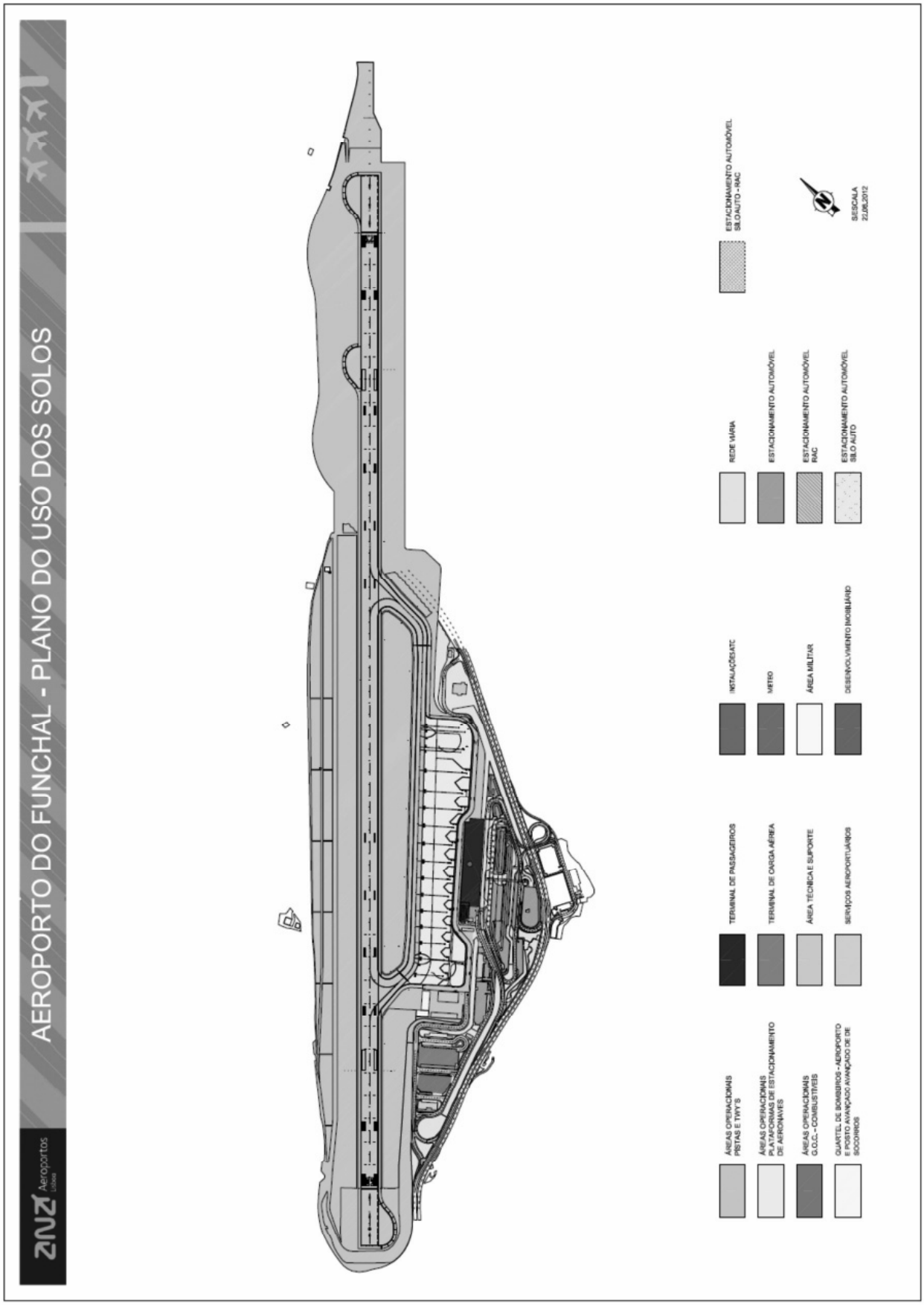

ANA Aeroportos
AEROPORTO DE BEJA - PLANO DO USO DOS SOLOS
TERMINAL CIVIL DE BEJA ÁREAS OPERACIONAIS DE EXPANSIBILIDADE
ÁREAS OPERACIONAIS PLATAFORMAS DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES
LOTES PARA HANGARES
ÁREAS OPERACIONAIS G.O.C. - COMBUSTÍVEIS
QUARTEL DE BOMBEIROS - AEROPORTO E POSTO AVANÇADO AVANÇADO DE SOCORROS
TERMINAL DE PASSAGEIROS
TERMINAL DE CARGA AÉREA
ÁREA TÉCNICA E SUPORTE
SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS
INSTALAÇÕES ATC
METEO
ÁREA MILITAR
DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO
REDE VIÁRIA
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL RAC
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL SILO AUTO
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL SILO AUTO - RAC
ÁREA DE RESERVA
S/ESCALA
28.09.2012

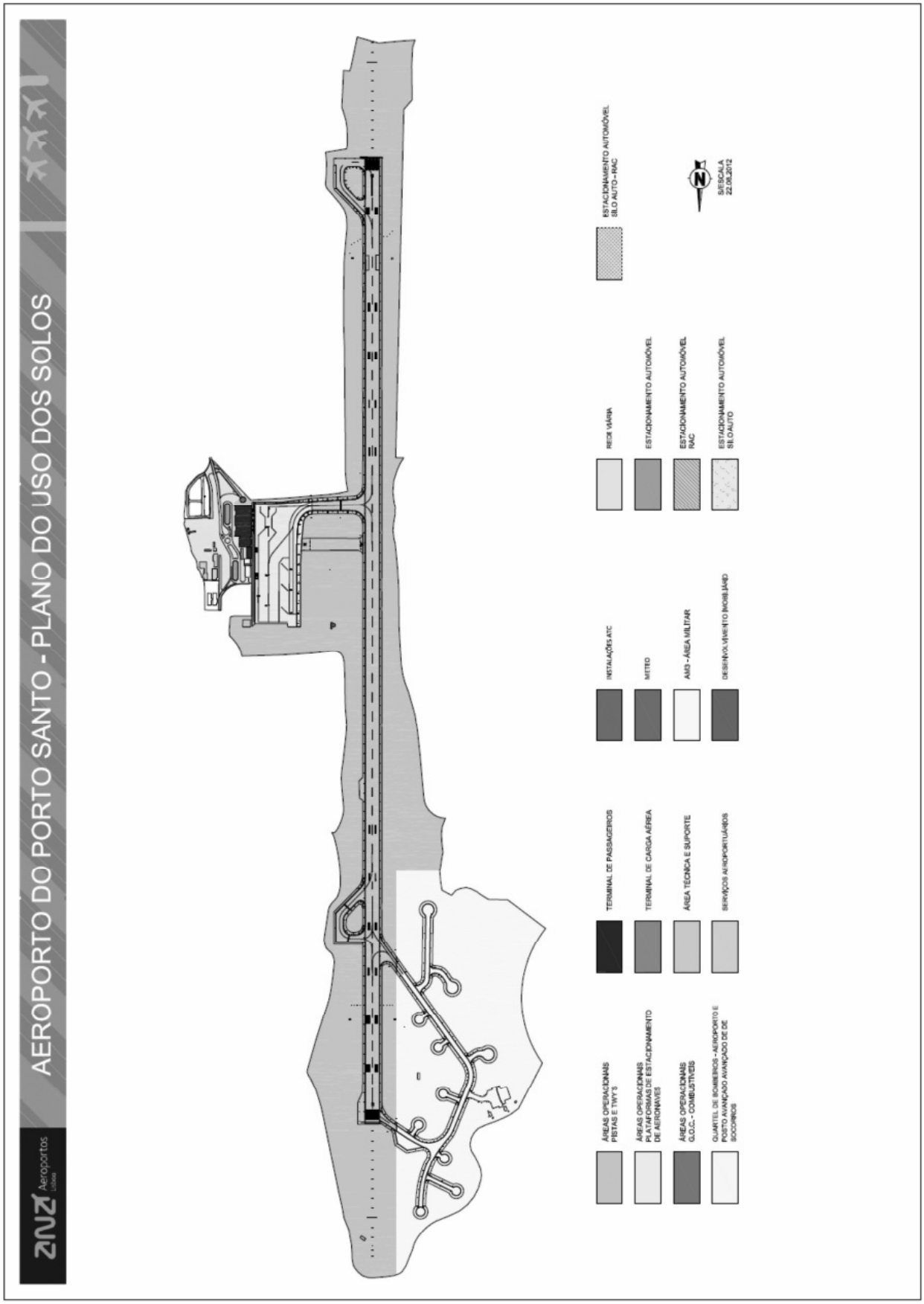

ANA Aeroportos
AEROPORTO DE PONTA DELGADA - PLANO DO USO DOS SOLOS
ÁREAS OPERACIONAIS PISTAS E TWY'S
ÁREAS OPERACIONAIS PLATAFORMAS DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES
ÁREAS OPERACIONAIS G.O.C. - COMBUSTÍVEIS
QUARTEL DE BOMBEIROS - AEROPORTO E POSTO AVANÇADO DE SOCORROS
TERMINAL DE PASSAGEIROS
TERMINAL DE CARGA AÉREA
ÁREA TÉCNICA E SUPORTE
SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS
INSTALAÇÕES ATC
METEO
ÁREA MILITAR
DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO
REDE VIÁRIA
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL RAC
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL SILO AUTO
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL SILO AUTO - RAC
S/ESCALA
22.08.2012


ANA Aeroportos
AEROPORTO DE SANTA MARIA - PLANO DO USO DOS SOLOS
ÁREAS OPERACIONAIS PISTAS E TWY'S
ÁREAS OPERACIONAIS PLATAFORMAS DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES
ÁREAS OPERACIONAIS C.O.C. - COMBUSTÍVEIS
QUARTEL DE BOMBEIROS - AEROPORTO E POSTO AVANÇADO DE SOCORROS
TERMINAL DE PASSAGEIROS
TERMINAL DE CARGA AÉREA
ÁREA TÉCNICA E SUPORTE
SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS
INSTALAÇÕES ATC
METEO
ÁREA MILITAR
DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO
REDE VIÁRIA
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL RAC
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL SILO AUTO
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL SILO AUTO - RAC
N
SEM ESCALA
22.08.2012


ANA Aeroportos Lisboa
AEROPORTO DA HORTA - PLANO DO USO DOS SOLOS
ÁREAS OPERACIONAIS PISTAS E TWY'S
ÁREAS OPERACIONAIS PLATAFORMAS DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES
ÁREAS OPERACIONAIS G.O.C. - COMBUSTÍVEIS
QUARTEL DE BOMBEIROS - AEROPORTO E POSTO AVANÇADO AVANÇADO DE DE SOCORROS
TERMINAL DE PASSAGEIROS
TERMINAL DE CARGA AÉREA
ÁREA TÉCNICA E SUPORTE
SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS
INSTALAÇÕES ATC
METEO
ÁREA MILITAR
DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO
REDE VIÁRIA
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL RAC
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL SILO AUTO
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL SILO AUTO - RAC
S/ESCALA
27.06.2012


ANA Aeroportos
AEROPORTO DAS FLORES - PLANO DO USO DOS SOLOS
ÁREAS OPERACIONAIS PISTAS E TWY'S
ÁREAS OPERACIONAIS PLATAFORMAS DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES
ÁREAS OPERACIONAIS G.O.C. - COMBUSTÍVEIS
QUARTEL DE BOMBEIROS - AEROPORTO E POSTO AVANÇADO AMARAÇADO DE SOCORROS
TERMINAL DE PASSAGEIROS
TERMINAL DE CARGA AÉREA
ÁREA TÉCNICA E SUPORTE
ESPAÇOS AEROPORTUÁRIOS
INSTALAÇÕES ATC
METEO
ÁREA MILITAR
DESENVOLVIMENTO MOBILIÁRIO
REDE VIÁRIA
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL RAC
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL SILO AUTO
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL SILO AUTO - RAC
S/ESCALA
22.08.2012


ANA Aeroportos
AEROPORTO DO FUNCHAL - PLANO DO USO DOS SOLOS
ÁREAS OPERACIONAIS PISTAS E TWY'S
ÁREAS OPERACIONAIS PLATAFORMAS DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES
ÁREAS OPERACIONAIS G.O.C. - COMBUSTÍVEIS
QUARTEL DE BOMBEIROS - AEROPORTO E POSTO AVANÇADO AVANÇADO DE DE SOCORROS
TERMINAL DE PASSAGEIROS
TERMINAL DE CARGA AÉREA
ÁREA TÉCNICA E SUPORTE
SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS
INSTALAÇÕES ATC
METEO
ÁREA MILITAR
DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO
REDE VIÁRIA
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL RAC
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL SILO AUTO
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL SILO AUTO - RAC
ESCALA
22.06.2012


ANA Aeroportos
AEROPORTO DO PORTO SANTO - PLANO DO USO DOS SOLOS
ÁREAS OPERACIONAIS PISTAS E TWY'S
ÁREAS OPERACIONAIS PLATAFORMAS DE ESTACIONAMENTO DE AERONAVES
ÁREAS OPERACIONAIS G.O.C. - COMBUSTÍVEIS
QUARTEL DE BOMBEIROS - AEROPORTO E POSTO AVANÇADO AVANÇADO DE DE SOCORROS
TERMINAL DE PASSAGEIROS
TERMINAL DE CARGA AÉREA
ÁREA TÉCNICA E SUPORTE
SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS
INSTALAÇÕES ATC
METTO
AM3 - ÁREA MILITAR
DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO
REDE VIÁRIA
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL RAC
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL SILO AUTO
ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL SILO AUTO - RAC
N
S/ESCALA
22.08.2012

ANEXO III

Resposta ponto 21.3 al. c) do Contrato de Concessão

Mapas para a manutenção, reparação, renovação ou substituição dos bens afetos à concessão (bens imóveis e bens móveis de longa duração).

No período 2013-2017, de modo a manter a operacionalidade dos equipamentos e infraestruturas aeroporturárias dentro de parâmetros de qualidade compatíveis com as obrigações de nível de serviço inerentes ao contrato de concessão, a ANA prevê investir cerca de 99,3 milhões de euros no aeroportos sob sua gestão:

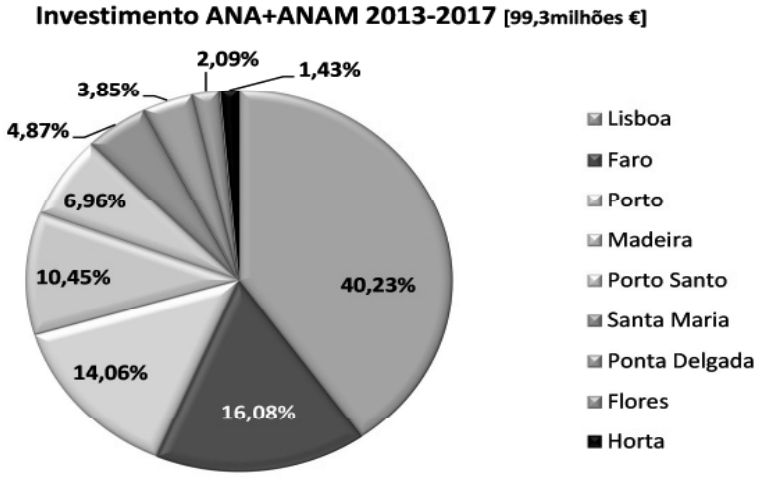


Figura LX – Investimento nos aeroportos Rede ANA por aeroporto – 2013-2017

De forma a categorizar os seus investimentos a ANA utiliza uma tipologia de caracterização segundo as áreas de intervenção, conforme descrito no quadro abaixo:

Categoria	Descrição
A- Estudos	Gastos suportados com estudos inerentes ao desenvolvimento de um ou mais projetos de investimento
B- Expropriações	Gastos suportados com expropriações inerentes ao desenvolvimento de um ou mais projetos de investimento
C- Áreas de Movimento	Gastos suportados com investimentos nas áreas de movimentação de aeronaves (pista, caminhos de circulação, plataformas de estacionamento,etc…)
D- Instalações Terminais	Gastos suportados com investimentos em terminais aeroportuários, terminais de passageiros, bagagem ou carga- contempla o investimento em infra-estruturas ou em equipamentos neles integrados
E- Instalações Técnicas e de Apoio	Gastos suportados com infra-estruturas de suporte às áreas terminais ou áreas de movimento (instalações administrativas ou industriais)
F- Redes Gerais	Gastos suportados com redes gerais que servem as infra-estruturas sitas no espaço aeroportuário (acessibilidades, rede elétrica, rede água , rede de comunicações, etc…)

Categoria	Descrição
G- Ambiente	Gastos suportados com a minimização dos impactos ambientais da atividades aeroportuárias
H- Outros	Gastos suportados com investimentos que não se incluem em nenhuma das restantes categorias existentes
I- Não Aviação	Gastos suportados com investimentos em infra-estruturas e equipamentos dedicados a atividades não aviação (estacionamento de viaturas, publicidade, lojas de retalho, rent-a-car, edifícios comerciais, etc…)

A distribuição do total de investimento de reposição previsto para o período 2013- 2017 é apresentado no gráfico abaixo:

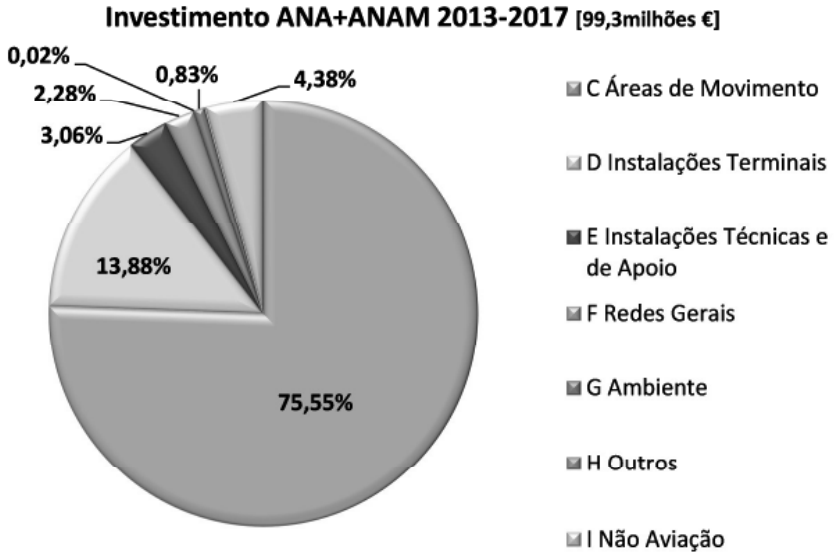


Figura LXI – Investimento nos aeroportos Rede ANA por área de intervenção – 2013-2017

Em seguida, apresenta-se o investimento de reposição para a cada um dos aeroportos sob gestão da ANA.

Aeroporto de Lisboa

No horizonte 2013-2017, o plano de investimentos de reposição do aeroporto de Lisboa deverá ascender a cerca de 40 milhões de euros, distribuídos da seguinte forma:

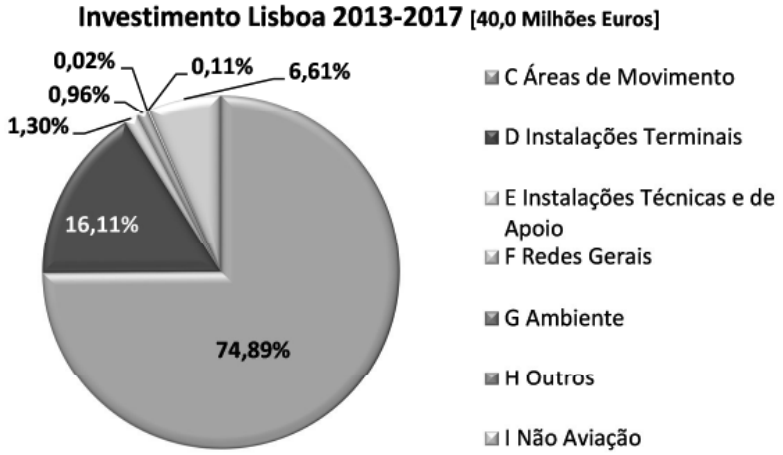


Figura LXI – Investimento no aeroporto de Lisboa por área de intervenção – 2013-2017

De entre os projetos planeados destacam-se, pela sua representatividade material, os seguintes:

- Substituição da camada de desgaste da Pista 03-21 – construção civil e sinalização luminosa [2014-2016: 17,6 milhões de euros];
- Reabilitação profunda de pavimentos R02 + S01 + W [2014-2015: 4,6 milhões de euros];
- Reabilitação do Terminal 1 (Sul B) [2016-2017: 2,0 milhões de euros];
- Coberturas, fachadas e acessibilidades [2016-2017: 1,9 milhões de euros].

No **Apêndice II** apresenta-se uma descrição dos projetos mais relevantes, identificando o objetivo e o âmbito da sua intervenção.

O quadro seguinte apresenta as intervenções de reposição planeadas para o aeroporto de Lisboa no período 2013-2017:

(Valores em milhares euros)

Categoria Investimento/ Projeto de investimento	Total 2013/2017
C Áreas de Movimento	**29.927**
Subst. Camada Desgate da Pista 03-21 - Construção Civil	15.849
Reab. Profunda Pavimentos R02 + Reab. Profunda Pavimentos S01 + W	4.573
Subst. Camada Desgate da Pista 03-21 - Sinalização Luminosa	1.749
Reabilitação dos Caminhos de Circulação MIKE 5 e SIERRA 4	1.418
Reab. Profunda Pavimentos S02	1.085
Reab. Superficial do TWY U01	912
Remod. rede periférica e implem. Rede dupla perím. ALS	700
Reab. Superficial do TWY M02 e M01 (reabil. em torno do STOP bar)	680
Substituição parcial da camada de desgaste do TWY S03	580
Reab. Plat. DELTA	478
Reabilitação do Hangar 6 (ed. 65)	320
Pavimentações de Acesso à Plataforma 50, PAPI's e Colunas de Ventilação	230
Isolamento Termo-acústico dos CAP's	225
Melhoramento Caminho Ronda e periférico	200
Empilhador para desobstrução de pistas e tarefas Aeródromo	200
Reabilitação de caixas/tampas no lado Ar	200
Reabilitação de Caleiras de TWY's	130
Drenagem de troços de caminho de vigia	125
Substituição postes de iluminação na Plataforma Delta	99
Veículo táctico de operações	80
Viatura de intervenção SIL - carroçada e equipada	60
Substituição da viatura PDE - Nissan Pick-Up	34
D Instalações Terminais	**6.437**
Reabilitação do T1 - Sul B (inclui C.C., I.E. e AC) (Execução de nov	1.982
Coberturas, Fachadas e Acessibilidades - Parte I	1.875
Substituição Equip. da CF Nº 5	565
Isolamento Térmico e Impermeabilização da Cobertura da Nave Su	364
Reabilitação WC's - 5ª Fase - salas de Embarque	346
Substituição de UTA's - Aerogare - 1ª Fase - UTA 30	240
Substituição do elevador 4, 10 e 11	238
Substituição de UTA's - Aerogare - 2ª Fase	233
Ambulifts	180
Substituição de UTA's - Aerogare - 3ª Fase	175
Salas de Controlo COA e CMT - Trabalhos Complementares	124
Actualizações e melhorias ao sistema de controlo de acessos	70
Centralização de Segurança nas salas protocolares A/B	45
Sub total 1	**36.364**

(quadro de investimentos de reposição do aeroporto de Lisboa 2013-2017 continuação)

(Valores em milhares euros)

Categoria Investimento/ Projeto de investimento	Total 2013/2017
E Instalações Técnicas e de Apoio	**518**
Reabilitação Estrutural ed. 11	398
Reabilitação Estrut. Ed. 71	120
F Redes Gerais	**384**
Sistema de Drenagem de Águas Pluviais e Residuais Domésticas	302
Drenagens de Colectores das Áreas Operacionais do Aeroporto	77
Substituição do QGBT do PT2.2	5
G Ambiente	**8**
Upgrade Sist. Monitorização do Ruído	8
H Outros	**45**
Substituição do Viatura da oficina	45
I Não Aviação	**2.640**
Impermeabilização de Coberturas	536
Alteração do sistema de tubagens de AVAC de 2 tubos para 4 tubc	526
Remodelação de Átrios, Instalações Sanitárias e Pavimentos dos Corredores	458
Reparação no Interior do Silo	250
Reparação P2 (Níveis 0, 1 e 2) e Hall Elevadores P20	195
Ampliação das Instalações da Portway no Nível 4	125
Raio-X - Terminal 2 - ALS	100
Remodelação de Instalações	75
Substituição de interfonia	70
Requalificação Nova Imagem Parques	63
Espaços Comuns Reabilitação da Iluminação (Edif.124/5)	54
Requalificação Zona Apoio Restauração ALS - Lado Ar	50
Beneficiação interior do Silo	47
Requalificação P2 (Níveis 0, 1 e 2) e Hall Elevadores P20	30
Reabilitação da Iluminação Exterior (Edif.120)	28
Reabilitação da Iluminação Exterior (Edif.124/5)	20
Espaços Comuns Reabilitação da Iluminação (Edif.120)	14
Sub total 2	**3.594**
Total Investimento	**39.959**

Aeroporto do Porto

No horizonte 2013-2017, o plano de investimentos de reposição do aeroporto do Porto deverá ascender a cerca de 14,0 milhões de euros, distribuídos da seguinte forma:

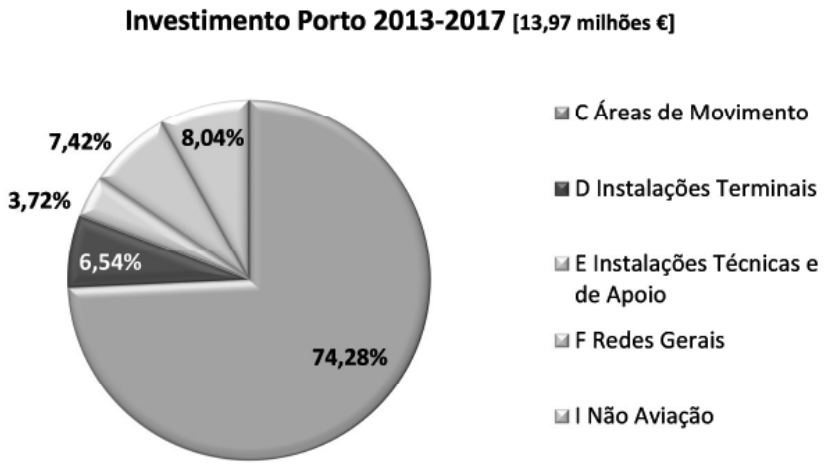


Figura LXII – Investimento no aeroporto do Porto por área de intervenção – 2013-2017

De entre os projetos planeados destacam-se, pela sua representatividade material, os seguintes:

- Reforço estrutural do túnel sobre a pista 17-35 [2013-2015: 4,2 milhões de euros];
- Reabilitação do Pavimento da Plataforma SIERRA [2013-2015: 3,4 milhões de euros];
- Reabilitação do Pavimento do Caminho de Circulação BRAVO [2013-2014: 1,0 milhões de euros].

No **Apêndice II** apresenta-se uma descrição dos projetos mais relevantes, identificando o objetivo e o âmbito da sua intervenção.

O quadro seguinte apresenta as intervenções de reposição planeadas para o aeroporto do Porto no período 2013-2017:

(Valores em milhares euros)

Categoria Investimento/ Projeto de investimento	Total 2013/2017
C Áreas de Movimento	**10.374**
Reforço Estrutural do Túnel sob a Pista 17-35	4.200
Reabilitação do Pavimento da Plataforma SIERRA	3.436
Reabilitação do Pavimento do Caminho de Circulação BRAVO	988
Sistema de Drenagem Associado à Pista 17-35	911
Pintura Geral da Pista 17-35	264
Hidrantes - Recondicionamento	263
Hidrantes - Válvulas PITT	204
Posto Comando Móvel - Transformação de Autocarro	70
Hidrantes - Proteção Catódica	38
D Instalações Terminais	**914**
Conjuntos de Cadeiras para a Aerogare	264
Reparação da Cobertura do Corpo Central - Painéis de ALUCOBOND	235
Carrinhos de Bagagem	180
Mobiliário para LOUNGE	100
Reforço das Protecções para Pax no Busgate Norte	80
Mobiliário para Balcões de Check-In e Portas de Embarque	35
Sistema Integrado Vídeo Projecção - Supervisão Sistemas (AEROGARE)	20
E Instalações Técnicas e de Apoio	**519**
CLCA - Infraestrururas Urbanísticas - 1ª Fase Redimensionamento das Valas de Drenagem Perimetral e Manutenção da Pista 17-35	308
Terminal de Carga - Recuperação do Pavimento	211
F Redes Gerais	**1.036**
Networking-LAN	446
Actualização Sistema Armazenamento Dados (Storage)	202
Data Center / Polo Técnico	200
Instalação de Cabos de Fibra Óptica	125
Migração de Plataformas Servidoras	63
I Não Aviação	**1.122**
Parque de Estacionamento Subterrâneo - Reparações Diversas (estrutura, paredes, tetos, pavimentos)	512
Repavimentação de Áreas Privativas	330
Pintura e Beneficiação de Edifícios de Escritórios e Preparação	170
Substituição da central de detecção de CO + detectores	47
Beneficiação do Parque de Estacionamento Subterrâneo	44
Reformulação Cabine de Pagamento P0	19
Total Investimento	**13.966**

Aeroporto de Faro

No horizonte 2013-2017, o plano de investimentos de reposição do aeroporto de Faro deverá ascender a cerca de 16,0 milhões de euros, distribuídos da seguinte forma:

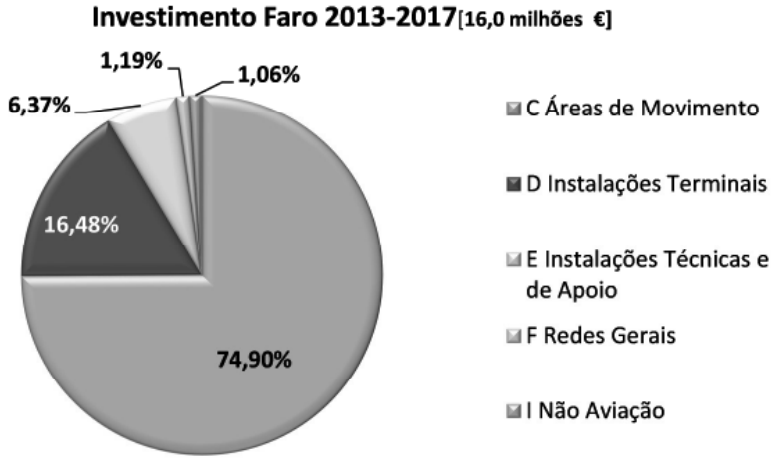


Figura LXIII – Investimento no aeroporto de Faro por área de intervenção – 2013-2017

De entre os projetos planeados destacam-se, pela sua representatividade material, os seguintes:

- Remodelação/repação da plataforma antiga [2013-2017: 6,5 milhões de euros];
- Recarga da pista [2013-2017: 4,3 milhões de euros];
- Reabilitação do Parque de pessoal [2016-2017: 0,9 milhões de euros].

No **Apêndice II** apresenta-se uma descrição dos projetos mais relevantes, identificando o objetivo e o âmbito da sua intervenção.

O quadro seguinte apresenta as intervenções de reposição planeadas para o aeroporto de Faro no período 2013-2017:

(Valores em milhares euros)

Categoria Investimento/ Projeto de investimento	Total 2013/2017
C Áreas de Movimento	**11.962**
Barco de Combate e Salvamento Especial para Águas Pouco Profundas	255
Recarga da Pista	4.305
Remodelação/Reparação da Plataforma antiga	6.540
Re-vamp Hardware e Software Pontes	62
Viatura de Combate a Incêndio 6x6	800
D Instalações Terminais	**2.632**
Aerogare - Reforço dos Apoios das Asnas da Cobertura	111
Ambulift	180
Remodelação das Instalações da Direcção	29
Requalificação/Conservação Piso -1 /Cv Instalações SOA	660
Sistema de Gravação CCTV	70
Sistema de Segurança e Rastreio - (Servidor)	95
Sistema de Segurança e Rastreio - Detetor de Líquidos	400
Sistema de Segurança e Rastreio - Pórticos e Raio X - A	267
Sistema de Segurança e Rastreio - Pórticos e Raio X - A (Ampl.)	53
Sistema de Segurança e Rastreio - Pórticos e Raio X - B	311
Sistema de Segurança e Rastreio - Pórticos e Raio X - C	256
Sistema de Segurança e Rastreio - Pórticos e Raio X - D	200
E Instalações Técnicas e de Apoio	**1.017**
Remodelação do Edifício de Catering	40
Remodelação do Parque de Pessoal	910
Remodelação dos Quadros Eléctricos dos Edifícios 3, 4, 6, 11, 12, 16 e 28	17
Sistema Automático de Detecção de Incêndios (Antiga Aerogare)	50
F Redes Gerais	**190**
Central telefónica - Upgrade	75
Migração de Plataformas Servidoras (exch e Windows 2003)	35
Remodelação do Posto de Transformação 1	35
SAN	46
I Não Aviação	**170**
Pintura e Beneficiação de Edifícios de Escritórios e Preparação	170
Total Investimento	**15.971**

Aeroporto de Ponta Delgada

No horizonte 2013-2017, o plano de investimentos de reposição do aeroporto de Ponta Delgada deverá ascender a cerca de 3,8 milhões de euros, distribuídos da seguinte forma:

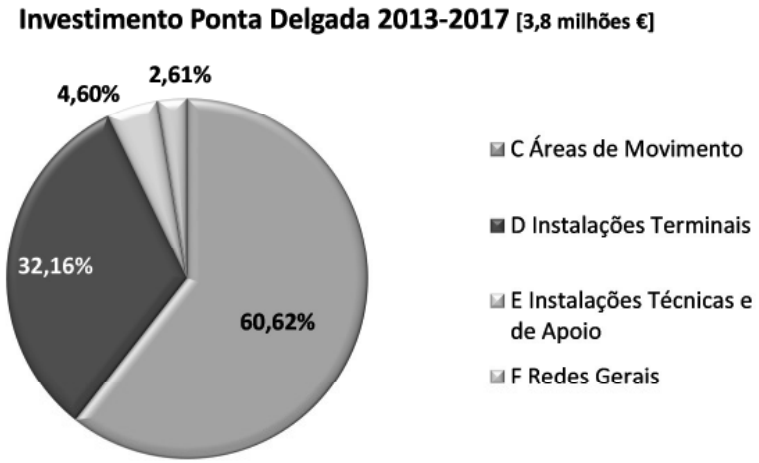


Figura LXIV – Investimento no aeroporto de Ponta Delgada por área de intervenção – 2013-2017

De entre os projetos planeados destacam-se, pela sua representatividade material, os seguintes:

- Aerogare-remodelação AVAC (3ª fase) [2014-2017: 1,2 milhões de euros];
- Cobertura da Aerogare-Lado ar em [2015-2017: 0,8 milhões de euros];
- Remodelação da instalação do Hangar em [2013-2016: 0,6 milhões de euros].

No **Apêndice II** apresenta-se uma descrição dos projetos mais relevantes, identificando o objetivo e o âmbito da sua intervenção.

O quadro seguinte apresenta as intervenções de reposição planeadas para o aeroporto de Ponta Delgada no período 2013-2017:

(Valores em milhares de euros)

Categoria Investimento/ Projeto de investimento	Total 2013/2017
C Áreas de Movimento	**2.319**
Aerogare - Remodelação AVAC - 3ª Fase	1.152
Remodelação da Instalação do Hangar	649
Pavimentação dos Caminhos de Emergência	231
Hangar - Instalação AVAC	188
Intervenção nas Vedações Internas e Periféricas	100
D Instalações Terminais	**1.230**
Cobertura da Aerogare - Lado Ar	830
Grupos Emergência da Aerogare	250
Substituição de Caixilharias na Aerogare	150
E Instalações Técnicas e de Apoio	**176**
Terminal de Carga - Instalação AVAC	176
F Redes Gerais	**100**
Redes Viárias - Lado Ar	100
Total Investimento	**3.825**

Aeroporto de Santa Maria

No horizonte 2013-2017, o plano de investimentos de reposição do aeroporto de Santa Maria deverá ascender a cerca de 4,8 milhões de euros, distribuídos da seguinte forma:

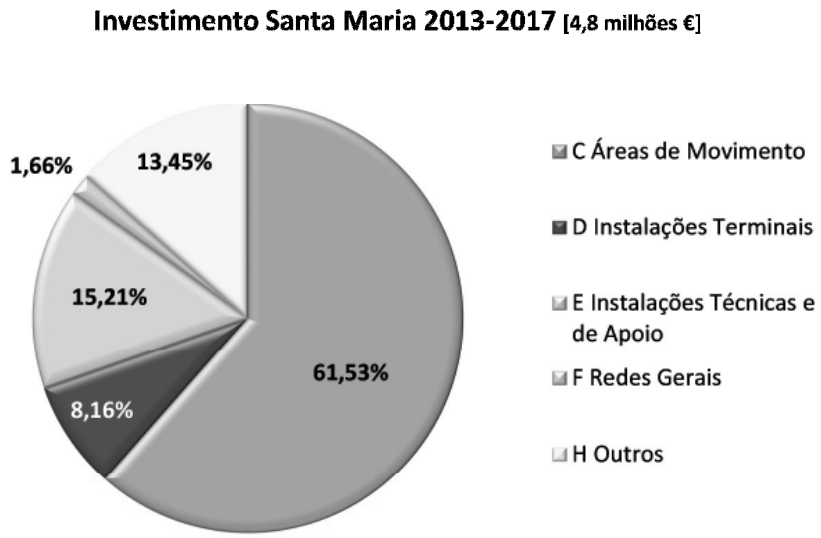


Figura LXIV – Investimento no aeroporto de Santa Maria por área de intervenção – 2013-2017

De entre os projetos planeados destacam-se, pela sua representatividade material, os seguintes:

- Remodelação CAP e Remodelação Sinalização luminosa [2014-2016: 1,9 milhões de euros];
- Recarga da Plataforma de Estacionamento [2013-2015: 0,7 milhões de euros];
- Relocalização do GOC [2013-2014: 0,6 milhões de euros].

No **Apêndice II** apresenta-se uma descrição dos projetos mais relevantes, identificando o objetivo e o âmbito da sua intervenção.

O quadro seguinte apresenta as intervenções de reposição planeadas para o aeroporto de Santa Maria no período 2013-2017:

(Valores em milhares de euros)

Categoria Investimento/ Projeto de investimento	Total 2013/2017
C Áreas de Movimento	**2.974**
Remodelação CAP e Remodelação Sinalização Luminosa	1.922
Recarga da Plataforma de Estacionamento	709
Reforço do Pavimento Taxiway e Ligações Plataforma	193
Recuperação do Hangar Blister	150
D Instalações Terminais	**394**
Sistema AVAC - Aerogare	318
Substituição Transportador de Bagagem	67
Reforço do Telhado da Aerogare	10
E Instalações Técnicas e de Apoio	**215**
Nova Zona Oficinal	215
F Redes Gerais	**80**
Aerogare - Remodelação Instalações Eléctricas (Fase II)	80
H Outros	**1.170**
Protocolo com o GRA/CMVP - Regularização da Rede de Drenagem Área Social	650
Outros	520
Total Investimento	**4.833**

Aeroporto da Horta

No horizonte 2013-2017, o plano de investimentos de reposição do aeroporto da Horta deverá ascender a cerca de 1,4 milhões de euros, distribuídos da seguinte forma:

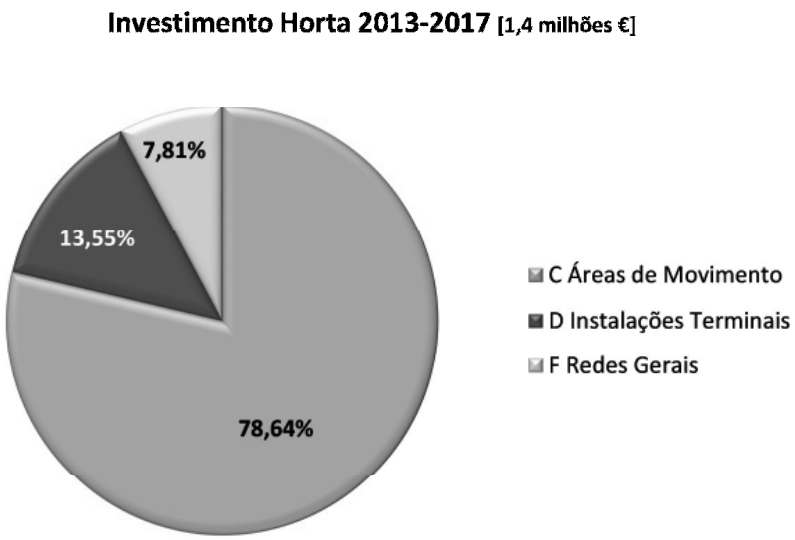


Figura LXV – Investimento no aeroporto de Horta por área de intervenção – 2013-2017

De entre os projetos planeados destacam-se, pela sua representatividade material, os seguintes:

- Recuperação da plataforma de estacionamento [2014-2015: 0,5 milhões de euros];
- Substituição de 1 viatura de combate a incêndios [2017: 0,5 milhões de euros].

No **Apêndice II** apresenta-se uma descrição dos projetos mais relevantes, identificando o objetivo e o âmbito da sua intervenção.

O quadro seguinte apresenta as intervenções de reposição planeadas para o aeroporto da Horta no período 2013-2017:

(Valores em milhares de euros)

Categoria Investimento/ Projeto de investimento	Total 2013/2017
C Áreas de Movimento	**1.114**
Recuperação da Plataforma	500
Viatura Combate a Incêndios	450
Pintura das linhas e marcas de pista e	140
Remodelação da Sinalização Luminosa da Pista - 2ª Fase	24
D Instalações Terminais	**192**
Substituição dos Monta-Cargas (Elevadores)	120
Manutenção / Reparação AVAC Substituição do Chiller/Grande Reparação	72
F Redes Gerais	**111**
2ª Fase da Alimentação de Água	76
Remodelação do PT	25
Substituição do Ramal MT	10
Total Investimento	**1.417**

Aeroporto das Flores

No horizonte 2013-2017, o plano de investimentos de reposição do aeroporto das Flores deverá ascender a cerca de 2,1 milhões de euros, distribuídos da seguinte forma:

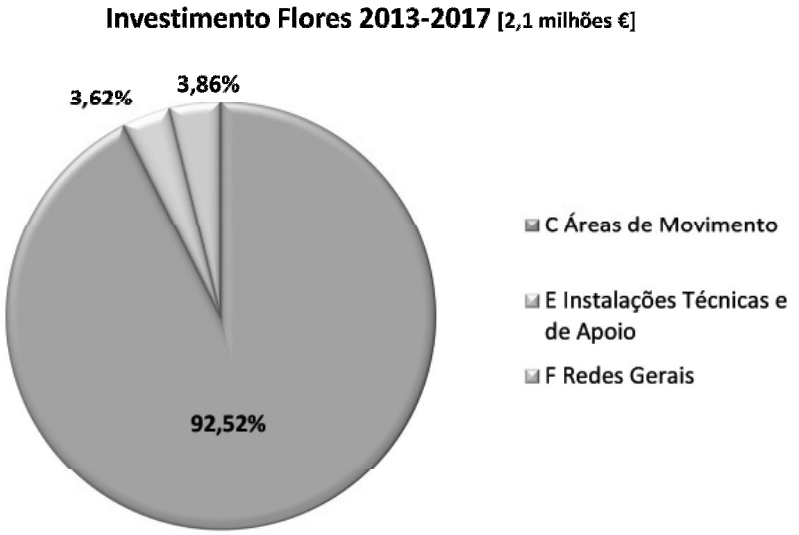


Figura LXVI – Investimento no aeroporto das Flores por área de intervenção – 2013-2017

De entre os projetos planeados destaca-se, pela sua representatividade material:

- Recuperação do pavimento da pista [2015-2017: 1,8 milhões de euros].

No **Apêndice II** apresenta-se uma descrição dos projetos mais relevantes, identificando o objetivo e o âmbito da sua intervenção.

O quadro seguinte apresenta as intervenções de reposição planeadas para o aeroporto das Flores no período 2013-2017:

(Valores em milhares de euros)

Categoria Investimento/ Projeto de investimento	Total 2013/2017
C Áreas de Movimento	**1.917**
Recuperação do Pavimento de Pista	1.842
Montagem Equipamento de Iluminação de Pista	75
E Instalações Técnicas e de Apoio	**75**
Abastecimento Rápido de Água	75
F Redes Gerais	**80**
Pavimento de Acessos ao SLCI	80
Total Investimento	**2.072**

Aeroporto da Madeira

No horizonte 2013-2017, o plano de investimentos de reposição do aeroporto da Madeira deverá ascender a cerca de 10,4 milhões de euros, distribuídos da seguinte forma:

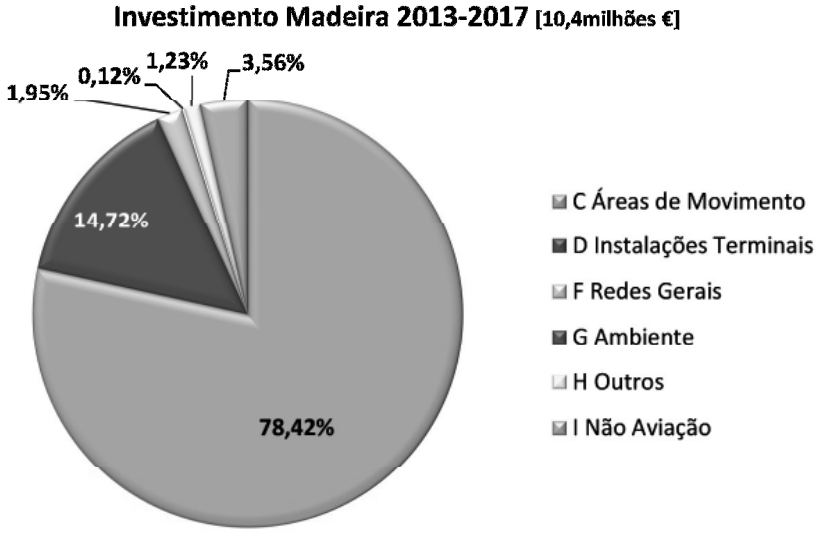


Figura LXVII – Investimento no aeroporto da Madeira por área de intervenção – 2013-2017

De entre os projetos planeados destacam-se, pela sua representatividade material, os seguintes:

- Reforço e Reperfilamento Pista [2013-2015: 8,1 milhões de euros];
- Substituição de Equipamentos e Sistemas Aeroportuários [2013-2017:0,8 milhões de euros].

No **Apêndice II** apresenta-se uma descrição dos projetos mais relevantes, identificando o objetivo e o âmbito da sua intervenção.

O quadro seguinte apresenta as intervenções de reposição planeadas para o aeroporto da Madeira no período 2013-2017:

(Valores em milhares de euros)

Categoria Investimento/ Projeto de investimento	Total 2013/2017
C Áreas de Movimento	**8141**
Reforço e Reperfilamento Pista	8141
D Instalações Terminais	**1528**
Aquisição de sistema de Informação Interactiva	335
Investimentos de Substituição de Equipamentos e Sistemas Aeroportuários	800
Projecto Segurança - Actualização de diversos Equipamentos de Raio X (*)	155
Sistema Eletrónico de chamada coletiva de voz	238
F Redes Gerais	**203**
Aquisição de sistema de Monitorização das Redes	3
Implementação de medidas de eficiência energética AM	200
G Ambiente	**12**
Monitorização do Ruído - Hand-Held Analyser	12
H Outros	**127**
Substituição dos equipamentos Informáticos	127
I Não Aviação	**370**
Beneficiação Parques de Estacionamento	270
Beneficiação Parques de Estacionamento - Fecho Núcleos Verticais	100
Total Investimento	**10.381**

Aeroporto de Porto Santo

No horizonte 2013-2017, o plano de investimentos de reposição do aeroporto do Porto Santo deverá ascender a cerca de 6,9 milhões de euros, distribuídos da seguinte forma:

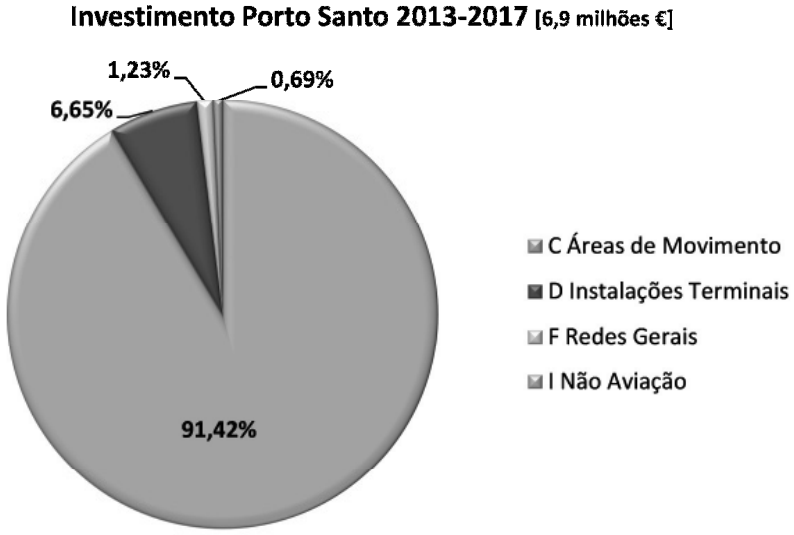


Figura LXVIII – Investimento no aeroporto do Porto Santo por área de intervenção – 2013-2017

De entre os projetos planeados destacam-se, pela sua representatividade material, os seguintes:

- Reforço e Reperfilamento Pista [2013-2014: 6,3 milhões de euros];
- Substituição de Equipamentos e Sistemas Aeroportuários [2013-2017:0,4 milhões de euros].

No **Apêndice II** apresenta-se uma descrição dos projetos mais relevantes, identificando o objetivo e o âmbito da sua intervenção.

O quadro seguinte apresenta as intervenções de reposição planeadas para o aeroporto de Porto Santo no período 2013-2017:

(Valores em milhares de euros)

Categoria Investimento/ Projeto de investimento	Total 2013/2017
C Áreas de Movimento	**6.318**
Reforço e Reperfilamento Pista	6.318
D Instalações Terminais	**460**
Equipamentos Comunicação de Voz	20
Investimentos de Substituição de Equipamentos e Sistemas Aeroportuários	440
F Redes Gerais	**85**
Implementação de medidas de eficiência energética no APS	85
I Não Aviação	**48**
Beneficiação Parques de Estacionamento	48
Investimento Total	**6.911**

ANEXO IV

Resposta ponto 21.3 al. d) do Contrato de Concessão

Avaliação económica das alternativas e dos impactos previstos na evolução dos custos operacionais e de investimento.

Os custos operacionais dos aeroportos estão associados, maioritariamente, à dimensão e capacidade da infraestrutura e à eficiência dos sistemas e equipamentos instalados. Os incrementos de capacidade são realizados por patamares tendo em perspetiva as necessidades da procura estimada para um futuro de médio e longo prazo. Esta condição determina a natureza maioritária de custos fixos para um dado nível de capacidade.

Nos aeroportos ANA e ANAM e no horizonte do presente plano, o investimento em expansão e em conservação dos bens da concessão tem implicações nos custos operacionais dos aeroportos, nomeadamente nos termos da norma IFRIC 12 aplicável aos contratos de concessão, que impõe a necessidade da relevação das responsabilidades nas contas anuais da concessionária.

Estas responsabilidades, assumidas pelas concessionárias, referem-se aos custos de:

- Investimentos de Expansão, correspondentes ao valor suportado pelo concessionário no desenvolvimento/ampliação das infraestruturas/equipamentos da concessão afetos a atividades reguladas;
- Responsabilidades Assumidas relativas ao valor reconhecido anualmente para fazer face aos gastos de manutenção futuros dos ativos da concessão afetos a atividades reguladas. Este montante é reforçado anualmente de forma a garantir a execução futura dos gastos de manutenção assumidos (planeados) pela ANA e ANAM;
- Responsabilidades Não Asseguradas referentes ao valor reconhecido para fazer face a gastos de manutenção não planeados.

Entre 2013 e 2017 os custos com as responsabilidades assumidas nos aeroportos, decorrente do planeamento do investimento, tem a seguinte evolução:

(milhares Euro)

Aeroportos	2013	2014	2015	2016	2017	tcma %
Lisboa	50.927	16.344	17.096	21.486	9.382	-34,5%
Porto	5.812	5.493	2.194	2.452	2.614	-18,1%
Faro	15.313	17.782	19.873	6.341	1.821	-41,3%
Açores	2.883	2.776	2.034	1.980	730	-29,1%
Beja	347	2.178	1	1	1	-77,8%
Madeira	3.971	1.995	1.377	1.615	1.300	-24,4%
TOTAL	**79.254**	**46.567**	**42.575**	**33.875**	**15.849**	**-33,1%**

Figura LXIX – Custos Operacionais do Investimento em Expansão e das Responsabilidades Assumidas

Estes montantes têm contrapartida parcial nas receitas operacionais, no que respeita ao valor do investimento em expansão e que corresponde à remuneração, devida pelo concedente às concessionárias, relativa ao custo suportado com o desenvolvimento/ ampliação das infraestruturas/ equipamentos afetos a atividades reguladas e que será acrescido ao valor dos direitos da concessão (ativos intangíveis).

A avaliação económica das alternativas e dos impactos na evolução dos custos de investimento faz parte do processo de decisão dos projetos de investimento e antecede a aprovação do plano de investimentos.

Para o horizonte 2013-2017, o plano de investimentos dos aeroportos ANA e ANAM, totaliza 270 milhões de euros, distribuídos da seguinte forma:

(milhares Euro)

Aeroportos	CAPEX	REPEX	TOTAL
Lisboa	96.992	39.959	136.950
Porto	10.663	13.966	24.628
Faro	50.175	15.971	66.147
Açores	6.524	12.147	18.671
Beja	2.524		2.524
Madeira	4.273	17.292	21.565
TOTAL	**171.151**	**99.335**	**270.485**

Figura LXX – Plano de Investimento nos Aeroportos ANA e ANAM 2013-2017

ANEXO V

Resposta ponto 21.3 al. e) do Contrato de Concessão

Previsão operacional relacionada com o uso civil dos Aeroportos.

Relacionamento ANA, NAV e FAP

No horizonte do Plano (2013/2017) os aeroportos geridos pela **ANA, SA** vão continuar a necessitar da boa colaboração das entidades externas: **Força Aérea Portuguesa, Regulador, Câmaras Municipais, NAV, EPE** e **outras entidades públicas** no sentido de serem asseguradas as condições de segurança (proteção de obstáculos) e de capacidade operacional dos aeroportos, designadamente na garantia dos corredores de entrada e saída de capacidade do espaço aéreo na aproximação e saída.

Esta questão apresenta diferentes contornos de interface em cada um dos aeroportos. Contudo, podemos, desde já evidenciar que é no **Aeroporto de Lisboa** que os problemas apresentam maior grau de acuidade e, consequentemente, onde o trabalho de parceria com as referidas entidades tem maior urgência e importância.

A circusntância de o **Aeroporto de Lisboa** se encontrar localizado numa área onde **coexistem diversas infraestruturas aeronauticas mlitares e uma civil**, condiciona a utilização do espaço aéreo que tem de ser partilhado e torna a respetiva capacidade num bem escasso de valor económico crescente, à medida que a procura vai sendo incrementada.

As recentes decisões governamentais de manutenção do aeroporto de Lisboa e, em consequência, de optimização da exploração da sua capacidade, até ao limite física e qualitativamente possível, vieram criar obrigações adicionais para todas as entidades no sentido da busca de uma outra solução que não a de condicionar a procura do aeroporto por incapacidade de a acomodar.

Os impactos sobre a economia nacional, em geral, e sobre os resultados dos operadores aéreos nacionais, em particular, são muito elevados pelo que as soluções a encontrar devem contar com a disponibilidade de todos os intervenientes no processo de aumento de capacidade do aeroporto de Lisboa.

De acordo com as pervisões de tráfego, no horizonte deste plano estratégico, devem ser preparadas ou materializadas as ações e parcerias, designadamente:

a. Deslocalização do AT1 (aeródromo de trânsito nº1) para as Bases Aéreas de Montijo e Sintra , libertando espaço para o incremento das plataformas de estacionamento de aeronaves no aeroporto de Lisboa;

b. Complementarmente, e em resultado da reorganização em curso na Força Aérea, a libertação do espaço aéreo sobre a Base Aérea de Sintra , possibilitando o incremento de capacidade na aproximação à pista 03 do aeroporto de Lisboa;

c. Garantia de que as novas construções na BA6- Montijo , decorrentes de projeto referido em a. não inviabilizam uma eventual futura utilização desta infraestrutura para aí localizar uma área destinada ao processamento de tráfego civil (aeroporto complementar à Portela);

d. Acordos pontuais de colaboração entre a Força Aérea Portuguesa e a NAV, EPE que viabilizem a disponibilidade de níveis mais elevados de capacidade do espaço aéreo, em períodos de pico de procura, no Aeroporto de Lisboa.

No que concerne ao **Terminal Civil de Beja**, esta infraestrutura utiliza áreas militares, designadamente a área de movimento e recebe alguns serviços prestados pela BA11 (Base Aérea de Beja) para poder viabilizar a totalidade da operação das aeronaves que utlizam este aeródromo.

Os serviços atrás referidos dizem respeito ao **controle de tráfego aéreo**, **serviços de socorros** e ainda **alguns serviços de assistência em escala**.

Esta situação implica a coordenação do horário de funcionamento e a disponibilidade de recursos para viabilizar uma procura representada, nesta fase, sobretudo por tráfego não regular.

O protocolo existente consagra as regras de relacionamento **entre a FAP e a ANA** e, no horizonte deste plano, carece de ser ajustado para novos perfis de procura e/ou outros serviços que possam vir a integrar a operação desta infraestrutura tão importante para a região onde está inserida.

Servidões Aeronauticas

Por outro lado, no que respeita à **proteção de obstáculos nas zonas de aproximação aos aeroportos sob gestão ANA** podemos evidenciar a necessidade de serem confirmadas e, em alguns casos, declaradas as servidões aeronáuticas que garantam a segurança da operação, através do cumprimento da regulamentação internacional e nacional, designadamente as regras ICAO aplicáveis.

O atual quadro legislativo que traça o regime jurídico das servidões aeronáuticas civis, constante do Decreto-Lei n.º 45987, de 22 de outubro de 1964 encontra-se desadequado, quer do ponto de vista material, quer do ponto de vista formal.

Uma parte significativa do regime das servidões aeronáuticas é, atualmente, remetida para o regime das servidões militares, justificando-se, a necessidade de concentrar num único diploma o regime geral das servidões aeronáuticas civis, separando-o do regime das servidões militares, sem embargo, de poderem coexistir servidões aeronáuticas civis e militares relativamente a uma mesma infraestrutura.

Por outro lado, traduzindo-se o regime de servidões – enquanto restrições de utilidade pública – num instrumento de regulação do uso dos solos que impõe uma prevalência do interesse público sobre o interesse particular, torna-se fundamental escalonar o grau de importância associado a cada um dos fins a que se destinam os usos associados às infraestruturas de apoio à aviação, e a respetiva prevalência na determinação das suas limitações.

Um novo regime jurídico das servidões aeronáuticas deverá refletir as alterações organizativas que resultaram da criação da ANA,SA e da NAV,EPE e garantir que se contemplem, em simultâneo, servidões de infraestruturas aeroportuárias, servidões de instalações radioelétricas aeronáuticas e servidões dos procedimentos de navegação aérea, tendo como base as normas e as recomendações de:

- Anexo 14, Volumes I (aeródromos) e II (heliportos);
- Anexos 2 e 10 à Convenção de Chicago, que contêm normas e práticas recomendadas respeitantes, respetivamente, às Regras do Ar e às Telecomunicações Aeronáuticas.

Situação Presente

A situação atual dos aeroportos relativamente à sua proteção por servidões aeronáuticas é diversa e deficiente em termos de eficácia jurídica.

Por outro lado, temos de considerar que, conforme disposto pela ICAO, um Plano de Desenvolvimento de um aeroporto deve considerar não só o uso do solo para a implantação da infraestrutura mas também o espaço aéreo circundante, necessário para a realização, em segurança, das operações de aterragem e de descolagem.

Ora, nesta situação, temos de considerar que existem três tipos de entidades com responsabilidade na proteção deste espaço:

- A **ANA,** como gestora aeroportuária, com obrigações no cumprimento dos requisitos decorrentes do capítulo 4 do ANEXO 14, Volume 1;
- A **NAV, EPE**, prestadora dos serviços de Tráfego Aéreo com obrigações no cumprimento dos requisitos decorrentes do ANEXO 10 – Telecomunicações e Rádio

Ajudas que determinam a proteção aos sistemas de comunicações, vigilância e ajudas rádio e no ANEXO 2 – Regras do Ar que estabelece os requisitos dos procedimentos de navegação aérea;

- A **Força Aérea**, prestadora dos Serviços de Tráfego Aéreo no Terminal Civil de Beja e que tem obrigações para com este aeroporto idênticas às da NAV, EPE.

Aeroporto de Lisboa

- Diploma legal
  - ✓ Servidão Aeronáutica - Decreto nº 48542, de 24 de Agosto de 1968
  - ✓ Servidão para as atividades columbófilas – Decreto Regulamentar nº 44/83, de 24 de Maio
- Eficácia

  A servidão aeronáutica particular encontra-se desatualizada, embora conste dos PDMs dos municípios afetados. A servidão para as atividades columbófilas já demonstrou que não é eficaz. Os pombais construídos pelo município de Loures foram edificados apesar de ofício do INAC a declarar a sua inviabilidade e proibição.

Aeroporto Francisco Sá Carneiro

- Diploma legal
  - ✓ Servidão Aeronáutica - Decreto Regulamentar nº 7/83, 3 de Fevereiro
- Eficácia

  A servidão aeronáutica particular encontra-se desatualizada, embora conste dos PDMs dos municípios afetados.

  No Plano Diretor publicado, inclui-se uma proposta de diploma para rever esta servidão, a qual carece de uma atualização para incorporar os conteúdos que resultaram de um trabalho realizado para o desenvolvimento de um "modelo" destinado às novas servidões a publicar e às atualizações das publicadas.

  Na área de aplicação da servidão deste aeroporto há um processo de não aceitação por parte do município da Maia, o qual invoca que, devido à orografia do terreno deste município, há áreas que não podem ser urbanizadas.

Aeroporto de Faro

- Diploma legal
  - ✓ Servidão Aeronáutica - Decreto Lei nº 51/80, 25 de Março

- Eficácia

  A servidão aeronáutica particular encontra-se desatualizada, embora conste dos PDMs dos municípios afetados.

  No Plano Diretor publicado inclui-se uma proposta de diploma para rever esta servidão, a qual carece de uma atualização para incorporar os conteúdos que resultaram de um trabalho realizado .para o desenvolvimento de um "modelo" destinado às novas servidões a publicar e às atualizações das publicadas.

  Na área de aplicação da servidão deste aeroporto há processos de contestação por parte de particulares e da Câmara Municipal de Faro em particular na área de Motenegro, em virtude da servidão impor uma condicionante a uma urbanização.

Aeroporto João Paulo II

- Diploma legal

  ✓ Servidão Aeronáutica - Decreto Lei nº 116/2006, 16 de Junho

- Eficácia

  Trata-se de um diploma recente que já está alinhado com a formatação do modelo desenvolvido e que atende aos requisitos técnicos e jurídicos.

  A dificuldade na sua aplicação resulta da orografia do terreno e de haver, na Câmara de Ponta Delgada posições divergentes sobre a necessidade de respeitar os pareceres vinculativos emitidos pela ANA.

  Este diploma foi elaborado com base no Plano de Desenvolvimento do Aeroporto.

Aeroporto de Santa Maria

- Diploma

  ✓ Não existe Servidão Aeronáutica publicada

- Eficácia

  Trata-se de uma fragilidade que deverá ser corrigida.

Aeroporto da Horta

- Diploma

  ✓ Não existe Servidão Aeronáutica publicada

- Eficácia

  Trata-se de uma fragilidade que deverá ser corrigida.

Aeroporto das Flores

- Diploma
  - ✓ Não existe Servidão Aeronáutica publicada
- Eficácia

  Trata-se de uma fragilidade que deverá ser corrigida.

Aeroporto da Madeira

- Diploma
  - ✓ Não existe Servidão Aeronáutica publicada

    A ANA,SA em 2004 prestou colaboração ao Governo Regional para que fosse publicada uma servidão deste aeroporto. A Secretaria Regional da Cultura, Turismo e Transportes (SRTT) efetuou a consulta pública às Autarquias envolvidas (Santa Cruz e Machico). Posteriormente a SRTT aprovou o parecer emitido pela ANA e solicitou que fosse preparado o projeto final de diploma, tendo em vista a sua aprovação e publicação.

    Aguarda-se pois a respetiva publicação.
- Eficácia

  Trata-se de uma fragilidade que esperamos esteja a ser corrigida.

Aeroporto de Porto Santo

- Diploma
  - ✓ Não existe Servidão Aeronáutica publicada
- Eficácia

  Trata-se de uma fragilidade que deverá ser corrigida.

Terminal Civil de Beja

- Diploma
  - ✓ A ANA tem sob sua gestão o Terminal Civil, a placa de estacionamento e o taxiway J.

Em termos de Servidão Aeronáutica publicada, a BA11 está protegida pelo Decreto nº 44 151, de 11 de Janeiro de 1962. Contudo, este diploma foi elaborado tendo como referência a Lei nº 2078, de 11 de Julho de 1955, que considerava apenas uma área delimitada por um círculo de raio de 5Km a partir do ponto central, prolongada em relação ao aeródromo por uma faixa até 10 Km de comprimento e 2,5 Km de largura, na direção das entradas ou saídas das pistas.

- ✓ É manifestamente insuficiente para proteger a área terminal.

- Eficácia

  Trata-se de uma fragilidade que a Força Aérea pretende corrigir.

<u>Metas para o horizonte do Plano</u>

No horizonte do Plano é indispensável assegurar:

- A revisão das servidões que se encontram desatualizadas (ALS, ASC e AFR);
- A preparação de Servidões para os aeroportos que ainda não dispõem de servidão (ASM, AHR, AFL e APS);
- Que se diligencie junto da Secretaria Regional da Cultura, Turismo e Transportes da Madeira sobre a evolução do processo de publicação da Servidão do Aeroporto da Madeira;
- Que se recolha junto da NAV,EPE a informação respeitante à publicação das Servidões particulares das comunicações, rádio ajudas e radares de aproximação;
- Que se recolha junto da Força Aérea informação respeitante ao processo de atualização da Servidão da BA11 (Beja).

ANEXO VI

Resposta ponto 21.3 al. f) do Contrato de Concessão

Mapas, desenvolvidos através de consultas com os Utilizadores e outras entidades conexas que utilizam os Aeroportos e, bem assim, com entidades públicas que estejam sediadas nas proximidades dos Aeroportos, para a gestão do ruído das aeronaves em áreas propensas a níveis significativos de ruído.

A atividade aeroportuária tem vindo a incluir na sua agenda, com importância crescente, as questões ambientais e de sustentabilidade, de onde o descritor ambiental "Ruído" assume especial enfoque.

Neste registo, a questão associada ao ruído representa para a ANA enorme relevância, encontrando-se aliás espelhada na Política de Ambiente da Empresa como área estratégica de atuação prioritária para a mitigação do impacte do ruído em torno dos aeroportos.

As estratégias para minimização do impacte nas infraestruturas aeroportuárias, associadas a este descritor ambiental, podem assumir formas diversas a que correspondem soluções diferenciadas.

As possibilidades de redução de ruído residem na fonte, nos locais de receção e nos percursos de propagação.

A solução ótima apresenta-se, em geral, como uma combinação de tantas alternativas quanto possível, de forma a minimizar efetivamente os efeitos do ruído na comunidade vizinha, salvaguardando as condições de operacionalidade, associando-lhe os custos mínimos pela utilização racional de recursos e tendo presente o princípio da "abordagem equilibrada", amplamente preconizado na União Europeia.

A legislação nacional sobre o ruído ambiente em Portugal é, atualmente, enquadrada do ponto de vista legal pelo Regulamento Geral do Ruído (RGR), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007 de 17 de Janeiro, retificado pela Declaração de Retificação n.º 18/2007 de 16 de Março e alterado pelo Decreto-Lei n.º 278/2007, de 1 de Agosto. Este documento estabelece uma estrutura legal para a limitação de níveis de ruído ambiente, apresentando requisitos para os municípios e para as entidades gestoras de infraestruturas de transporte.

O Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de Novembro, estabelece as regras e os procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos considerados como Grandes Infraestruturas de Transporte Aéreo, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2002/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Março.

O Decreto-Lei n.º 146/2006, publicado em 31 de Julho de 2006, transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2002/49/CE, do Parlamento Europeu e do Concelho, de 25 de Junho, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente.

Este quadro legal, tanto na sua componente nacional como na europeia, estabelece estratégias claras e definidas no sentido da proteção e da melhoria da qualidade do ambiente sonoro exterior.

Estas estratégias passam pelo mapeamento de ruído e pela elaboração dos planos de ação e de redução de ruído como instrumentos importantes para, tendencialmente, reduzir o ruído nos aglomerados populacionais e junto às Grandes Infraestruturas de Transportes, atualmente aplicável para os aeroportos de Lisboa e Francisco Sá Carneiro no que ao transporte aéreo diz respeito, e desta forma reduzir a incomodidade das populações e melhorar a qualidade de vida dos cidadãos.

No âmbito das disposições legislativas, nomeadamente pelo Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de Julho, para as Grandes Infraestruturas de Transporte Aéreo (GIT), encontram-se sujeitos a divulgação pública os Mapas Estratégicos de Ruído, aprovados pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), e a processo de consulta pública, a respetiva elaboração do Plano de Ações de Redução de Ruído.

Neste contexto, foram desenvolvidas as seguintes ações:

- ✓ Mapas Estratégicos de Ruído referentes à 1ª fase, ano referencial 2006, aplicável somente para o aeroporto de Lisboa, aprovados pela APA;
- ✓ Plano de Ações de Redução de Ruído subsequente, tendo por base os resultados dos Mapas Estratégicos, que se encontra em fase de aprovação pela APA.
- ✓ No âmbito da 2ª fase de elaboração de Mapas Estratégicos de Ruído, ano referencial 2011, na assunção do disposto no Decreto-Lei n.º 146/2006, foram identificados pela APA os aeroportos de Lisboa e Francisco Sá Carneiro como GITs aplicáveis.

  Neste sentido, os Mapas Estratégicos de Ruído do aeroporto de Lisboa foram elaborados e submetidos a APA, encontrando-se o respetivo Resumo Não Técnico disponível ao público na página de internet da empresa. O Plano de Ações de Redução de Ruído encontra-se em atualização, em resultado das informações obtidas pelos Mapas Estratégicos da 2ª fase.

  No caso do aeroporto Francisco Sá Carneiro, procedeu-se à realização dos respetivos Mapas Estratégicos de Ruído tendo sido submetidos a APA para processo de aprovação. O Plano de Ações de Redução de Ruído encontra-se em fase de elaboração.

Tendo por base os princípios da "abordagem equilibrada" e o enquadramento legal aplicável, nas infraestruturas aeroportuárias têm sido realizadas várias ações de minimização do impacte associado às emissões de ruído e de correspondente gestão do ruído, conforme as boas práticas vigentes, das quais se poderão enunciar como relevantes as seguintes:

- ✓ Elaboração de **Diagnósticos Ambientais** nos Aeroportos, sendo equacionado o impacte do ruído das atividades aeroportuárias.
- ✓ Inclusão de **requisitos/medidas de minimização de impactes**, ao nível dos Cadernos de Encargos de obras de construção civil.
- ✓ Implementação de medidas de minimização de impactes, identificadas no âmbito de processos de **Avaliação de Impacte Ambiental** (AIA) de projetos sujeitos a consulta pública, para as fases de construção e de exploração.
- ✓ Aquisição de **novos equipamentos** tomando em consideração os respetivos níveis de ruído emitidos.
- ✓ Implementação e manutenção em operação contínua de um **Sistema de Monitorização de Ruído** nos seus Aeroportos, onde este descritor ambiental assume maior expressão, para monitorizar e controlar os níveis de ruído, com especial ênfase para os gerados pelas aeronaves.

  Esta monitorização tem como objetivo permitir uma avaliação do real impacte do ruído associado à atividade aeroportuária na comunidade envolvente, bem como verificar o cumprimento das disposições legislativas, através da realização de relatórios de Monitorização do Ruído.

  O Aeroporto de Lisboa conta com 7 Estações de Monitorização fixas, encontrando-se os Aeroportos Francisco Sá Carneiro, Faro e Madeira munidas com 3 Estações. A monitorização é complementada por 1 Estação portátil, no sentido de permitir a realização de análises em locais não abrangidos pelas Estações Fixas ou em caso de resposta a eventuais reclamações. No aeroporto do Porto Santo recorre-se a 1 estação portátil para realização de monitorização em contínuo.

  No caso concreto do aeroporto João Paulo II, os relatórios de Monitorização do Ruído são realizados por laboratório externo, com base em campanhas de monitorização efetuadas por período IATA.
- ✓ Realização de simulações/previsões, através da elaboração regular de **Mapas de Ruído**, que caracterizam o ambiente acústico na envolvente dos aeroportos de

maiores dimensões onde é expectável a ocorrência de impactes de expressão acrescida no respeitante ao Ruído Particular das aeronaves.

Neste sentido, são realizados Mapas de Ruído para os Aeroportos de Lisboa, Francisco Sá Carneiro, Faro e Madeira, sendo igualmente realizados para o Porto Santo, em resultado dos mesmos consistirem elementos integrantes dos relatórios de monitorização do ruído desse aeroporto.

Os resultados encontram-se expressos em dB (A), sendo os indicadores de ruído utilizados os que decorrem das disposições presentes no Regulamento Geral do Ruído, nomeadamente o LDEN e LNoite.

A sua realização tem por base o Sistema de Simulação de Ruído instalado na ANA, e o programa de modelação "INM- *Integrated Noise Model*" desenvolvido pela *Federal Aviation Administration* [5](FAA) especificamente para o tráfego aéreo, utilizando-se para o efeito o método de cálculo preconizado na legislação aplicável e *Diretrizes da Agência Portuguesa do Ambiente* para a realização de Mapas de Ruído.

São utilizados para o efeito dados reais associados aos movimentos de aeronaves ocorridos nos períodos de referência, permitindo assim uma maior precisão dos resultados obtidos, sendo igualmente precedida de validação recorrendo as estações de monitorização de ruído em contínuo instaladas na envolvente do Aeroporto.

- ✓ Introduzidas medidas de minimização de impactes associadas às emissões de ruído, nomeadamente no respeitante a **restrições de operação**, de **procedimentos** e **desempenho das aeronaves** aos aeroportos através de Portarias específicas (Portaria n.º 303-A/2004, de 22 de Março, com as alterações introduzidas pela Portaria n.º 259/2005, de 16 de Março, para o Aeroporto de Lisboa, Portaria n.º 831/2007, de 01 de Agosto para o Aeroporto Francisco Sá Carneiro, Portaria Regional n.º 88/2010, de 09 de Setembro, para o Aeroporto João Paulo II, Portaria Regional n.º 69/2007, de 13 de Julho para o Aeroporto da Madeira e Portaria Regional n.º 70/2007, de 13 de Julho, respeitante ao Aeroporto de Porto Santo).
- ✓ As emissões de ruído pelo modo de transporte aéreo encontram-se condicionadas pela regulamentação internacional da ICAO (*International Civil Aviation Organization*), ICAO Anexo 16, respeitante à certificação dos motores das

[5] Entidade governamental dos Estados Unidos responsável pelos regulamentos e todos os aspetos da aviação civil nos Estados Unidos

aeronaves. As operações aeroportuárias dispõem do registo das certificações acústicas por matrícula das aeronaves que utilizam o aeroporto.

- ✓ Nas Servidões Aeronáuticas ou projetos de Servidões Aeronáuticas, resultado dos Planos Diretores de Desenvolvimento dos Aeroportos, é efetuada a promoção da introdução de áreas que contemplam as condicionantes a considerar pelas Servidões Acústicas. De igual forma, nos pareceres emitidos no âmbito das Servidões Aeronáuticas, mesmo não existindo referência às Servidões Acústicas, informam-se as entidades licenciadoras que deverão ter em conta o estabelecido pela legislação aplicável, nomeadamente o Regulamento Geral do Ruído, dado atualmente pelo Decreto-Lei n.º 09/2007, de 17 de Janeiro, com as alterações subsequentes.
- ✓ Encontram-se aplicáveis procedimentos de *noise abatement* publicados em AIP-*Aeronautical Information Publication.*
- ✓ Implementação de sistemas tecnológicos, nomeadamente nos aeroportos de Lisboa, Francisco Sá Carneiro e Faro, que permitem a redução do ruído emitido pelas aeronaves, enquanto estacionadas (sistemas GPU-*Ground Power Unit*- de abastecimento de energia a 400Hz; fornecimento fixo de ar condicionado).
- ✓ No aeroporto de Lisboa, a construção de duas Saídas Rápidas- RETs, uma para a pista 03 e outra para a pista 21, permitem a redução da utilização dos *reverse-thrust* (aceleração inversa dos motores para redução da velocidade da aeronave no solo), atenuando desta forma o impacte do ruído.

Em adicional ao referido supra, como ações estratégicas desenvolvidas nesta temática, identificam-se:

- ✓ Realização de **Estudos** para estabelecimento de procedimentos de "*noise abatement":*

  A ANA tem procurado manter-se a par dos avanços tecnológicos na área antecipando-se, mesmo, com vantagens assinaláveis, a requisitos e especificações legais, bem como melhorar o *know-how* que detém em termos de métodos previsionais e desenvolver estratégias de minimização dos impactes associados às emissões de ruído na envolvente dos aeroportos.

  Neste sentido desenvolveram-se, em articulação com a NAV EPE, Estudos de Procedimentos de *Noise Abatement*, centrados sobre a operação dos aeroportos de Lisboa e Francisco Sá Carneiro.

O objeto das análises efetuadas incidiu sobre as aeronaves, pretendendo-se com este exercício a identificação de procedimentos adicionais de redução de ruído que sejam possíveis implementar, e que possam contribuir para minimizar o ruído resultante da exploração dos aeroportos e seus efeitos nas populações expostas.

Assumindo os procedimentos alvo de análise e estudo um carácter puramente ambiental, uma eventual implementação dos mesmos resulta numa obrigatória validação posterior no respeitante às restantes valências aplicáveis, nomeadamente do ponto de vista de viabilidade operacional e de segurança.

Em seguida apresenta-se um mapeamento simplificado com a discriminação, para cada aeroporto aplicável, das medidas de gestão de ruído em prática, incluindo identificação de restrições operacionais resultantes de disposições legislativas ou alvo de publicação emAIP.

Gestão de Ruído nos Aeroportos

	Medidas de Gestão de Ruído										
Aeroporto	Relatórios de Monitorização de Ruído	Sistema de Monitorização de Ruído	Mapas de Ruído	Mapas Estratégicos de Ruído Ver nota **a)**	Restrições Operacionais Relacionadas com o Ruído Decorrentes de Disposições Legais Ver nota **b)**	Número Máximo de Movimentos Permitidos Operar no Período Noturno (00.00h-06.00h) Decorrentes de Disposições Legais Ver nota **c)**	Restrições a Realização de Run-Up (testes de motores) no Período Noturno Ver nota **d)**	Restrições a Utilização de *Reverse Thrust* (travagem das aeronaves com utilização dos motores) no Período Noturno Ver nota **e)**	Procedimentos de *Noise Abatement* nas operações das aeronaves Ver nota **f)**	Restrições à utilização de APUs (Auxiliary Power Units) Ver nota **g)**	Estudos de Procedimentos de *Noise Abatement*
Faro	√	√	√	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	√		√	√	
Lisboa	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
Francisco Sá Carneiro	√	√	√	√	√	√	√	√	√		√
Beja	□	□	□	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável			√		
Horta	□	□	□	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável			√		
João Paulo II	√	√ **h)**	□	Não aplicável	√	√	□	√	√		
Santa Maria	□	□	□	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável			√		
Flores	□	□	□	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável			√		
Madeira	√	√	√	Não aplicável	√	√	√	√	√		
Porto Santo	√	√	√	Não aplicável	√	√		√	√		

a) Decorrente das disposições presentes no Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de Julho

b) ; **c)**

Conforme consta na Portaria n.º 303-A/2004, de 22 de Março, com as alterações introduzidas pela Portaria n.º 259/2005, de 16 de Março, para o Aeroporto de Lisboa

Conforme consta no Decreto-Lei n.º 293/2003, 19 de Novembro, para o Aeroporto de Lisboa

Conforme consta na Portaria n.º 831/2007, de 01 de Agosto para o Aeroporto Francisco Sá Carneiro

Conforme consta na Portaria Regional n.º 88/2010, de 09 de Setembro, para o Aeroporto João Paulo II

Conforme consta na Portaria Regional n.º 69/2007, de 13 de Julho para o Aeroporto da Madeira

Conforme consta na Portaria Regional n.º 70/2007, de 13 de Julho para o Aeroporto de Porto Santo

d); **e)**; **f)**; **g)**

Conforme publicado em AIP- Portugal (Aeronautical Information Publication)

h) Através de campanhas de monitorização por período IATA

Figura LXXI – Medidas de gestão do ruído para os aeroportos da Rede ANA

No âmbito da responsabilidade Social e elaboração do Relatório de Sustentabilidade, procedeu-se em 2012 a um questionário de materialidade de onde, não se revestindo de uma avaliação do desempenho da empresa, apresentou como objetivo o conhecimento da perceção pelos *Stakeholders,* do grau de importância de cada tema aplicável para a sustentabilidade da ANA que inclui, para além da gestão do ruído, os aspetos das alterações climáticas, gestão de resíduos, eficiência energética, gestão da qualidade do ar, biodiversidade e gestão da água e efluentes.

Neste âmbito foi solicitado que se identificassem os aspetos que se consideram de maior relevância e que se procedesse a respetiva priorização dos mesmos face às atividades da empresa.

A lista de *Stakeholders* objeto de consulta encontra-se no final do texto.

Em face das respostas obtidas, realizou-se a respetiva Matriz de Materialidade de onde, os aspetos que se situam acima da linha verde são considerados relevantes e os que se apresentam abaixo da linha azul representam menor relevância face a opinião dos *Stakeholders*.

No qua à gestão do ruído diz respeito, verifica-se que o ruído, item nº 23 representado na Matriz, apresenta maior importância para a empresa do que para os Stakeholders assumindo-se no entanto, para ambos os casos, valores elevados, o que permite ir ao encontro das orientações que a empresa tem vindo a assumir em termos de gestão ambiental, nomeadamente em manter o "ruído" como aspeto ambiental significativo na sua Política de Ambiente.

MATRIZ DE MATERIALIDADE

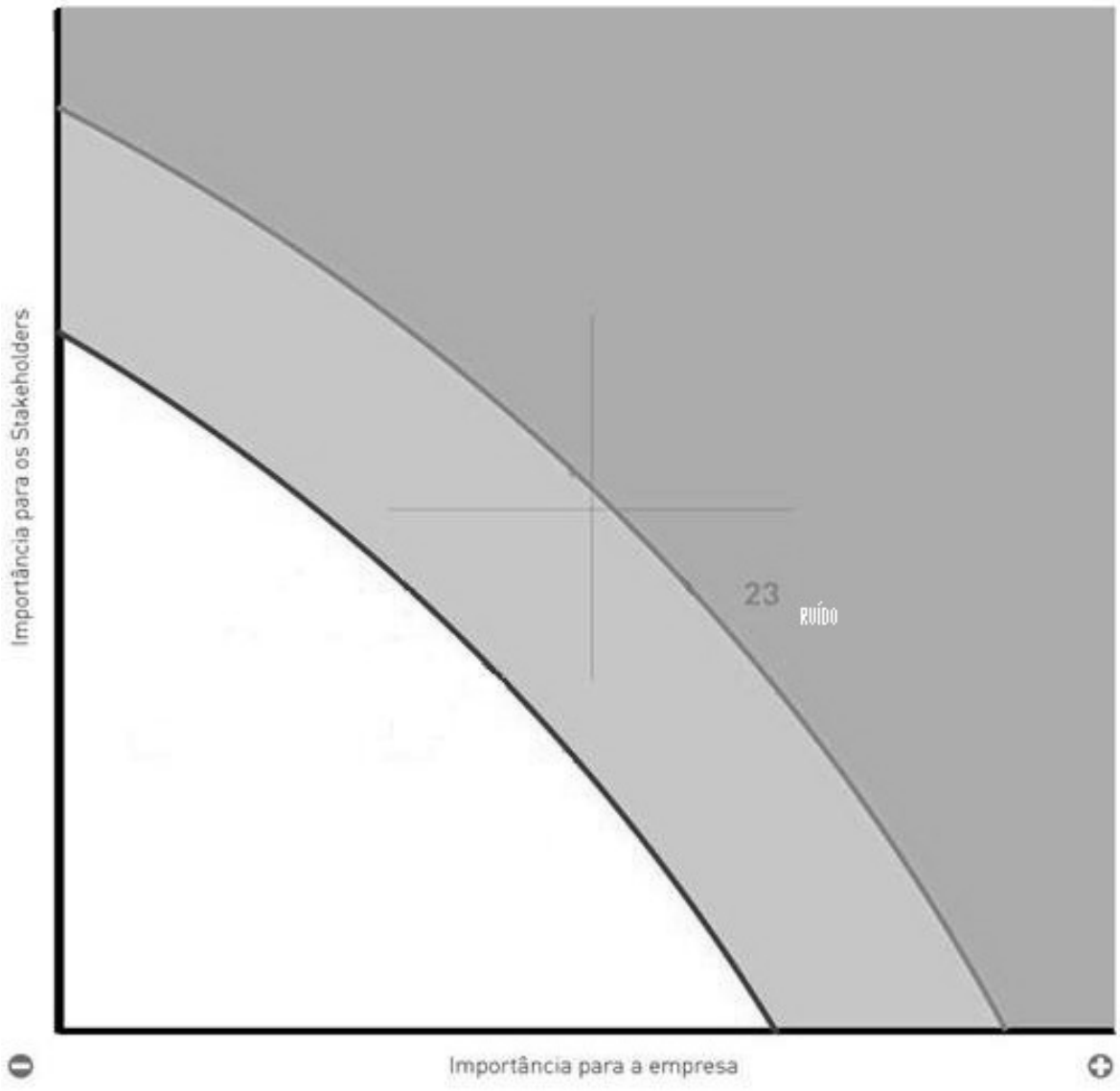


Figura LXXII – Matriz de Materialidade

Lista de *Stakeholders* objeto de consulta para a elaboração da Matriz de Materialidade

ANA RS11 - MAPEAMENTO STAKEHOLDERS

Lista de entidades a entrevistar

Grupo	Subgrupo	Stakeholder
Accionista		Secretario de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
Clientes	Não Aviação	LFP - Lojas Francas de Portugal, SA
Clientes	Companhias aéreas	TAP Portugal
Clientes	Companhias aéreas	Easyjet
Entidades Reguladoras/ Supervisoras	Aviação	INAC - Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.
Fornecedor	Segurança - Security	Prosegur - Comp. Segurança, Unip.,Lda
Parceiros		Empark SA
Parceiros		GROUNDFORCE
Parceiros		Turismo de Portugal, I.P.
Parceiros	Aviação	NAV Portugal, E.P.E.

Lista de entidades a consultar (questionário)

Grupo	Subgrupo	Stakeholder
Accionistas	Accionista	Direcção de Geral de Tesouro e Finanças
Accionistas	Accionista	Parpública
Clientes	Não Aviação	Grupo Áreas (Unitrato / Estagest)
Clientes	Não Aviação	Carlos Móia
Clientes	Não Aviação	Grupo Cota
Clientes	Companhias aéreas	Jet2
Clientes	Companhias aéreas	Ryanair
Clientes	Companhias aéreas	Monarch
Clientes	Companhias aéreas	Transavia
Clientes	Companhias aéreas	Air Berlin
Clientes	Companhias aéreas	Aer Lingus
Clientes	Companhias aéreas	British Airways
Clientes	Companhias aéreas	Lufthansa
Clientes	Companhias aéreas	Brussels Airlines
Clientes	Companhias aéreas	Germanwings
Clientes	Companhias aéreas	SATA - Internacional
Clientes	Companhias aéreas	Iberia
Clientes	Agentes de Carga e Logística	ABREU CARGA
Clientes	Agentes de Carga e Logística	TAP Carga
Clientes	Outros agentes económicos	A. Morgado Macedo
Clientes	Outros agentes económicos	A.A. Trovisco Aires
Clientes	Outros agentes económicos	A.M. Rodrigues Fernandes
Clientes	Outros agentes económicos	AASM VAZ
Clientes	Outros agentes económicos	ADUALOG

Grupo	Subgrupo	Stakeholder
Clientes	Outros agentes económicos	ETE - Logística
Clientes	Outros agentes económicos	EXTRA Transp. Internacionais
Clientes	Outros agentes económicos	Ezequiel Feliciano
Clientes	Outros agentes económicos	GIRAGLOBO
Clientes	Outros agentes económicos	PRIMEDRINKS
Comunidade		Externato CHAMPAGNAT
Comunidade		LIPOR
Comunidade	Cultura	Teatro Nacional S.João
Comunidade	Social	Acreditar
Comunidade	Social	Comunidade Vida e Paz
Comunidade	Poder local	CM Ponta Delgada
Comunidade	Poder local	CM Beja
Comunidade	Poder local	CM Lisboa
Comunidade	Poder local	CM Maia
Comunidade	Poder local	CM Faro
Comunidade	ONGA	LPN - Liga para a Protecção da Natureza
Entidades Reguladoras/ Supervisoras	Aviação	ICAO
Entidades Reguladoras/ Supervisoras	Ambiente	APA - Agência Portuguesa do Ambiente
Entidades Reguladoras/ Supervisoras	Ambiente	CCDR Algarve
Entidades Reguladoras/ Supervisoras	Ambiente	CCDR LVT
Entidades Reguladoras/ Supervisoras	Ambiente	CCDR Norte
Fornecedor	Serviços	ISS
Fornecedor	Serviços	Jaime Pião
Fornecedor	Serviços	Recolte
Fornecedor	Serviços	Sistavac

Grupo	Subgrupo	Stakeholder
Fornecedores	Construção	LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil
Fornecedores	Construção	CONSULGAL
Fornecedores	Construção	DST - Domingos da Silva Teixeira, S.A .
Fornecedores	Construção	ALVES RIBEIRO, S.A .
Fornecedores	Construção	HCI - Construções, S.A .
Fornecedores	Serviços	PriceWaterhouseCoopers
Fornecedores	Segurança - Security	2045 – Empresa de Segurança
Fornecedores	Segurança - Security	Securitas Transp. Aviation Security
Fornecedores	Banca	Banco Europeu de Investimento
Fornecedores	Banca	Banco Espírito Santo
Fornecedores	Serviços	Siemens, SA
Fornecedores	Serviços (Corporativo)	Ecoprogresso
Fornecedores	Serviços (Corporativo)	Acusticontrol
Fornecedores	Serviços (AFR)	Universidade do Algarve
Fornecedores	Serviços (AFR)	ICNB/Parque Natural da Ria Formosa
Fornecedores	Serviços (Corporativo)	IDAD
Fornecedores	Serviços (ALS)	Quimiteste
Fornecedores	Serviços (ALS)	TRIU
Fornecedores	Serviços (ALS)	Mãe d'Água
Fornecedores	Serviços (AFR)	EGEO - Unidade de Boliqueime
Fornecedores	Serviços (DAA)	EQUIAMBI
Fornecedores	Serviços (DAA)	VARELA & Cª Lda
Fornecedores	Serviços (DAA)	ISQ
Fornecedores	Serviços	VP Consulting
Fornecedores	Serviços	Falcoaria
Fornecedores	Serviços	SLIMCEI-S.Limp.Manut.Com.Eq.Ind.Lda
Fornecedores	Serviços	Triu-Tecn.Resid.Ind.Urbanos, Lda
Fornecedores	Serviços	Egeo Tecnologia e Ambiente,S.A.
Fornecedores	Bombeiros	Sapadores Bombeiros de Lisboa
Fornecedores	Bombeiros	Bombeiros Volunt. de Moreira-Maia
Fornecedores	Serv. Enfermagem	Cruz Vermelha Portuguesa - Lisboa

Grupo	Subgrupo	Stakeholder
Fornecedores	Serv. Enfermagem	Cruz Vermelha Portuguesa - Faro
Fornecedores	Serviço Printing	Canon Portugal, SA
Fornecedores	Manut.Tap.Esc.Rol.	Otis Elevadores, Lda
Fornecedores	Manut.Tap.Esc.Rol.	Schindler-Asc.Escadas Rolantes,SA
Órgãos de Comunicação Social	Económico	Diário Económico
Órgãos de Comunicação Social	Generalista	Jornal I
Órgãos de Comunicação Social	Sectorial	Transportes em Revista
Órgãos de Comunicação Social	Sectorial	Jornal Take Off
Paceiros	Institucional	AICEP Portugal Global
Parceiros		SEF - Serviço Estrangeiro e Fronteiras
Parceiros	Serviços	Portway - Handling de Portugal, SA
Parceiros		INOV
Parceiros	Publicidade	JC DECAUX
Parceiros	Institucional	ACI Europa
Parceiros	I&D	ITS-Portugal
Parceiros	I&D	Ecossistema dos transportes
Parceiros	I&D	COTEC
Parceiros	I&D	TSB Technologiestiftung Berlim
Parceiros	Turismo	ATA - Associação Turismo Algarve
Parceiros	Turismo	Federação Portuguesa de Golfe - Delegação do Algarve
Parceiros	Turismo	Patronato Turismo de Huelva
Parceiros	Institucional	PSP
Parceiros	Institucional	CEEP
Parceiros	RAC	AVIS
Parceiros	RAC	AUTO-JARDIM
Parceiros	Turismo	Park Hotel (Porto)
Parceiros	Turismo	Associação dos Turismo dos Açores

Grupo	Subgrupo	Stakeholder
Parceiros	Turismo	Associação de Turismo do Porto
Parceiros	Turismo	Associação de Turismo do Algarve
Parceiros	Institucional	APPLA – Associação dos Pilotos Portugueses de Linha Aérea
Parceiros	Institucional	RENA - Associação das Companhias Aéreas
Parceiros	Turismo	Hotti Hoteis (Hotel de Lisboa)
Parceiros	Turismo	Associação de Turismo de Lisboa
Parceiros	Turismo	APAVT - Associação Portuguesa das Agências de Viagem e Turismo
Parceiros	Turismo	AHP - Associação da Hotelaria de Portugal
Parceiros	Transportes	ANTRAL - Associação Nacional dos Tranportadores em Automóveis Ligeiros
Parceiros	Transportes	Federação do Táxi
Parceiros	Transportes	Administração do Porto de Lisboa
Parceiros	Institucional	Associação Industrial Portuguesa
Parceiros	Transportes	Carristur
Parceiros	Transportes	Metropolitano de Lisboa

ANEXO VII

Resposta ponto 21.3 al. g) do Contrato de Concessão

Avaliação dos riscos ambientais que razoavelmente estarão associados à implementação do projeto do Plano Estratégico, bem como os mecanismos de mitigação desses riscos, incluindo mecanismos de prevenção e mitigação de qualquer impacto ambiental negativo.

Análise Preliminar de Impactes - Aspetos metodológicos

Podemos definir risco como a magnitude e probabilidade de um efeito adverso ocorrer. O impacto ambiental, ou avaliação de risco ambiental, como é muitas vezes denominado, determina e avalia o risco que determinadas ações de projeto poderão ter. Com efeito, a análise dos impactes ambientais considera as características quer das intervenções a realizar, quer do local onde serão executadas, atendendo ainda às fases de construção e operação.

A metodologia de análise envolve, numa primeira etapa, a identificação dos descritores ou recursos que potencialmente podem ser afetados pelas atividades a desenvolver no âmbito das intervenções previstas.

Os impactes serão classificados, qualitativamente, atendendo aos seguintes parâmetros:

- Natureza - positivo ou negativo;
- Área de incidência – local ou regional;
- Duração – temporário ou permanente;
- Probabilidade de ocorrência – baixa, média e elevada;
- Magnitude – elevada, média ou baixa.

Na terceira etapa determina-se a importância ou significância dos impactes, em função dos parâmetros mencionados, da área geográfica e do valor dos recursos e sensibilidade dos recetores afetados. A significância dos impactes é graduada em "não significativo", "significativo" e "muito significativo".

Tendo por base os aspetos metodológicos referidos supra, embora numa perspetiva de nível macro, procede-se à identificação de eventuais impactes ambientais negativos significativos, associados à implementação dos projetos do Plano Estratégico previstos para os aeroportos da ANA, que tem como horizonte o ano de 2017.

Avaliação preliminar de Impactes – AEROPORTO DE LISBOA

A lista de investimentos a efetuar no quinquénio em apreço comporta projetos de variadíssima índoles mas que poderão ser agrupados nos seguintes grupos:

- Projetos no interior de estruturas edificadas, de que são exemplo o "Novo *Busgate* Norte – Mobiliário para a área de terminal – Fase II" ou a "Instalação de 3 tapetes rolantes nas Salas de Embarque 124, 125 e 126" ou até "Área de Remodelação / Beneficiação: Remodelação da antiga sala de *check – in* e beneficiação dos níveis 5 e 6: remodelação da Sala de Recolha de Bagagem";
- Projetos no exterior e/ou contemplando intervenções mais complexas, de que são exemplo "Novas instalações para autocarros da Groundforce", "Reabilitação do Arruamento 147", "Ampliação do SLCI" ou "Remodelação Profunda de Pavimentos (P, RO2 e SO1+W)", por exemplo. De entre estes destacam-se ainda os que ocorrerão em áreas limítrofes/de contacto com estruturas externas ao aeroporto, como sejam a "Remodelação da rede periférica e implementação de rede dupla no perímetro do ALS", a "Remodelação do *curbside* das chegadas" ou a "Remodelação do *curbside* das partidas, galeria de ligação aos Rent-a-Car e Acessos à estação de Metro";
- Estão ainda previstos projetos que visam a melhoria das performances ambientais do aeroporto, de que são exemplo o "Sistema de Tratamento de efluentes líquidos", o "Upgrade do sistema de monitorização do ruído" e "Isolamento termo-acústico dos CAPS's".

Pelo exposto, a avaliação de impactes ambientais estão sobretudo associados às remodelações mais complexas e estarão associados ao incremento da utilização de recursos naturais, à produção de resíduos, à produção de efluentes líquidos, ao incremento potencial do risco de acidentes, contaminação do solo e água, etc.

Na Fig. LXXIII apresenta-se, para os Aspetos Ambientais identificados como base referencial, a classificação de impactes ambientais nas fases de construção e exploração, de acordo com a metodologia proposta e a lista de projetos descritos anteriormente, para além da evolução prevista do tráfego (previsivelmente contidos entre +1,7% - cenário baixo- e 3,1% cenário Alto, com um cenário central de +1,9%).

De notar que, sendo uma infraestrutura em funcionamento onde os projetos previstos não patrocinam alterações significativas ao existente, e que visam melhor adaptação ao previsível incremento de movimentos processados, os impactes são globalmente não significativos, na medida em que os projetos incidem sobretudo em áreas já edificadas e estão confinados à área do aeroporto e as impermeabilizações de solo e consequentes movimentações de terra são significativamente reduzidas em face da área total do aeroporto (com efeitos significativamente reduzidos no âmbito de descritores como clima, geologia, hidrogeologia, paisagem, ordenamento do território e património arqueológico e arquitetónico).

Impacte Ambiental	Fase Construção	Fase Exploração	Natureza	Área de Incidência	Probabilidade de ocorrência	Duração	Magnitude	Significância de Impactes
Contaminação de solos e aquíferos	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Ecologia (avifauna)	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Contaminação de águas superficiais	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Incomodidade da população envolvente ao Aeroporto resultante das emissões de ruído	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Moderada	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Moderada	Não Significativo
Degradação da qualidade do ar da envolvente do Aeroporto	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Baixa	Não Significativo
Criação e manutenção de emprego	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local/Regional	Média	Permanente	Moderada	Significativo
Aumento das receitas geradas	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local/Regional	Média	Permanente	Moderada	Significativo
Melhoria dos acessos ao aeroporto (metro		X	Positivo	Local/Regional	Média	Permanente	Moderada	Significativo
Incremento da competitividade e internacionalização		X	Positivo	Local/Regional/nacional	Média	Permanente	Moderada	Significativo

Figura LXXIII – Classificação de impactes ambientais – Aeroporto de Lisboa

Avaliação preliminar de Impactes – AEROPORTO SÁ CARNEIRO

A lista de investimentos a efetuar no quinquénio em apreço comporta projetos de variadíssima índoles mas que poderão ser agrupados nos seguintes grupos:

- Projetos no interior de estruturas edificadas, de que são exemplo o "Portas Rotativas para o Piso 0 das Chegadas", "Equipamentos de rastreio de Líquidos – Fase I" ou o "Aerogare – Piso 0 – Instalação de Tapete na Sala de Recolha de Bagagem";
- Projetos no exterior e/ou contemplando intervenções mais complexas, de que são exemplo "o Prolongamento do Caminho de Circulação FOX", a "Beneficiação do Sistema de Drenagem Associada à Pista 17-35", "Recondicionamento, proteção catódica e instalação de válvula PITT – Rede de Hidrantes";
- Estão ainda previstos projetos que visam a melhoria das performances ambientais do aeroporto, de que são exemplo a "Execução da Barreira Acústica".

Pelo exposto, a avaliação de impactes ambientais estão sobretudo associados às remodelações mais complexas, sendo que, contudo, estes estarão globalmente confinados ao perímetro aeroportuário e estarão associados ao incremento da utilização de recursos naturais, à produção de resíduos, à produção de efluentes líquidos, ao incremento potencial do risco de acidentes, contaminação do solo e água, etc.

Na Fig. LXXIV apresenta-se, para os Aspetos Ambientais identificados como base referencial, a classificação de impactes ambientais nas fases de construção e exploração, de acordo com a metodologia proposta e a lista de projetos descritos anteriormente, para além da evolução prevista do tráfego (entre 0,4% no cenário Baixo até 2,4% no cenário alto sendo que o cenário central é de 1,5%).

De notar que, sendo uma infraestrutura em funcionamento onde os projetos previstos não patrocinam alterações significativas ao existente, e que visam melhor adaptação ao previsível incremento de movimentos processados, os impactes são globalmente não significativos, na medida em que os projetos incidem sobretudo em áreas já edificadas e estão confinados à área do aeroporto e as impermeabilizações de solo e consequentes movimentações de terra são significativamente reduzidas em face da área total do aeroporto (com efeitos significativamente reduzidos no âmbito de descritores como clima, geologia, hidrogeologia, paisagem, ordenamento do território e património arqueológico e arquitetónico).

Impacte Ambiental	Fase Construção	Fase Exploração	Natureza	Área de Incidência	Probabilidade de ocorrência	Duração	Magnitude	Significância de Impactes
Contaminação de solos e aquíferos	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Ecologia (avifauna)	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Contaminação de águas superficiais	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Incomodidade da população envolvente ao Aeroporto resultante das emissões de ruído	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Moderada	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Moderada	Não Significativo
Degradação da qualidade do ar da envolvente do Aeroporto	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Baixa	Não Significativo
Criação e manutenção de emprego	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local/Regional	Média	Permanente	Moderada	Significativo
Aumento das receitas geradas	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local/Regional	Média	Permanente	Moderada	Significativo
Incremento da competitividade e internacionalização		X	Positivo	Local/Regional/nacional	Média	Permanente	Moderada	Significativo

Figura LXXIV – Classificação de impactes ambientais – Aeroporto do Porto

Avaliação preliminar de Impactes – AEROPORTO DE FARO

A lista de investimentos a efetuar no quinquénio em apreço comporta projetos de variadíssima índoles mas que poderão ser agrupados nos seguintes grupos:

- Projetos no interior de estruturas edificadas, de que são exemplo o "Equipamentos (Escadas e Ascensores)", "Mobiliário de Série" ou "Sistema de Segurança e Rastreio – detetor de líquidos";
- Projetos no exterior e/ou contemplando intervenções mais complexas, de que são exemplo "A Ampliação e Remodelação da Aerogare – Construção Civil e Instalações Técnicas", os "Parques, Novos Acessos Viários, *Curbsides* e Reordenamento Paisagístico", "Saídas Rápidas de Pista – Alterações do Traçado e Localização dos RTIL", "Remodelação/Reparação da Plataforma Antiga (Amp.)", "Remodelação do Parque de Pessoal", "Complexo de combustíveis" ou "Centrais Térmicas – 2º Fase".

Pelo exposto, a avaliação de impactes ambientais estão sobretudo associados às remodelações mais complexas e estarão associados ao incremento da utilização de recursos naturais, à produção de resíduos, à produção de efluentes líquidos, ao incremento potencial do risco de acidentes, contaminação do solo e água, etc.

Na Fig. LXXV apresenta-se, para os Aspetos Ambientais identificados como base referencial, a classificação de impactes ambientais nas fases de construção e exploração, de acordo com a metodologia proposta e a lista de projetos descritos anteriormente, para além da evolução prevista do tráfego (previsivelmente contidos entre +1,6% - cenário baixo- e 2,6% cenário Alto, com um cenário central de +2,2%).

De notar que, sendo uma infraestrutura em funcionamento em que os projetos previstos patrocinam algumas alterações ao existente, visando melhor adaptação ao previsível incremento de movimentos processados, os impactes são globalmente não significativos a significativos, na medida em que, ainda que os projetos incidam sobretudo em áreas já edificadas e estejam confinados à área do aeroporto, existem ainda intervenções com efeitos mais visíveis face aos passageiros na medida em que se incluem intervenções quer no terminal, quer na zona do *curbside*. De igual modo, neste aeroporto em particular, pela envolvente, ganham especial atenção todas as questões que se prendem com a ecologia.

Impacte Ambiental	Fase Construção	Fase Exploração	Natureza	Área de Incidência	Probabilidade de ocorrência	Duração	Magnitude	Significância de Impactes
Contaminação de solos e aquíferos	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Ecologia	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Contaminação de águas superficiais	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Incomodidade da população envolvente ao Aeroporto resultante das emissões de ruído	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Moderada	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Moderada	Não Significativo
Degradação da qualidade do ar da envolvente do Aeroporto	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Baixa	Não Significativo
Criação e manutenção de emprego	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local/Regional	Média	Permanente	Moderada	Significativo
Incomodidade e desorganização urbana associada às obras	X		Negativo	Local	Média	Temporário	Moderada	Não Significativo
Aumento das receitas geradas	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local/Regional	Média	Permanente	Moderada	Significativo
Incremento da competitividade e internacionalização		X	Positivo	Local/Regional/nacional	Média	Permanente	Moderada	Significativo

Figura LXXV – Classificação de impactes ambientais – Aeroporto de Faro

Avaliação preliminar de Impactes – TERMINAL CIVIL DE BEJA

A lista de investimentos a efetuar no quinquénio em apreço comporta projetos globalmente no exterior e /ou contemplando intervenções mais complexas, de que são exemplo "Hangares – terraplanagens – Fase 1" e "ETAR", sendo a estes que estarão associados, essencialmente, a avaliação de impactes ambientais apresentada e decorrem do incremento da utilização de recursos naturais, da produção de resíduos, da produção de efluentes líquidos, ao incremento potencial do risco de acidentes, contaminação do solo e água, etc.

Na Fig. LXXVI apresenta-se, para os Aspetos Ambientais identificados como base referencial, a classificação de impactes ambientais nas fases de construção e exploração, de acordo com a metodologia proposta e a lista de projetos descritos anteriormente.

De notar que, sendo uma infraestrutura em funcionamento onde os projetos previstos não patrocinam alterações significativas ao existente, e que visam melhor adaptação à procura prevista, os impactes são globalmente não significativos, na medida em que os projetos incidem sobretudo em áreas já edificadas e estão confinados à área do aeroporto e as impermeabilizações de solo e consequentes movimentações de terra são significativamente reduzidas em face da área total do aeroporto (com efeitos significativamente reduzidos no âmbito de descritores como clima, geologia, hidrogeologia, ecologia, paisagem, ordenamento do território e património arqueológico e arquitetónico).

Impacte Ambiental	Fase Construção	Fase Exploração	Natureza	Área de Incidência	Probabilidade de ocorrência	Duração	Magnitude	Significância de Impactes
Contaminação de solos e aquíferos	X		Negativo	Local	Baixa/Média	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Contaminação de águas superficiais	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Incomodidade da população envolvente ao Aeroporto resultante das emissões de ruído	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixo	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Baixo	Não Significativo
Degradação da qualidade do ar da envolvente do Aeroporto	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixo	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Baixa	Não Significativo
Criação e manutenção de emprego	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local	Média	Permanente	Moderada	Significativo
Aumento das receitas geradas	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local/Regional	Média	Permanente	Moderada	Significativo

Figura LXXVI – Classificação de impactes ambientais – Terminal Civil de Beja

Avaliação preliminar de Impactes – AEROPORTO JOÃO PAULO II

A lista de investimentos a efetuar no quinquénio em apreço comporta projetos de variadíssima índoles mas que poderão ser agrupados nos seguintes grupos:

- Projetos no interior de estruturas edificadas, de que são exemplo o "Substituição de Caixilharias na Aerogare" ou a instalação de "Máquinas de rastreio pax e líquidos – Fase I";
- Projetos no exterior e/ou contemplando intervenções mais complexas, de que são exemplo "Instalações para gasolineiras", Intervenção nas Vedações internas e periféricas", "Pavimentação dos Caminhos de Emergência", "Reabilitação do Pavimento da Plataforma Norte", "Resa Pista 30" e "Redes Viária – Lado Ar e Lado Terra";
- Estão ainda previstos projetos que visam a melhoria das performances ambientais do aeroporto, de que são exemplo o "Reaproveitamento de Águas Pluviais".

Pelo exposto, a avaliação de impactes ambientais estão sobretudo associados às remodelações mais complexas e estarão associados ao incremento da utilização de recursos naturais, à produção de resíduos, à produção de efluentes líquidos, ao incremento potencial do risco de acidentes, contaminação do solo e água, etc.

Na Fig. LXXVII apresenta-se, para os Aspetos Ambientais identificados como base referencial, a classificação de impactes ambientais nas fases de construção e exploração, de acordo com a metodologia proposta e a lista de projetos descritos anteriormente, para além da evolução prevista do tráfego (previsivelmente contidos entre +0,2% - cenário baixo e central e 2,3% cenário Alto – cenário previsto para a DAA).

De notar que, sendo uma infraestrutura em funcionamento onde os projetos previstos não patrocinam alterações significativas ao existente, e que visam melhor adaptação à procura prevista, os impactes são globalmente não significativos, na medida em que os projetos incidem sobretudo em áreas já edificadas e estão confinados à área do aeroporto e as impermeabilizações de solo e consequentes movimentações de terra são significativamente reduzidas em face da área total do aeroporto (com efeitos significativamente reduzidos no âmbito de descritores como clima, geologia, hidrogeologia, paisagem, ordenamento do território e património arqueológico e arquitetónico).

Impacte Ambiental	Fase Construção	Fase Exploração	Natureza	Área de Incidência	Probabilidade de ocorrência	Duração	Magnitude	Significância de Impactes
Contaminação de solos e aquíferos	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Contaminação de águas superficiais	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Incomodidade da população envolvente ao Aeroporto resultante das emissões de ruído	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Moderada	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Moderada	Não Significativo
Degradação da qualidade do ar da envolvente do Aeroporto	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Baixa	Não Significativo
Criação e manutenção de emprego	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local/Regional	Média	Permanente	Moderada	Significativo
Aumento das receitas geradas	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local/Regional	Média	Permanente	Moderada	Significativo

Figura LXXVII – Classificação de impactes ambientais – Aeroporto de Ponta Delgada

Avaliação preliminar de Impactes – AEROPORTO DE SANTA MARIA

A lista de investimentos a efetuar no quinquénio em apreço comporta projetos de variadíssima índoles mas que poderão ser agrupados nos seguintes grupos:

- Projetos no interior de estruturas edificadas, de que são exemplo o "Substituição do Transportador de Bagagem", "Maquinas de Rastreio Pax e Líquidos – Fase I" e "Aerogare – Remodelação das Instalações Elétricas (Fase II)";
- Projetos no exterior e/ou contemplando intervenções mais complexas, de que são exemplo "Ampliação da sala de embarque e sala de desembarque de passageiros", "Relocalização do GOC", "Reforço do Pavimento do *Taxiway* e ligações Plataforma" e "Recarga da Plataforma de Estacionamento".

Pelo exposto, a avaliação de impactes ambientais estão sobretudo associados às remodelações mais complexas e estarão associados ao incremento da utilização de recursos naturais, à produção de resíduos, à produção de efluentes líquidos, ao incremento potencial do risco de acidentes, contaminação do solo e água, etc.

Na Fig. LXXVIII apresenta-se, para os Aspetos Ambientais identificados como base referencial, a classificação de impactes ambientais nas fases de construção e exploração, de acordo com a metodologia proposta e a lista de projetos descritos anteriormente, para além da evolução prevista do tráfego (previsivelmente contidos entre +0,2% - cenário baixo e central e 2,3% cenário Alto – cenário previsto para a DAA).

De notar que, sendo uma infraestrutura em funcionamento onde os projetos previstos não patrocinam alterações significativas ao existente, e que visam melhor adaptação à procura prevista, os impactes são globalmente não significativos, na medida em que os projetos incidem sobretudo em áreas já edificadas e estão confinados à área do aeroporto e as impermeabilizações de solo e consequentes movimentações de terra são significativamente reduzidas em face da área total do aeroporto (com efeitos significativamente reduzidos no âmbito de descritores como clima, geologia, hidrogeologia, paisagem, ordenamento do território e património arqueológico e arquitetónico).

Impacte Ambiental	Fase Construção	Fase Exploração	Natureza	Área de Incidência	Probabilidade de ocorrência	Duração	Magnitude	Significância de Impactes
Contaminação de solos e aquíferos	X		Negativo	Local	Baixa/Média	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Contaminação de águas superficiais	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Incomodidade da população envolvente ao Aeroporto resultante das emissões de ruído	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Moderada	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Moderada	Não Significativo
Degradação da qualidade do ar da envolvente do Aeroporto	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Baixa	Não Significativo
Criação e manutenção de emprego	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local/Regional	Média	Permanente	Moderada	Significativo
Aumento das receitas geradas	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local/Regional	Média	Permanente	Moderada	Significativo

Figura LXXVIII – Classificação de impactes ambientais – Aeroporto de Santa Maria

Avaliação preliminar de Impactes – AEROPORTO DA HORTA

A lista de investimentos a efetuar no quinquénio em apreço comporta projetos de variadíssima índoles mas que poderão ser agrupados nos seguintes grupos:

- Projetos no interior de estruturas edificadas, de que são exemplo o "Substituição dos Monta-Cargas (Elevadores)", "Manutenção/Reparação AVAC Substituição do Chiller/Grande Reparação" e "Máquinas de Rastreio Pax e Líquidos –Fase I";
- Projetos no exterior e/ou contemplando intervenções mais complexas, de que são exemplo "Remodelação da Sinalização Luminosa da Pista – 2ª Fase", "Recuperação da Plataforma" e "Resa".

Pelo exposto, a avaliação de impactes ambientais estão sobretudo associados às remodelações mais complexas e estarão associados ao incremento da utilização de recursos naturais, à produção de resíduos, à produção de efluentes líquidos, ao incremento potencial do risco de acidentes, contaminação do solo e água, etc.

Na Fig. LXXIX apresenta-se, para os Aspetos Ambientais identificados como base referencial, a classificação de impactes ambientais nas fases de construção e exploração, de acordo com a metodologia proposta e a lista de projetos descritos anteriormente, para além da evolução prevista do tráfego (previsivelmente contidos entre +0,2% - cenário baixo e central e 2,3% cenário Alto – cenário previsto para a DAA).

De notar que, sendo uma infraestrutura em funcionamento onde os projetos previstos não patrocinam alterações significativas ao existente, e que visam melhor adaptação à procura prevista, os impactes são globalmente não significativos, na medida em que os projetos incidem sobretudo em áreas já edificadas e estão confinados à área do aeroporto e as impermeabilizações de solo e consequentes movimentações de terra são significativamente reduzidas em face da área total do aeroporto (com efeitos significativamente reduzidos no âmbito de descritores como clima, geologia, hidrogeologia, ecologia, paisagem, ordenamento do território e património arqueológico e arquitetónico).

Impacte Ambiental	Fase Construção	Fase Exploração	Natureza	Área de Incidência	Probabilidade de ocorrência	Duração	Magnitude	Significância de Impactes
Contaminação de solos e aquíferos	X		Negativo	Local	Baixa/Média	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Contaminação de águas superficiais	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Incomodidade da população envolvente ao Aeroporto resultante das emissões de ruído	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Moderada	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Moderada	Não Significativo
Degradação da qualidade do ar da envolvente do Aeroporto	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Baixa	Não Significativo
Criação e manutenção de emprego	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local/Regional	Média	Permanente	Moderada	Significativo
Aumento das receitas geradas	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local/Regional	Média	Permanente	Moderada	Significativo

Figura LXXIX – Classificação de impactes ambientais – Aeroporto da Horta

Avaliação preliminar de Impactes – AEROPORTO DAS FLORES

A lista de investimentos a efetuar no quinquénio em apreço comporta projetos globalmente no exterior e /ou contemplando intervenções mais complexas, de que são exemplo "Recuperação do Pavimento da Pista" e "Montagem Equipamento de Iluminação de Pista", sendo a estes que estarão associados, essencialmente, a avaliação de impactes ambientais apresentada e decorrem do potencial incremento da utilização de recursos naturais, da produção de resíduos, da produção de efluentes líquidos, do incremento potencial do risco de acidentes, contaminação do solo e água, etc.

Na Fig. LXXX apresenta-se, para os Aspetos Ambientais identificados como base referencial, a classificação de impactes ambientais nas fases de construção e exploração, de acordo com a metodologia proposta e a lista de projetos descritos anteriormente, para além da evolução prevista do tráfego (previsivelmente contidos entre +0,2% - cenário baixo e central e 2,3% cenário Alto – cenário previsto para a DAA).

De notar que, sendo uma infraestrutura em funcionamento onde os projetos previstos não patrocinam alterações significativas ao existente, e que visam melhor adaptação à procura prevista, os impactes são globalmente não significativos, na medida em que os projetos incidem sobretudo em áreas já edificadas e estão confinados à área do aeroporto e as impermeabilizações de solo e consequentes movimentações de terra são significativamente reduzidas em face da área total do aeroporto (com efeitos significativamente reduzidos no âmbito de descritores como clima, geologia, hidrogeologia, ecologia, paisagem, ordenamento do território e património arqueológico e arquitetónico).

Impacte Ambiental	Fase Construção	Fase Exploração	Natureza	Área de Incidência	Probabilidade de ocorrência	Duração	Magnitude	Significância de Impactes
Contaminação de solos e aquíferos	X		Negativo	Local	Baixa/Média	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Contaminação de águas superficiais	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Incomodidade da população envolvente ao Aeroporto resultante das emissões de ruído	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Moderada	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Moderada	Não Significativo
Degradação da qualidade do ar da envolvente do Aeroporto	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Baixa	Não Significativo
Criação e manutenção de emprego	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local	Média	Permanente	Moderada	Significativo
Aumento das receitas geradas	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local/Regional	Média	Permanente	Moderada	Significativo

Figura LXXX – Classificação de impactes ambientais – Aeroporto das Flores

Avaliação preliminar de Impactes – AEROPORTO DA MADEIRA

A lista de investimentos a efetuar no quinquénio em apreço comporta projetos de variadíssima índole mas que poderão ser agrupados ´da seguinte forma:

- Projetos no interior de estruturas edificadas, de que são exemplo o "Substituição de Equipamentos do Sistema de Bagagem 100% *screening*" e "Reorganização das áreas comerciais do Piso 2 da Aerogare".
- Projetos no exterior e/ou contemplando intervenções mais complexas, de que são exemplo "Projeto Torre Controlo", "Projeto Silo-Auto", "Reforço e reperfilamento pista", "Beneficiação de Parques de Estacionamento" e "Expropriações".
- Estão ainda previstos projetos que visam a melhoria das performances ambientais do aeroporto, de que são exemplo o "Implementação de medidas de eficiência energética AM", "*Scarecow Kite* para Reduzir *Bird Strike*" e "Monitorização do Ruído – *Hand – Held Analyser*".

Pelo exposto, a avaliação de impactes ambientais estão sobretudo associados às remodelações mais complexas.

Na Fig. LXXXI apresenta-se, para os Aspetos Ambientais identificados como base referencial, a classificação de impactes ambientais nas fases de construção e exploração, de acordo com a metodologia proposta e a lista de projetos descritos anteriormente.

De notar que, sendo uma infraestrutura em funcionamento em que os projetos previstos patrocinam algumas alterações ao existente, visando melhor adaptação ao previsível incremento de movimentos processados, os impactes são globalmente não significativos a significativos, na medida em que, ainda que os projetos incidam sobretudo em áreas já edificadas e estejam confinados à área do aeroporto, existem ainda intervenções com efeitos mais visíveis face à envolvente, como sejam as expropriações previstas.

Impacte Ambiental	Fase Const.	Fase Expl.	Natureza	Área de Incidência	Probabilidade de ocorrência	Duração	Magnitude	Significância de Impactes
Contaminação de solos e aquíferos	X		Negativo	Local	Baixa/Média	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Ecologia	x		Negativo	Local	Baixa/Média	Temporário	Baixa	Não Significativo
		x	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Contaminação de águas superficiais	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Incomodidade da população envolvente ao Aeroporto resultante das emissões de ruído	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Moderada	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Moderada	Não Significativo
Degradação da qualidade do ar da envolvente do Aeroporto	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Baixa	Não Significativo
Incomodidade e desorganização urbana associada às obras	X		Negativo	Local	Média	Temporário	Moderada	Não Significativo
Criação e manutenção de emprego	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local	Média	Permanente	Moderada	Significativo
Aumento das receitas geradas	X		Positivo	Local	Média	Temporário	Baixa	Significativo
		X	Positivo	Local/Regional	Média	Permanente	Moderada	Significativo

Figura LXXXI – Classificação de impactes ambientais – Aeroporto da Madeira

Avaliação preliminar de Impactes – AEROPORTO DO PORTO SANTO

Os investimentos a efetuar no quinquénio em apreço comportam projetos que apresentam intervenções mais complexas, de que são exemplo "Reforço e Reperfilamento de Pista" e "Beneficiação de Parques de Estacionamento". Estão ainda previstos projetos que visam a melhoria das performances ambientais do aeroporto, de que são exemplo o "Implementação de medidas de eficiência energética no APS". Pelo exposto, a avaliação de impactes ambientais estão sobretudo associados às intervenções mais complexas.

Na Fig. LXXXII apresenta-se, para os Aspetos Ambientais identificados como base referencial, a classificação de impactes ambientais nas fases de construção e exploração, de acordo com a metodologia proposta e a lista de projetos descritos anteriormente.

De notar que, sendo uma infraestrutura em funcionamento onde os projetos previstos não patrocinam alterações significativas ao existente, e que visam melhor adaptação à procura prevista, os impactes são globalmente não significativos, na medida em que os projetos incidem sobretudo em áreas já edificadas e estão confinados à área do aeroporto e as impermeabilizações de solo e consequentes movimentações de terra são significativamente reduzidas em face da área total do aeroporto (com efeitos significativamente reduzidos no âmbito de descritores como clima, geologia, hidrogeologia, ecologia, paisagem, ordenamento do território e património arqueológico e arquitetónico).

Impacte Ambiental	Fase Const.	Fase Expl.	Natureza	Área de Incidência	Probabilidade de ocorrência	Duração	Magnitude	Significância de Impactes
Contaminação de solos e aquíferos	X		Negativo	Local	Baixa/Média	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Contaminação de águas superficiais	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
Incomodidade da população envolvente ao Aeroporto resultante das emissões de ruído	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Moderada	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Baixo	Não Significativo
Degradação da qualidade do ar da envolvente do Aeroporto	X		Negativo	Local	Baixa	Temporário	Baixa	Não Significativo
		X	Negativo	Local	Baixa	Permanente	Baixa	Não Significativo
Incomodidade e desorganização urbana associada às obras	X		Negativo	Local	Média	Temporário	Moderada	Não Significativo

Figura LXXXII – Classificação de impactes ambientais – Aeroporto do Porto Santo

Medidas de Minimização

Como descrito no capítulo de caracterização, existe na empresa implementado um sistema de gestão ambiental que visa garantir a gestão dos aspetos ambientais e monitorizar os efeitos no ambiente, sistema esse que tem vindo a ser, desde 2008, continuamente certificado. Deste modo, e porque a atividade da ANA tem incluído a realização de projetos e obras nas diversas infraestruturas aeroportuárias, estão desde já definidos um conjunto de procedimentos que visam garantir um correto desempenho ambiental que são aplicáveis, quer à fase de construção quer à fase de exploração e que incluem, entre outros, ações de análise ambiental e emissão de parecer dos projetos e fiscalização e acompanhamento ambiental de obras.

Sistema Gestão Ambiental - Medidas de Minimização de Impactes - Fase de Construção

Associada à fase de construção, deverão ser tidas em consideração e colocadas em prática no que for aplicável, as práticas de gestão ambiental identificadas em Procedimentos definidos no âmbito do Sistema de Gestão Ambiental da ANA, com vista a minimização dos impactes ambientais.

Nestes documentos encontram-se identificados um conjunto vasto de medidas de minimização, as quais deverão ser integradas num Plano de Gestão Ambiental em Obra (PGO), a implementar pelo empreiteiro.

Identificam-se a este respeito os seguintes procedimentos:

Aeroportos ANA

- ✓ **PRO 040604 Gestão de Resíduos**- Fornece orientações para a adoção das melhores práticas de gestão de resíduos em obra, nomeadamente em termos do seu manuseamento, armazenagem, transporte e destino final, com especial relevo para o cumprimento da legislação ambiental aplicável a esta vertente.
- ✓ **PRO 000074 Armazenagem e Manuseamento de Substâncias Perigosas para o Ambiente**- Fornece orientações para a adoção das melhores práticas de armazenagem e manuseamento (acondicionamento e utilização) em obra de substâncias e/ou produtos perigosos para o ambiente, no sentido da prevenção da poluição do solo e das linhas de água / águas subterrâneas.
- ✓ **PRO 000076 Gestão e Controlo de Águas Residuais**- Fornece orientações para minimizar os impactes associados à descarga de águas residuais resultantes das atividades de obra, nomeadamente águas residuais do tipo doméstico e águas

residuais geradas nas lavagens de veículos/ equipamentos e de zonas pavimentadas.

- ✓ **PRO 000077 Gestão de Ruído**- Fornece orientações para a minimização da incomodidade da população vizinha, utentes e funcionários do Aeroporto, devida ao ruído gerado pela utilização de maquinaria e equipamento, quer em obra quer em estaleiro, incluindo a circulação de viaturas e equipamento de obra na rede viária.
- ✓ **PRO 000078 Resposta a Situações de Emergência Ambiental em Obra**- Identificar potenciais acidentes ou situações de emergência ambiental em obra (acidentes com impactes sobre o meio ambiente) e fornecer orientações de modo à definição e implementação das medidas mais adequadas para a prevenção e redução dos impactes ambientais que lhes possam estar associados.

Aeroportos ANAM

- ✓ **PTO 016 Gestão de Resíduos -** Fornece orientações para a adoção das melhores práticas de gestão de resíduos em obra, nomeadamente em termos do seu manuseamento, armazenagem, transporte e destino final, com especial relevo para o cumprimento da legislação ambiental aplicável a esta vertente.
- ✓ **PTO 014 Armazenagem e Manuseamento de Substâncias Perigosas para o Ambiente -** Fornece orientações para a adoção das melhores práticas de armazenagem e manuseamento (acondicionamento e utilização) em obra de substâncias e/ou produtos perigosos para o ambiente, no sentido da prevenção da poluição do solo e das linhas de água / águas subterrâneas.
- ✓ **PTO 025 Gestão e Controlo de Águas Residuais -** Fornece orientações para minimizar os impactes associados à descarga de águas residuais resultantes das atividades de obra, nomeadamente águas residuais do tipo doméstico e águas residuais geradas nas lavagens de veículos/ equipamentos e de zonas pavimentadas.
- ✓ **PTO 019 Gestão de Ruído -** Fornece orientações para a minimização da incomodidade da população vizinha, utentes e funcionários do Aeroporto, devida ao ruído gerado pela utilização de maquinaria e equipamento, quer em obra quer em estaleiro, incluindo a circulação de viaturas e equipamento de obra na rede viária.
- ✓ **PTO 008 Resposta a Situações de Emergência Ambiental em Obra -** Identificar potenciais acidentes ou situações de emergência ambiental em obra (acidentes com impactes sobre o meio ambiente) e fornecer orientações de modo à definição e

implementação das medidas mais adequadas para a prevenção e redução dos impactes ambientais que lhes possam estar associados.

As medidas de gestão ambiental resultantes deverão ser integradas no Caderno de Encargos das empreitadas.

Destacam-se como linhas orientadoras das medidas de minimização de impactes a efetuar, as seguintes:

- ✓ Previamente à execução das obras, relacionado com uma adequada programação dos trabalhos, o empreiteiro deverá apresentar, juntamente com a Proposta para a realização da empreitada, um Programa de Execução Ambiental de Obra que evidencie e sistematize as medidas que serão implementadas, no sentido de garantir o cumprimento das condições ambientais exigidas no Caderno de Encargos.
- ✓ Na fase de construção deverão ser implementadas medidas de minimização de impactes relacionadas com a gestão do estaleiro e frentes de obra, a gestão de origens de água e descarga de efluentes líquidos, a movimentação de terras, a gestão de resíduos, o controlo de poluição atmosférica e ruído.
- ✓ Existência e execução por parte do empreiteiro de Planos de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição.
- ✓ Planeamento de ações de formação e sensibilização adequadas às necessidades.
- ✓ Identificação de medidas previstas para reduzir os níveis de emissão de poeiras durante os períodos secos.
- ✓ Identificação de medidas previstas para reduzir os níveis de ruído emitidos aquando da utilização de equipamentos ruidosos.
- ✓ Identificação dos caminhos de circulação de veículos previstos.
- ✓ Identificação do processo previsto para o desmantelamento do estaleiro, com indicação dos procedimentos de desativação total das áreas afetas à obra, remoção de instalações, equipamentos, maquinaria e todo o tipo de materiais residuais de obra.
- ✓ Identificação de medidas a adotar no sentido de prevenir derrames de substâncias perigosas, para o solo e/ou para os meios hídricos, durante a sua armazenagem e manuseamento.
- ✓ Identificação dos sistemas de drenagem e de tratamento de águas residuais domésticas, equiparadas a industriais e pluviais previstos e respetivas infraestruturas. Procedimentos de limpeza previstos para ambos os sistemas.

Sistema Gestão Ambiental - Medidas de Minimização de Impactes - Fase de Exploração

Associada à fase de Exploração, embora não diretamente relacionadas com os projetos associados à presente revisão do Plano Diretor, deverão ser tidas em consideração e colocadas em prática no que for aplicável, as práticas de gestão ambiental identificadas em Procedimentos, Especificações e Instruções definidas no âmbito do Sistema de Gestão Ambiental da ANA.

Identificam-se a este respeito as seguintes:

Aeroportos ANA

- ✓ **PRO 000012 Gestão de Resíduos**- Este procedimento tem como objetivo a definição das regras para o planeamento da gestão de resíduos, a gestão operacional de resíduos e a monitorização da gestão de resíduos.
- ✓ **PRO 000050 Gestão de Emissões**- Este procedimento tem como objetivo a definição das regras para o planeamento da gestão de emissões, a gestão operacional de emissões e a monitorização da gestão de emissões.
- ✓ **ITR 000040 Boas Práticas de Armazenamento**- Apresenta como objetivo definir um conjunto de regras para o armazenamento, bem como dar orientações para ações de sensibilização a quem tem necessidade de armazenar na ANA, S.A., de forma a proporcionar a todos os seus utilizadores as informações necessárias para a proteção adequada a cada situação específica.
- ✓ **ESP 025043 Gestão Ambiental em Situações de Emergência**- Apresenta como objetivo definir as regras corporativas de atuação em situação de emergência com potencial impacte ambiental negativo, de forma a minimizar as consequências no ambiente. As regras definidas na presente Especificação aplicam-se a todas as situações de emergência que podem ocorrer na ANA com potencial impacte ambiental negativo, a saber, derrames de substâncias perigosas para o ambiente, Inundações, Explosões e Incêndios, procurando estabelecer-se os meios (equipamentos e humanos) a disponibilizar e os procedimentos a adotar em cada uma das situações enunciadas.

Aeroportos ANAM

- ✓ **PTO 078 Gestão de Resíduos -** Estabelecer as regras a que está sujeita a Gestão dos Resíduos produzidos na ANAM, de modo a garantir que os aspetos e impactes ambientais significativos relacionados com a sua produção, segregação, transporte, armazenagem e envio para destino final são mantidos sob controlo.

- ✓ **PTO 163 Manutenção de Caixas Separadoras de Hidrocarbonetos -** Descrever as ações a desenvolver para a manutenção das caixas separadoras de hidrocarbonetos.
- ✓ **ITR 005 Armazenamento e Manuseamento de Substâncias Perigosas –** Define as atividades para se armazenar e manusear as substâncias perigosas existentes na ANAM.
- ✓ **EAD 567 Armazenamento de substancias perigosas (Regras de compatibilidade) -** em condições de segurança e de acordo com as regras de compatibilidade.
- ✓ **EAD 580 Gestão Ambiental em Situações de Emergência -** Apresenta como objetivo definir as regras de atuação em situação de emergência com potencial impacte ambiental negativo, de forma a minimizar as consequências no ambiente. As regras definidas na presente Especificação aplicam-se a todas as situações de emergência com potencial impacte ambiental negativo, a saber, derrames de substâncias perigosas para o ambiente, Inundações, Explosões e Incêndios, procurando estabelecer-se os meios (equipamentos e humanos) a disponibilizar e os procedimentos a adotar em cada uma das situações enunciadas.

APÊNDICE I

Parâmetros Setoriais de Serviço Público

Anexo 3 dos Contratos de Concessão da ANA e da ANAM

Anexo 3 do Contrato de Concessão da ANA

ANEXO 3

PARÂMETROS SECTORIAIS DE SERVIÇO PÚBLICO

Parâmetros Sectoriais de Serviço Público		
Infra-Estrutura Aeroportuária construída e equipada de acordo com os requisitos da regulamentação nacional e internacional aplicável		
AEROPORTO DE FARO	DATA REF.ª 2011	OBS.
Obrigações Internacionais		
Ruído	APR não é elemento por estar inserido no período nocturno	
Plano Emergência Operação Aérea	Sim	
Certificação de Aeródromo		
Manual Aeródromo	Sim	
Safety Management System	Sim	
Plano de Emergência	Sim	
Plano de Segurança	Sim	
Certificação Pessoal Operacional	Sim	
Operação		
Classificação de Aeródromo (Cód. Ref ICAO)	4E	
Aeronave de Referência	Classe E	
Categoria de Operação	RWY 28 CAT I	Infraestruturas para CAT II RWY 28 ponta, aguardando certificação do INAC Infraestrutura CAT I RWY 10 ponta aguarda investimento NAV, EPL
Categoria Funcional de Socorros	Equivalente a CAT 9	
Rácios de Funcionamento	[illegible]	
Lado Ar - Infra-estruturas		
Pistas, Taxiways (incluindo RESAs), Placas/Stands e equipamentos básicos de segurança (luzes):	Dimensão da capacidade de carga dos pavimentos (PCN) e dos comprimentos regulamentares comprovados por meio de Homologação das pistas	
Horário serviço de avião (pista):	6	
Diurno	18	(Ao abrigo de uma resolução do ano)
Nocturno	Inclusão bilateral entre as 22:30 e 06:00 (utilizações apenas nas pontas de semana)	
Sinalização Luminosa	No âmbito do CAT II RWY 28	
Manga de Reconhecimento Aéreo	No âmbito do CAT II RWY 28	
Fuel Farm (capac. de abastecim. nº dias de oper.)	2 dias	
Segurança:		
Controlo de Vida Animal (bird strike)	Sim	
Caminho Perimétrico	NA	
Rede Perimétrica	Sim, duplo em 30% do perímetro	
Portões de Emergência	Sim	
Iluminação da Plataforma	Sim	
Controlo de Acessos	Sim, misto e central, c/ cartões e chaves biométricas	
Lado Terra - Infra-estruturas		
Terminais de Passageiros:		
Nível de serviço tabela IATA	C (D para as 30 próximas horas)	
MCT (Minimum Connecting Time)	NA	
Processam. de Pax e Bags de acordo c/ os MTRs	Sim	
Instalações p/ Companhias Aéreas	Sim	
Instalações p/ Autoridades	Sim	
Salão VIP (Protocolo)	Sim, 1	
Instalações p/ Funcionalidades	Sim, 2	
Posto de Socorro	Sim, 1	
Centro de Operações de Emergência	sim, 1	
Sistema de Evac., Distrib. e Bib. Incêndios	Sim, 5	
Terminal de Carga:		
Capacidade de Processamento (Ton / Ano)	4400	
Nível de Automação	Nula	
Postos de Inspecção Fronteira (PIFs)	Sim	
Acessos - Rodoviários		
Nº Lugares por Tempo de Retenção	1139	
Nº Lugares Rent-a-Car	324	
Nº Lugares Autocarros de Turismo	28	
Capacidade Horária		
Nº Movimentos	36	
Nº Pax / Hora (saída p/ fora com Turn)	2.400	

Parâmetros Sectoriais de Serviço Público		
Infra-Estrutura Aeroportuária construída e equipada de acordo com os requisitos da regulamentação nacional e internacional aplicável		
AEROPORTO DO PORTO	DATA REF.ª 2012	OBS
Ligações Internacionais		
Alcance	LISBOA, VIGO e SANTIAGO	
Plano Europeu Navegação Aérea	N.A	
Certificação do Aeródromo		
Manual Aeródromo	Sim	
Safety Management System	Sim	
Plano de Emergência	Sim	
Plano de Segurança	Sim	
Certificado Especial Operacional	Sim	
Operação		
Classificação do Aeródromo (Obd. Ref ICA	4E	
Acesso às Bacias(s)	Classe E	
Categoria de Operação	RWY 17=CAT II	
Categoria Formação de Tripulantes	De acordo com CAT II	
Hierarquia de Posicionamento	Sim, classificados os nº de movimentos por quadrante, preferencialmente entre os 090º e 180º	
Lado Ar - Infra-estruturas		
Pista, Taxiways (incluindo RESA), Plataformas e respectivas bermas de segurança (graus)	Adequação da capacidade de carga dos pavimentos (PCN) e das características capacidade dos seus componentes por tipos de aeronaves (todos os tipos)	
Stands por tipo de avião (total):	9	
Contacto	30	
Remoto	Só dispõe de rede de hidrantes parcial. Existem unidades 400HZ, para os seguintes stands: S10 a S12, S30 a S35 e APIE, para além destes, também, nos S36 a S37, S40, S51 e S70 a S95	
Sinalização Luminosa	De acordo com Categoria de Operação	
Energia de Emergência (tempo)	Sim	
Fuel Farm (quant. de abastecim. nº dias de oper.)	Sem dados de capacidade de abastecimento. Volume 07/31 : 2500 e Aeroporto 09/27 : 2442	
Equipamento		
Comando de Viln Animal (bird strike)	Canhões de Gás; Pistola Very Light; Semeadores	
Comboio Pacífico	Sim	
Rede Pacífica	Sim	
Postos de Emergência	Sim	
Iluminação de Plataformas	Sim	
Controlo de Acessos	Sim	
Lado Terra - Infra-estruturas		
Postal(s) de Pré-embarque:		
Nível de serviço tabela IATA	N.A.	
MCT (Minimum Connecting Time)	45 min	
Processam. de Pax e Bags de acordo c/ os MTRs	Sim	
Instalações p/ Companhias Aéreas	Sim	
Instalações p/Autoridades	Sim	
Salas VIP (Protocolo)	Sim	
Instalações p/ Pax Incapacitados	Sim	
Postos de Segurança	Sim	
Centro de Operações de Emergência	Sim	
Sistema de Som., Distrib. e Ext. Incêndios	Sim	
Terminal de Cargas:		
Capacidade de Processamento (Ton./ Ano)	60.000	
Nível de Automação	Baixo	
Postos de Inspecção Fronteira (PIFs)	Sim	
Acessos - Parqueamento:		
Nº Lugares por Tempo de Rotação	2.327 (1.000 exteriores)	
Nº Lugares Rent-a-Car	N.A.	
Nº Lugares Autocarros de Turismo	15	
Capacidade Horária		
Nº Mov/Hora	29	
Nº Pax / Hora (total p/ ficio nos Term.)	2.200	

Parâmetros Sectoriais de Serviço Público		
Infra-Estrutura Aeroportuária construída e equipada de acordo com os requisitos da regulamentação nacional e internacional aplicável		
AEROPORTO DE LISBOA	**DATA REF.ª 2012**	**OBS**
Condições Internacionais		
Alternate	OPORTO, FARO, SEVILHA e MADRID	
Plano Europeu Navegação Aérea	Prestação de serviços em situação de emergência e condições METEO adversas	
Certificação do Aeródromo		
Manual Aeródromo	Sim	
Safety Management System	Sim	
Plano de Emergência	Sim	
Plano de Segurança	Sim	
Certificação Pessoal Operacional	Sim	
Operação		
Classificação do Aeródromo (Cód. Ref ICAO)	4E (exceto F sujeita a autorização prévia)	
Aeronave de Referência	B747 / 400	
Categoria de Operação	RWY 03: CAT I; RWY 21 CAT II/III; RWY 35: Visual	
Categoria Protecção de Escravos	De acordo com CAT 9	
Horário de Funcionamento	H24, com limites no nº movimentos por operador autorizado entre as 00H e 06H	
Lado Ar - Infra-estruturas		
Placa, Taxiways (incluindo RETs), Plataformas e respectivas faixas de segurança (meios):	Manutenção da capacidade de cargas dos pavimentos (PCN) e das características superficiais comprovadas por testes de Monitorização; Inspecções	
Stands por tipo de avião (total):	37	
Contacto	46 / 54 (dependendo do mix)	
Remoto	Rede Hidrante em todas as posições, excepto placas70 e Charlie (Militar); 400Hz em todos remoto com placas 60 e 70 e Charlie; pré-condicionado de ar em todas as posições remoto nas placas 50, 70 e Charlie	
Sinalização Luminosa	De acordo com Categoria de Operação	
Rampa de Emergência (carga)	Sim	
Pond Norte (capac. de abastecim. nº dias de capac.)	8 dias (3 tanques Jet A1 a 3.700 m³)	
Segurança:		
Controlo de Vida Animal (bird strike)	1. Falcões (pombos e gaivotas); 2. Scarecrow (andorinhas); 3. Armadilhas (ciles)	
Caminho Periférico	Sim	
Rede Perifírica	Sim	
Portões de Emergência	Sim	
Iluminação da Plataforma	Sim	
Controlo de Acessos	Sim	
Lado Terra - Infra-estruturas		
Terminal de Passageiros:		
Nível de serviço médio IATA	D	
MCT (Minimum Connecting Time)	M.A. *	* TAP declara 40 minutos.; DALE declarará no final do PDMLE
Processam. de Pax e Bags de acordo c/ os MTRs	Sim	
Instalações p/ Companhias Aéreas	Sim	
Instalações p/Autoridades	Sim	
Salas VIP (Protocolo)	Sim	
Instalações p/ Pax Institucionais	Sim	
Posto de Socorros	Sim	
Centro de Operações de Emergência	Sim	Instalações provisórias
Sistema de Alert., Detect. e Ext. Incêndios	Sim	
Terminal de Cargas:		
Capacidade de Processamento (Ton / Ano)	160 000 *	* Expansível até 150.000
Nível de Automação	M.A. *	* < 200 ou 300 mil TONs não r
Postos de Inspecção Fronteira (PIFs)	Sim	
Acessos - Parqueamento:		
Nº Lugares por Tempo de Estágio		
Nº Lugares Rent-a-Car		
Nº Lugares Autocarros de Turismo		
Capacidade Horária		
Nº Movimentos	38 total, 36 Movimentos Aviões e/ Depósitos	
Nº Pax / Horas (saída p/ Stand ou Term.)	T1 ASR: 4800 (2500 Schg 1300 Wedg)	
	T1 DEP: 2300 (2000 a 1500 Wedg)	
	T2 DEP: 3400 (2000 Schg 1400 Wedg)	

Parâmetros Sectoriais do Serviço Público		
Infra-Estrutura Aeroportária construída e equipada de acordo com os requisitos da regulamentação nacional e internacional aplicável		
AEROPORTO JOÃO PAULO II	**DATA REF.ª 2012**	**OBS**
Navegação Internacional		
Alternate	ENROUTE	No período de funcionamento
Plano Europeu Navegação Aérea	N.A	
Certificação do Aeródromo		
Manual Aeródromo	Sim	
Safety Management System	Sim	
Plano de Emergência	Sim	
Plano de Segurança	Sim	
Certificação Parcial/Operacional	Parcial	
Operação		
Classificação do Aeródromo (Cód. Ref.ª ICAO)	4D	
Aeronave de Referência	Classe D	
Categoria de Operação	RWY 30: CAT I; RWY 12: Non Instrument	CAT II, I - Disponível mediante coordenação prévia
Categoria Protecção de Veículos	De acordo com CAT 7	
Horário de Funcionamento	Horário: 06H15-24H00 LT	
Lado Ar - Infra-estruturas		
Pistas, Taxiways (incluindo RETs), Plataformas e respectivas bermas de segurança (strips):	Manutenção da capacidade de carga dos pavimentos (PCN) e das características superficiais compreendidas por trabalhos de Manutenção dos strips	
Stands por tipo de avião (unid):	NA	
Contacto	14 = 9 WB + 5 NB	
	Hidrantes: parcial	
Remoto	400 HZ: Apron W;	
	Automatic Guidance: N.A.	
Sinalização Luminosa	De acordo com Categoria de Operação	
Energia de Emergência (unid)	De acordo com Categoria de Operação	
Foul Foam (capac. de abastecim. nº dias de oper.)	NA	Para do Domínio Público Aeroportuário
Segurança:		
Controlo de Vida Animal (bird strike)	Sim	
Cercado Perimétrico	Sim	
Rede Perimétrica	Sim	
Portões de Emergência	Sim	
Iluminação de Plataformas	Sim	
Controlo de Acessos	Sim	
Lado Terra - Infra-estruturas		
Terminais de Passageiros:		
Nível de serviço tabela IATA	C	
MCT (Minimum Connecting Time)	NA	
Processam. de Pax e Bags de acordo c/ os MTRs	DEP 720 Pax/h ; 1200 bph	
Instalações p/ Companhias Aéreas	Sim	
Instalações p/Autoridades	Sim	
Salas VIP (Protocolo)	Sim	
Instalações p/ Pax Incomodados	Sim	
Posto de Socorros	N.A.	
Centro de Operações de Emergência	Sim	
Sistema de Emer., Detec. e Ext. Incêndios	Sim	
Terminal de Cargas:		
Capacidade de Processamento (Ton / Ano)	10000 ton/yr	
Nível de Automação	Manual	
Postos de Inspecção Fronteira (PIF's)	Yes	
Acessos - Estacionamento:		
Nº Lugares por Tempo de Rotação	280	
Nº Lugares Rent-a-Car	80	
Nº Lugares Autocarros de Turismo	12	
Capacidade Declarada		
Nº Movi/Hora	Maximum Arrival or Departure: 14	N/ Schengen pax Terminal Intra: 3000/4000
Nº Pax / Hora (pontas p/ fluxo pax Term.)	900 Hour In and 720 Hour Out	

Parâmetros Sectoriais de Serviço Público		
Infra-Estrutura Aeroportária construída e equipada de acordo com os requisitos da regulamentação nacional e internacional aplicável		
AEROPORTO DE HORTA	**DATA REFª 2012**	**OBS**
Obrigações Internacionais		
Alternato	N.A	
Plano Europeu Navegação Aérea	N.A	
Certificação de Aeródromo		
Manual Aeródromo	Sim	
Safety Management System	Sim	
Plano de Emergência	Sim	
Plano de Segurança	Sim	
Certificação Funcional Operacional	Parcial	
Operação		
Classificação de Aeródromo (Cód. Refª ICAO)	3C	
Aeronave de Referência	C (EX: 330)	
Categoria de Operação	Instrumentos não precisão	
Categoria Protecção de Socorros	De acordo com CAT 6	
Horário de Funcionamento	Diariamente, entre as 08H e as 18:30H LT	
Lado Ar - Infra-estruturas		
Pistas, Taxiways (incluindo RETs), Plataformas e respectivas bermas de segurança (strips):	Manutenção da capacidade de carga dos pavimentos (PCN) e das características superficiais comprovadas por testes de Manutenção das strips	
Stands por tipo de avião (total):	N.A.	
Contacto	mais p/ Aviação Comercial (DHS e A320) e área para Aviação Geral	
Remoto	Rede Hidrante: Não Em todo o mais (400 HZ, pca e Parquemento Automático): N.A.	
Sinalização Luminosa	De acordo com a Categoria de Operação (interais RWY, soleira, fim RWY, interais TWYs, AFF simple standard, iluminação vertical, marcas de distância de pista e retil)	
Energia de Emergência (mega)	3 (três) geradores de emergência	
Fuel Farm (capac. de abastecim. nº dias de oper.)	N.A.	2 Viaturas - Capacidade 16.700 L (600 L / min) (600 L / min)
Segurança:		
Controlo de Vida Animal (bird strike)	Sim	
Caminho Periférico	Sim	
Rede Periférica	Sim	
Portões de Emergência	Sim	
Iluminação da Plataforma	Sim	
Controlo de Acessos	Sim	
Lado Terra - Infra-estruturas		
Terminal de Passageiros:		
Nível de serviço tabela IATA	N.A.	
MCT (Minimum Connecting Time)	N.A.	
Processam. de Pax e Bags de acordo c/ os MTBs	260 pax/h ; 450 bph	
Instalações p/ Companhias Aéreas	Sim	
Instalações p/Autoridades	Sim	
Salas VIP (Protocolo)	Sim	
Instalações p/ Pax Indisciplinaria	Sim	
Posto de Socorros	Sim	
Centro de Operações de Emergência	Sim	
Sistema de Emer., Datas. e Ext. Incêndios	Sim	
Terminal de Cargas		
Capacidade de Processamento (Ton / Ano)	2000 ton/yr	
Nível de Automação	Manual	
Postos de Inspecção Fronteira (PIFs)		
Acessos - Pavimentos:		
Nº Lugares por Tempo de Rotação	130	
Nº Lugares Rent-a-Car	9	
Nº Lugares Autocarros de Turismo	2	
Capacidade Declarada		
Nº MovHour	12	
Nº Pax / Hora (totais p/ fluxo nos Term.)	260 Hour In and 260 Hour Out	

Parâmetros Sectoriais de Serviço Público		
Infra-Estrutura Aeroportuária construída e equipada de acordo com os requisitos da regulamentação nacional e internacional aplicável		
AEROPORTO DE FLORES	**DATA REF.ª 2010**	**OBS**
Cartografia e Informação Aeronáutica		
Altimetria	NA	
Pista Zonagem Navegação Aérea	NA	
Certificação de Aeródromo		
Manual Aeródromo	Sim	
Safety Management System	Sim	
Plano de Emergência	Sim	
Plano de Segurança	Sim	
Certificação Pessoal Operacional	Parcial	
Operação		
Classificação do Aeródromo (Cód. Ref.ª ICAO)	2B	
Acessos de Bombeiros	2C (0,200)	
Categoria de Operação	Non instrument	
Categoria Protecção de Socorros	CAT 4	CAT 5 e 6 - Disponível após construção
Horário de Funcionamento	Dias úteis, das 09h00 às 16h00 LT; SAB, das 13:30 às 15:00; DOM Encerrado.	
Lado Ar - Infra-estruturas		
Pistas, Taxiways (incluindo RETs), Plataformas e respectivas bermas de segurança (strips):	Manutenção da capacidade de carga dos pavimentos (LCN 70) e das características superficiais comprovadas por testes de Manutenção dos strips	
Stands por tipo de avião (total):	NA	
Contacto	2 NB	
Remoto	NA	
Sinalização Luminosa	NA	
Energia de Emergência (geral)	Sim	
Fuel Farm (capac. de armazenam. nº dias de capac.)	NA	
Drenagem:		
Controlo da Vida Aviária (plano activo)	Sim	
Cantoão Petrífico	Sim	
Rede Pluvial	Sim	
Postes de Emergência	Sim	
Iluminação da Plataforma	Sim	
Controlo de Acessos	Sim	
Lado Terra - Infra-estruturas		
Terminais de Passageiros:		
Nível de serviço tabela IATA	NA	O Terminal não é da responsabilidade da ANA
MCT (Minimum Connecting Time)	NA	
Processam. de Pax e Bags de acordo c/ os MTRs	NA	
Instalações p/ Companhias Aéreas	NA	
Instalações p/Autoridades	NA	
Salas VIP (Fornecedor)	NA	
Instalações p/ Pax Institucionais	NA	
Posto de Socorros	NA	
Centro de Operações de Emergência	NA	
Sistemas de Segur., Contr. e Mon. Instalações	NA	
Terminal de Carga		
Capacidade de Processamento (Ton./ Ano)	NA	
Nível de Automação	NA	
Posto de Inspecção Fronteira (PIF's)		
Acessos - Parqueamento:		
Nº Lugares por Tempo de Retenção	NA	
Nº Lugares Rent-a-Car	NA	
Nº Lugares Autocarros de Turismo	NA	
Capacidade Operacional		
Nº Movimentos	12	
Nº Pax / Hora (total p/ Bases em Terra)	100	

Parâmetros Sectoriais de Serviço Público		
Infra-Estrutura Aeroportária construída e equipada de acordo com os requisitos da regulamentação nacional e internacional aplicável		
AEROPORTO DE SANTA MARIA	**DATA REF° 2010**	**OBS**
Obrigações Internacionais		
Alternante	EN ROUTE e LAIES (Terceira)	Horário de Funcionamento
Plano Europeu Navegação Aérea	N.A	
Certificação do Aeródromo		
Manual Aeródromo	Sim	
Safety Management System	Sim	
Plano de Emergência	Sim	
Plano de Segurança	Sim	
Certificação Pessoal Operacional	Parcial	
Operação		
Classificação de Aeródromo (Cód. Ref° ICAO)	4E	
Aeronave de Referência	4E (chave F sujeita a autorização prévia)	
Categoria de Operação	RWY 18: CAT I RWY 36: Non Instrument	
Categoria Protecção de Socorros	De acordo com CAT 6	CAT 7 a 9 - Disponível mediante coordenação prévia
Horário de Funcionamento	Diariamente, entre as 06:30H e as 21:30H	
Lado Ar - Infra-estruturas		
Pistas, Taxiways (incluindo RETs), Plataformas e respectivas bermas de segurança (strips):	Manutenção da capacidade de carga dos pavimentos (PCN) e das características superficiais comprovadas por testes de Manutenção das strips	Capacidade de carga muito degradada actualmente nos TWYs e plataforma.
Stands por tipo de avião (total):	N.A.	
Contacto	5 = 3 ≤ 744 + 2 ≤ ATP Rede Hilmate: SIM	
Remoto	Remoto e mais (400 HP, pos a Pesquisamento Automático): N.A.	
Sinalização Luminosa	Sim	
Energia de Emergência (smgs)	Sim	
Fuel Farm (capac. de abastecim. n° dias de oper.)	NA	Fora do Domínio Público Aeroportuário
Segurança:		
Controlo de Vida Animal (bird strike)	Sim	
Caminho Periférico	Parcial	
Rede Periférica	Sim	
Portões de Emergência	Sim	
Iluminação da Plataformas	Sim	
Controlo de Acessos	Sim	
Lado Terra - Infra-estruturas		
Terminais de Passageiros:		
Nível de serviço tabela IATA	N.A.	
MCT (Minimum Connecting Time)	N.A.	
Processam. de Pax e Bagagem acordo c/ as MIRs	DEP 150 Pax/h ; 300 bph	
Instalações p/ Campanhas Aéreas	Sim	
Instalações p/Autoridades	Sim	
Sala VIP (Protocolo)	Sim	
Instalações p/ Pax Interbrinkeh	Sim	
Posto de Socorros	N.A.	
Centro de Operações de Emergência	Sim	
Sistemas de Emer., Docum. e Ins. Interbrinkeh	Sim	
Terminal de Carga:		
Capacidade de Processamento (Ton / Ano)	2000 Ton/Ano	
Nível de Automação	Manual	
Postos de Inspecção Fronteira (PIFs)	Não	
Acessos - Pavimentos:		
N° Lugares por Tempo de Rotação	80	
N° Lugares Rent-a-Car	40	
N° Lugares Autocarros de Turismo	2	
Capacidade Declarada		
N° Marcilhas	12	
N° Pax / Hora (totais p/ fixos nos Term.)	150	

Parâmetros Sectoriais de Serviço Público		
Infra-Estrutura Aeroportária construída e equipada de acordo com os requisitos da regulamentação nacional e internacional aplicável		
AEROPORTO DE BEJA	**DATA REFª 2012**	**OBS**
Obrigações Internacionais		
Alternate	N/A	
Plano Europeu Navegação Aérea	N/A	
Certificação do Aeródromo		
Manual Aeródromo	Em aprovação	
Safety Management System	Responsabilidade da Força Aérea Portuguesa	
Plano de Emergência	Em aprovação	
Plano de Segurança	Em aprovação	
Certificação Pessoal Operacional	Sim	
Operação		
Classificação do Aeródromo (Cód. Refª ICA	4 E	
Aeronave de Referência	E	
Categoria de Operação	IFR/VFR (antes de certificação civil operações apenas VMC entre nascer e pôr do sol)	
Categoria Protecção de Socorros	CAT 8, MON-THU 0830/1715 (0730/1615), FRI 0830/1200 (0730/1100). Fora destes	
Horário de Funcionamento	MON-THU – 08:30 / 17:00 LT; FRI 08:30 / 1200 LT. Fora deste período: por requisição	
Lado Ar – Infra-estruturas		
Pistas, Taxiways (incluindo RETs), Plataformas e	RWY PCN 45/R/B/W/T Concrete (mais restrito)	
Stands por tipo de avião (total):		
Contacto	5 NB + 5 WB ou 13 NB	
Remoto	Não se encontra em utilização	
Sinalização Luminosa		
Energia de Emergência (stags)	Sim	
Fuel Farm (espec. de abastecim. nº dias de oper.)	NA	
Segurança:		
Controlo de Vida Animal (bird strike)	Sim, responsabilidade da FAP	
Caminho Periférico	Sim	
Rede Periférica	Sim	
Portões de Emergência	Sim	
Iluminação da Plataformas	Sim	
Controlo de Acessos	Sim	
Lado Terra – Infra-estruturas		
Terminais de Passageiros:		
Nível de serviço tabela IATA	C	
MCT (Minimum Connecting Time)	NA	
Processam. de Pax e Bags de acordo c/ os MTRs		
Instalações p/ Companhias Aéreas	Não	
Instalações p/Autoridades	Sim	
Salas VIP (Protocolo)	Não	
Instalações p/ Pax Incluindo/ais	Sim	
Posto de Socorros	Sim	
Centro de Operações de Emergência	Sim	
Sistema de Exac., Extra. e Ext. Incêndios	Sim	
Terminal de Carga:		
Capacidade de Processamento (Ton/ Ano)	40.000	
Nível de Automação	Manual	
Postos de Inspecção Fronteira (PIFs)	Em progresso	
Acessos – Processamento:		
Nº Lugares por Tempo de Rotação	300	
Nº Lugares Rent-a-Car	20	
Nº Lugares Autocarros de Turismo	5	
Capacidade Declarada		
Nº Mov/Hora	5	Não notificado à
Nº Pax/ Hora (totais p/ fora nos Term.)	250	Consideração da Sites

Anexo 3 do Contrato de Concessão da ANAM

ANEXO 3

PARÂMETROS SECTORIAIS DE SERVIÇO PÚBLICO

Parâmetros Sectoriais de Serviço Público - Aeroporto da Madeira Infraestrutura Aeroportuária construída e equipada de acordo com os Requisitos da Regulamentação Nacional e Internacional	
Aeroporto da Madeira	**Data ref. 2012**
Obrigações Internacionais	
Alternate	Enroute (No alternate for this kind of flights)
Plano Europeu Navegação Aérea	N/A
Certificação Aeronáutica	
Manual Aeródromo	Sim (em aprovação)
Safety Management System	Sim
Plano de Emergência	Sim
Plano de Remoções	Sim
Certificação Pessoal Diferenciada	Sim
Operação	
Classificação Aeródromo (Cód. Ref. ICAO)	4E
Aeronave de Referência	Classe E
Categoria de Operação	Non Instrument (Visual)
Categoria Protecção de Socorros	CAT 7 (higher category up to CAT 9 available if request in advance)
Ajuda de Estacionamento	HS4
Lado Ar – Infraestruturas	
Pistas, Taxiways (Inclusivo RETs), Plataformas	Manutenção de capacidade de carga dos pavimentos (PCN): RWY 05/23 PCN 80/F/A/W/T Asphalt/concrete TWY 'A' PCN 80/F/A/W/T Asphalt
Stands por tipo de avião (total)	4 (Code E) 4 (in Week Terminal – 96 Bridge)
Contraste	Sim
Remote	Rede Wildlife em todo os perímetro; pavimentação aeródromo não;
Sinalização Luminosa	Sim
Energia de emergência (corrente)	Sim
Fuel Farm (capac. Absol., nº dias operação)	Sistema de Hidrante e Cantões de abastecimento; 36ª dias/HS4; 3 Camiões-cisterna auto-tanque+1 auto-tanque com atestados e 2 dispenser ; JET A1 - capacidade total 609.000 litros/75 litros por segundo; 100LL - capacidade total 2000 litros/60 litros por minuto
Segurança	Sim
Controlo vida animal (bird strike)	4 canhões a gás, Scarecrow portátil e viatura fulton com amendoas para pombos; 3 espingardas; pistola vorytgin; 2 Wildlife controllers;
Caminho Periférico	NA
Rede Periférica	Sim
Portões de Emergência	Sim
Iluminação de Plataformas	Sim
Controlo de Acessos	Sim
Lado Terra – Infraestruturas	
Terminal de Passageiros	
Nível de Pressão Cabine (ft/ft)	NA
DHT (Minimum Connecting Time)	NA
Passagens, Fax e Áreas de Acesso ao Público	Sim
Instalações p/ Companhias Aéreas	Sim
Instalações p/ Autoridades	Sim
Salas VIP (Privadas)	Sim
Instalações p/ Pax Incomodados	Sim
Postos Anexos	Sim
Centro Comercial de Exposição	Sim
Unidade de Emerg., Enfer., e Pol. Judiciária	Sim
Terminal de Carga	
Capacidade Processamento (Ton/ano)	15.000
Nível de Automação	Manual
Posto Inspecção Fronteiriço (PIF)	Sim
Acessos	
Nº Lugares por Tempo Rotação	774
Nº Lugares Curta Estadia	294
Nº de Lugares Autocarros de Turismo	138 (>35Ton: Bus:12 e Dir-Bus:8; <35Ton:120)
Capacidade Declarada	
Nº Movt/Hora	14
Nº Pax/Hora (totais p/ hora mais Tcam.)	1.800 (1.100 num sobrevoo)

Parâmetros Sectoriais de Serviço Público - Aeroporto do Porto Santo

Infraestrutura Aeroportuária construída e equipada de acordo com os Requisitos da Regulamentação Nacional e Internacional

Aeroporto do Porto Santo	Data ref. 2012
Obrigações Internacionais	
Alternante	Enroute (No alternate for this kind of flights)
Plano Europeu Navegação Aérea	N/A
Certificação Aeronáutica	
Manual Aeródromo	Sim (em aprovação)
Safety Management System	Sim
Plano de Emergência	Sim
Plano de Segurança	Sim
Certificação Pessoal Operacional	Sim
Operação	
Classificação Aeródromo (Cód. Ref. IC)	4E
Aeroporto de Referência	Classe E
Categoria de Operação	Non instrument (Visual)
Categoria Protecção de Socorros	CAT 6 (higher category up to CAT 6 available if request in advance)
Horário de Funcionamento	H24
Lado Ar – Infraestruturas	
Pistas, Taxiways (incluindo RETs), Plataformas	Manutenção da capacidade de carga dos pavimentos (PCN): RWY 36/36 PCN60/F/C/W/T Aeob/Concrete; TWY A/B/C PCN 60/F/C/W /U Concrete
Stands por tipo de avião (total)	7 Stands - All Parking positions are self-manoeuvring
Contacto	3 Stands (A06, A05 can't be used in simultaneous with Stands A02 and A03)
Remoto	Rede hidrante; parqueamento automático não;
Sinalização Luminosa	Sim
Energia de emergência (smgs)	Sim
Fuel Farm (capac. Abast., nº dias operação)	Sistema Hidrante e Camiões Abastecimento; 365 dias/Das 09h/13h e 15h/19h; Das 13h/15h e 19h/9h a pedido; 2 auto-tanque; JET A1 - capacidade total 36.000 litros/50 litros por segundo;
Segurança	
Controlo vida animal (bird strike)	Scarecrow vistura follow me; 2 espingardas; pistola verylight; 2 wildlife controllers;
Cinzinho Periférico	NA
Rede Periférica	Sim
Portões de Emergência	Sim
Iluminação de Plataformas	Sim
Controlo de Acessos	Sim
Lado Terra – Infraestruturas	
Terminal de Passageiros	
Nível de Serviço Tabela IATA	NA
MCT (Minimum Connecting Time)	NA
Processam. Pax e Bags de Acordo c/ pq NTRs	Sim
Instalações p/ Companhias Aéreas	Sim
Instalações p/ Autoridades	Sim
Sales VIP (Protocolo)	Sim
Instalações p/ Pax Inadmissíveis	Sim
Posto Socorros	Não
Centro Operações de Emergência	Sim
Sistema de Evac., Detec. e Ext. Incêndios	Sim
Terminal de Carga	
Capacidade Processamento (Ton/ano)	400
Nível de Automação	Manual
Posto Inspecção Fronteiriço (PIF)	Não
Acessos	
Nº Lugares por Tempo Rotação	140
Nº Lugares Rent-a-Car	25
Nº de Lugares Autocarros de Turismo	3
Capacidade Declarada	
Nº Mov/Hora	10
Nº Pax/Hora (totais p/ luso nos Term.)	500

APÊNDICE II

Regulação Económica

Modelo de Regulação Económica aplicado aos aeroportos da rede ANA

1. Considerações gerais

Na sequência da liberalização do setor aeroportuário, e com a publicação do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, o Governo promoveu uma profunda remodelação do quadro legal e regulatório, sistematizando, num único diploma, o regime do serviço público aeroportuário e o regime de regulação económica do Sector, este último complementado com a celebração do Contrato de Concessão entre o Estado Português e a ANA.

Neste contexto, foram definidos dois regimes complementares: o de regulação económica, que consta do Anexo 12 ao Contrato de Concessão, e o Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuário, plasmado no Anexo 7. Em linhas gerais, o novo modelo de regulação económica privilegia a simplicidade, a previsibilidade e a ligação entre o preço e a qualidade dos serviços prestados, assegurando, por um lado, a competitividade e a estabilidade do processo tarifário e incentivando, por outro, a eficiência da gestão do negócio.

No contexto do Contrato de Concessão, que clarifica as relações entre o Estado e o operador aeroportuário, o novo modelo de regulação económica constitui a base legal que suporta a definição das taxas a praticar pela ANA, determinando, portanto, a evolução das suas receitas, ancorada num processo que a Concessionária considera como potenciador do reforço da transparência no relacionamento com os seus Clientes e com a Autoridade Reguladora.

O modelo de regulação constitui, pois, a base que suporta a definição das taxas reguladas que a Concessionária poderá cobrar aos Utilizadores dos aeroportos da Rede ANA[6] e assenta na fixação anual de valores máximos para a receita, por passageiro terminal[7], proveniente das atividades reguladas e respetivos mecanismos de controlo e ajustamento, que a Concessionária deve respeitar e cumprir.

Nos termos do Decreto-Lei nº 254/2012 e do Anexo 12 ao Contrato de Concessão, as taxas reguladas são as seguintes: taxas de tráfego, taxas de assistência em escala - assistência a passageiros e assistência à bagagem -, taxas de utilização de plataformas informáticas de uso comum - CUPPS (*Common Use Passenger Processing System*), CUSS (*Common Use Self Service*), e BRS (*Baggage Reconciliation System*) - taxa de segurança e taxa de assistência de passageiros de mobilidade reduzida).

---

[6] A Rede ANA é constituída pelos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Terminal Civil de Beja, Aeroportos dos Açores (João Paulo II, Horta, Santa Maia e Flores) e Aeroportos da Madeira (Madeira e Porto Santo)

[7] Passageiros que embarcam ou desembarcam num aeroporto, incluindo os passageiros em transferência, mas excluindo os passageiros em trânsito direto.

A Concessionária tem o direito e a liberdade de fixar a estrutura e os montantes das taxas devidas nos termos do DL 254/2012, de 28 de Novembro, com observância das restrições estabelecidas na Lei e, no caso das taxas relativas às Atividades Reguladas, no Anexo 12 do Contrato de Concessão, desde que respeitados os limites estabelecidos para a Receita Regulada Média Máxima (RRMM) estabelecida para cada aeroporto ou grupo de aeroportos.

No entanto, note-se que, independentemente dos mecanismos regulatórios associados às atividades de Segurança e de Assistência a Passageiros de Mobilidade Reduzida estabelecidos no Dl 254/2012, de 28 de novembro, ambas reguladas, as taxas cobradas para o financiamento destas atividades contribuem para o montante da Receita Regulada Média Máxima. Relativamente a estas taxas, o DL nº 254/2012, de 28 de Novembro, estabelece:

- A taxa de segurança passa a ser composta de duas componentes, uma relativa aos montantes alocados e a receber pelas Entidades Gestoras Aeroportuárias e uma outra correspondente aos valores recebidos pelas Entidades Oficiais (INAC, MAI, SEF). De acordo com os montantes atualmente em vigor (2013) estas duas componentes correspondem aos seguintes valores:

TAXA DE SEGURANÇA (Euros)	Entidades Gestoras	Entidades Oficiais (Cobrada pelo INAC)
Viagem dentro do Espaço Schengen	2,66	1,37
Viagem intracomunitária fora do Espaço Schengen	2,94	2,76
Viagem internacional	3,37	5,34

Figura LXXXIII – Valores da Taxa de Segurança em vigor

Nos termos do disposto no artigo 49º, uma das duas componentes que a integram constitui contrapartida dos encargos das entidades gestoras aeroportuárias e passará a ser fixada, nos termos do nº2 do Artigo 52º, por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da administração interna e da economia, mediante proposta da entidade gestora aeroportuária, devidamente instruída pelo parecer dos utilizadores ou dos seus representantes, tendo como referência os custos inerentes aos serviços de segurança prestados.

- A metodologia de apuramento da taxa de Assistência a Passageiros de Mobilidade Reduzida, com base nos custos previsionais, deve manter-se tal como tem sido prática desde que a taxa foi criada em 2008.

Relativamente à decisão do Concedente relativamente à inclusão das taxas de assistência a passageiros de mobilidade reduzida e de segurança nas RRMM, parece-nos importante tecer as seguintes considerações adicionais.

O modelo de regulação económica estabelece, através do anexo 12 do Contrato de Concessão, que os proveitos a taxa de serviço a passageiros de mobilidade reduzida sejam considerados para o cálculo da receita regulada média máxima, ou seja, os mesmos também contribuem para garantir à concessionária uma receita média por passageiro para o conjunto das taxas reguladas. Assim, a evolução individualizada de cada uma das taxas terá de confluir de forma equilibrada para que, na sua totalidade, seja alcançada a receita regulada média máxima que a Concessionária está autorizada a cobrar. Por isso, caso se verifique um aumento dos valores das taxas de assistência a PMR ou da taxa de segurança por via de um eventual crescimento dos custos com a prestação dos respetivos serviços, o efeito decorrente terá que ser compensado por uma redução das outras taxas reguladas, ou seja, verifica-se, neste caso, o risco para a Concessionária de não poder assegurar a cobertura do total da sua base de custos das taxas reguladas.

Neste registo, a Concessionária não poderá de forma alguma acomodar-se à perspetiva de que eventuais aumentos de custos nas atividades de assistência a PMR ou de segurança poderão ser simplesmente cobertos pelas taxas praticadas em contrapartida do exercício destas atividades reguladas, tendo a obrigatoriamente de se preocupar sistemática e continuadamente com os níveis de eficiência nestas atividades. Caso contrário, o reflexo do aumento das taxas PMR e Segurança na Receita Média Máxima, determinará uma redução das restantes taxas do *basket* de taxas reguladas, podendo pôr em causa os níveis de rendibilidade do negócio.

Naturalmente que o inverso também é verdadeiro, mas as perspetivas de evolução das taxas de PMR e Segurança não são de redução. No caso da taxa de PMR, os níveis de ganho de eficiência, num cenário de estabilização do tráfego, já são marginais, após a descida sustentada que se verifica desde 2008 e, no caso da atividade de segurança, as necessidades de investimento são crescentes para fazer face a uma regulamentação internacional e comunitária que se perspetiva cada vez com maior nível de exigência.

No que diz respeito às taxas relativas à utilização das plataformas informáticas de uso comum relativas aos sistemas CUPPS, CUSS e BRS, no período 2013-2017 irão ser mantidos, em princípio, os atuais valores que constam nos contratos já assinados com os Clientes, honrando o compromisso negocial estabelecido com os Clientes com os quais os serviços foram contratualizados.

Releva-se a existência de mecanismos de flexibilidade capazes de garantir um adequado alinhamento das taxas aeroportuárias com a estratégia comercial da

Empresa, em cada um dos aeroportos que integram o perímetro da Concessão, privilegiando a transparência tarifária através de mecanismos de consulta sistemática aos Clientes, com periodicidade anual.

Por outro lado, está prevista a possibilidade de, no que se refere ao Grupo de Lisboa e após um primeiro período de 10 anos, substituir o modelo de regulação formal por acordos livremente estabelecidos entre a Concessionária e uma maioria qualificada de companhias aéreas que utilizam os aeroportos do Grupo de Lisboa, sujeitos à homologação da Autoridade Reguladora.

Em suma, o modelo regulatório estabelecido no Anexo 12 ao Contrato de Concessão define os mecanismos de composição e evolução da receita média máxima, nomeadamente o fator de eficiência (x) e o referencial da inflação. De acordo com as boas práticas de regulação económica, este modelo é balizado por um duplo incentivo. Por um lado, a defesa das receitas reguladas, com um peso atual superior a 60% do total de receitas da Concessionária, incentiva claramente a prestação de um serviço alinhado com os níveis de qualidade definidos no Anexo 7 do Contrato de Concessão e, por outro lado, deve relevar-se a obrigatoriedade de realização de investimentos considerados essenciais, através das obrigações específicas de desenvolvimento (investimentos contidos no Anexo 9 do Contrato de Concessão, para os quais está definida uma janela de execução e que terão de estar incluídos no Plano Estratégico da Empresa)

2. Caracterização do modelo de Regulação Económica

O modelo de regulação económica estabelece, no anexo 12 do Contrato de Concessão, todos os mecanismos que estão na base da determinação anual do valor da receita regulada máxima por passageiro terminal que a Concessionária está autorizada a cobrar.

São estabelecidos valores limite para a **Receita Média Máxima (RMM)** e a **Receita Regulada Média Máxima (RRMM)** por passageiro terminal, proveniente das atividades reguladas para cada um dos aeroportos ou conjunto de aeroportos:

- Grupo de Lisboa: Aeroporto de Lisboa, Aeroportos dos Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores), Aeroportos da Madeira (Madeira e Porto Santo) e Terminal Civil de Beja.
- Aeroporto do Porto
- Aeroporto de Faro

A **Receita Média Máxima (RMM)** aplicável ao Grupo de Lisboa, ao Aeroporto do Porto e ao Aeroporto de Faro, reporta ao total das receitas brutas provenientes das Atividades Reguladas[8] acrescido do Contributo da Atividade de Retalho do Lado Ar.

$$\mathbf{RMM_{\,i} - CRLA_{2012}\,(1+IPCH_{\,i-1})\,/PT_{\,i} = RRMM_{\,i}}$$

Em que:

$\mathbf{RMM_{\,i} = RMM_{\,i-1}\,[1 + (IPCH_{\,i-1} - X)]}$

X – fator de eficiência

CRLA - Contributo da receita da atividade de Retalho do Lado Ar, corresponde à receita (bruta) do total das atividades de retalho do lado ar, reais e auditadas relativas ao ano de 2012, indexadas em cada ano à variação anualizada do Índice de Preços do Consumidor Harmonizado (**IPCH**)[9].

PT - Passageiros Terminais - todos os passageiros que embarcam e desembarcam num aeroporto, incluindo os passageiros em transferência mas excluindo os passageiros em trânsito direto.

RRMM - Receita Regulada Média Máxima **-** Rácio entre a receita (bruta) total das atividades reguladas e o nº estimado de passageiros terminais, deduzido do Contributo da receita da atividade de retalho do Lado Ar.

Através do Contrato de Concessão, concretamente no seu Anexo 12, foram definidas três RMM iniciais (valores nominais) para o ano de 2013, uma para o designado Grupo de Lisboa, que integra o Aeroporto de Lisboa, os Aeroportos dos Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores), os Aeroportos da Madeira (Madeira e Porto Santo) e o Terminal Civil de Beja, outra para o Aeroporto do Porto e uma terceira para o Aeroporto de Faro.

- Grupo de Lisboa: 11,45€
- Aeroporto do Porto: 8,60€
- Aeroporto de Faro: 9,30€

---

[8] As receitas provenientes dos voos operados por cargueiros puros são excluídas para efeitos de cálculo desta receita. No entanto, estes voos são objeto de um regime de taxação idêntico ao dos voos comerciais de passageiros (por tonelada aterrada, com utilização da pista de aterragem e da plataforma de estacionamento de aeronaves).

[9] Índice de todas as rubricas para os 27 países da União Europeia (índice que o substitua), compilado mensalmente pelo Eurostat, conforme a média (variação percentual) de 12 meses reportada a 31 de Agosto.

Foram ainda definidos no Contrato de Concessão (Anexo 12), Fatores de eficiência (X) aplicáveis aos anos de 2014-2022, para cada uma das Receitas Médias Máximas:

	2014-2017	2018-2022
Grupo de Lisboa	0,0%	0,5%
Porto	1,0%	0,5%
Faro	1,0%	0,5%

Figura LXXXIV – Fatores de eficiência

Cabe fazer uma referência ao racional que presidiu à criação de 3 RMM, ao invés de uma só para toda a rede ANA. Na verdade, a rede de aeroportos sob gestão da ANA por via do Contrato de Concessão apresenta diferentes características em termos de dimensão, poder de mercado, perfil de tráfego e impactes das políticas públicas, em particular de obrigações de serviço público.

Tendo em conta esta realidade e no seguimento de um processo de consulta a um conjunto de *Stakeholders* relevantes, foram definidas pelo Concedente 3 Receitas Médias Máximas para os aeroportos da rede ANA, e definidos controlos específicos quanto à evolução tarifária nos aeroportos de pequena dimensão. Desta forma, o objetivo prosseguido foi o de promover uma gestão integrada e equilibrada dos aeroportos que integram o denominado Grupo de Lisboa, de modo a assegurar os vários papeis que cada um deles desempenha na rede ANA.

Note-se, por ser relevante, que a definição das receitas médias máximas para o ano de 2013 teve em conta os valores das taxas que se encontravam em vigor no ano de 2012, no sentido a assegurar que a entrada em vigor do novo modelo de regulação económica não se traduzisse num aumento acentuado de taxas. Tal significa, na prática, que os valores iniciais das receitas médias máximas incorporam o financiamento existente àquela data, dos negócios não regulados às atividades reguladas.

Refira-se, a este propósito, que à Concessionária está atribuída a Concessão do serviço público aeroportuário, consubstanciado na exploração, gestão e manutenção de uma rede de dez aeroportos, cinco dos quais situados nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e que apresentam, no seu conjunto, resultados de exploração sistematicamente deficitários, mas que nem por isso deixam de assumir um papel revelante ao nível da coesão social e territorial. Tal situação radica fundamentalmente na especificidade própria do contexto insular e, uma vez que não existe procura nem potencial que permita recuperar os custos de exploração, torna-se inevitável o recurso a uma gestão integrada suportada numa lógica de autossuficiência do Grupo, como

forma de procurar compatibilizar a lógica empresarial da gestão aeroportuária com a assunção dos compromissos sociais e de serviço público a que ANA está, de facto, obrigada.

Neste entendimento, a possibilidade de modular as taxas aeroportuárias permite que o desempenho do Grupo e o de cada um dos aeroportos que o integram, se possam constituir como fator catalisador do desenvolvimento económico e social do País e das suas Regiões, promovendo a coesão territorial, assegurando níveis crescentes de conectividade com as economias mais desenvolvidas e viabilizando fluxos turísticos que projetem a imagem de Portugal como destino turístico de eleição.

Refira-se, ainda, que a evolução RMM fixada para o Grupo de Lisboa acomoda igualmente constrangimentos específicos para a sua evolução relacionados com os aeroportos de menor dimensão, materializando de forma explícita o princípio da gestão integrada, atentas as condições económicas particulares dos aeroportos dos Açores e da Madeira.

Assim, por via do estabelecido pelo Contrato de Concessão, as atualizações tarifárias nos aeroportos do Grupo de Lisboa apresentam as condicionantes específicas seguintes:

- Até 31 de Dezembro de 2017, as receitas das taxas reguladas por passageiro terminal nos aeroportos dos Açores e no Terminal Civil de Beja deverão permanecer constantes em termos nominais, por referência aos níveis de 2012, ou seja 6,97€ por passageiro terminal.
- As receitas das taxas reguladas nos aeroportos da Madeira deverão ser reduzidas anualmente de forma constante até igualar a Receita Regulada Média Máxima aplicável ao Aeroporto de Lisboa em 2022[10].
- O efeito induzido da aplicação do estabelecido nos dois pontos anteriores traduzir-se-á na possibilidade de aumento das receitas das taxas reguladas no aeroporto de Lisboa, desde que seja assegurado o respeito pelo limite da Receita Média Máxima do Grupo de Lisboa.

[10] No que se refere em concreto a esta disposição, entendeu a ANA manter inalteradas, em 2013, as taxas em vigor nos aeroportos daquela Região Autónoma, uma vez que, aquando do lançamento da consulta tarifária, em 8 de Fevereiro de 2013, não estavam concluídas as negociações entre o Governo da República e o Governo Regional da Madeira relativas ao alinhamento de prazo e disposições do atual Contrato de Concessão da ANAM com o Contrato de Concessão assinado entre a ANA e o Estado Português. O processo de redução da receita das taxas reguladas para os aeroportos da Madeira de Porto Santo terá lugar em sede consulta tarifária para 2014, a iniciar no final de Outubro do corrente ano de 2013.

Relativamente ao Grupo de Lisboa, releva-se, ainda, a existência de dois mecanismos adicionais de ajustamento, específicos para o Aeroporto de Lisboa. O primeiro é assegurado por um teste bianual de *benchmark* das taxas praticadas no Aeroporto de Lisboa, sendo o primeiro realizado até ao final de Junho de 2014, com o objetivo de garantir que permanece numa posição competitiva face a uma amostra representativa de 12 aeroportos europeus. O segundo destina-se a assegurar uma evolução do preço em função do volume de tráfego servido nos aeroportos que integram o Grupo de Lisboa.

No nº 7 do Anexo 12 ao Contrato de Concessão consta o regime de prevalência dos mecanismos de alteração das RMM estabelecidas.

3. Metodologia para o cálculo das RRMM para o ano 2013 e seguintes

Foi definida a metodologia para o cálculo da Receita Regulada Média Máxima (RRMM) para o ano de 2013 e seguintes, conforme se ilustra na figura seguinte:

	Grupo de Lisboa	Porto e Faro
Receita Média Máxima ano $_{i-1}$ (RMM $_{i-1}$)	**RMM_{i-1}**	**RMM_{i-1}**
Fator de Indexação IPCH agosto do ano $_{i-1}$ – Fator de Eficiência X	$1+(IPCH-X) = F_i$	$1+(IPCH-X) = F_i$
Receita Média Máxima $_{i-1}$ indexada	**RMM_{i-1*}** F_i	**RMM_{i-1*}** F_i
Ajustamentos - Equilíbrio económico e financeiro da concessão (cláusula 25 CC)	$(\Delta 1_i)$	$(\Delta 1_i)$
- Acordo para o desenvolvimento NAL (cláusula 48 CC)	$(\Delta 2_i)$	n/a
- Teste de Benchmark	$(\Delta 3_i)$	n/a
- Partilha de risco de tráfego	$(\Delta 4_i)$	n/a
Receita Média Máxima $_i$ (RMM $_i$)	$(RMM_{i-1*} F_i) + (\Delta 1_i) + (\Delta 2_i) + (\Delta 3_i) + (\Delta 4_i) =$ **RMM_i**	$(RMM_{i-1*} F_i) + (\Delta 1_i) =$ **RMM_i**
Ajustamentos por erros de estimativa	$(\Delta 5_i)$	$(\Delta 5_i)$
Receita Média Máxima Ajustada $_i$ ($RMMA_i$)	$RMM_i + (\Delta 5_i) =$ **$RMMA_i$**	$RMM_i + (\Delta 5_i) =$ **$RMMA_i$**
Receitas Efetivas de Retalho do Lado Ar 2012 indexadas ano i-1	Receitas de Retalho do Lado Ar $_{i-1}$ (a)	Receitas de Retalho do Lado Ar $_{i-1}$ (a)
Fator de indexação IPCH Agosto $_i$	IPCH Agosto $_i$ anualizado, em % (b)	IPCH Agosto $_i$ anualizado, em % (b)
Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar Indexado (M€) ($CRLA_i$)	(a)* (1+(b)) = $CRLA_i$	(a)* (1+(b)) = $CRLA_i$
Estimativa do Número de Passageiros Terminais ano $_i$ (mppa)	Pt_i	Pt_i
Contributo da Receita da Atividade de Retalho do lado Ar $_i$ (€)	$CRLA_i / Pt_i =$ **(c)**	$CRLA_i / Pt_i =$ **(c)**
Receita Regulada Média Máxima ($RRMM_{2013}$)	$RMMA_i$ - (c) = **$RRMM_i$**	$RMMA_i$ - (c) = **$RRMM_i$**

Figura LXXXV – Metodologia de cálculo da Receita Regulada Média Máxima (RRMM)

De acordo com o modelo de regulação económica em vigor, designadamente o disposto no nº 5 do Anexo 12 ao Contrato de Concessão, são admitidos ajustamentos decorrentes de erros de estimativa do volume de tráfego anual de passageiros que tenham impacto no cálculo do Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar (CRLA) por Passageiro Terminal (Pt) ou, ainda, por erros de estimativa do mix de tráfego e/ou da composição dos serviços e atividades disponibilizados.

Em caso de cobrança excessiva, o excesso de receita cobrada será devolvido às companhias aéreas nos primeiros seis meses após o final do ano em que ocorreu essa cobrança excessiva, através de um pagamento único na mesma proporção das receitas das atividades reguladas obtidas nesse ano no aeroporto em causa, acrescidas de juros à taxa de referência do BCE a 1 de Setembro desse ano, acrescidos de 2%. Pelo contrário, caso haja défice de receita cobrada, o mesmo só poderá ser cobrado no segundo ano após o ano em que ocorreu esse défice.

No entanto, refere o nº 5.2. do referido Anexo 12 que, apenas no caso de erros de estimativa do volume de tráfego anual de passageiros que tenham impacto no cálculo do Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar (CRLA) por Passageiro Terminal (Pt), a Concessionária poderá promover a alteração das taxas ao longo desse ano para assegurar a sua conformidade com os limites estabelecidos para a Receita Regulada Média Máxima (RRMM), desde que proceda à notificação dessa alteração (às companhias aéreas) com um mínimo de 4 (quatro) meses de antecedência.

De realçar que o modelo de regulação económica aplicado aos aeroportos ANA apenas estabelece à Concessionária o direito a uma receita por passageiro das taxas reguladas, e não um total de receitas garantidas. Tal significa que, na prática, é a Concessionária que assume o risco de tráfego.

Importa, pois, salientar que, caso no conjunto dos aeroportos do Grupo de Lisboa, no Aeroporto do Porto ou no Aeroporto de Faro a Concessionária vier a servir um nº de passageiros inferior ao estimado na proposta tarifária anual, será a Concessionária que terá de acomodar a redução de receitas subjacente, não podendo transferir essa perda para os Clientes.

A única variável sujeita a revisão por variação do número de passageiros terminais servidos é o chamado "contributo do retalho do lado ar". Perante um cenário de redução da procura, a Concessionária, para além da perda de receitas inerente ao menor número de passageiros, quer na componente regulada quer na dimensão não regulada, verá ainda reduzida a receita regulada média máxima permitida para 2013

por passageiro terminal, conforme se ilustra na figura seguinte, aplicado ao Grupo de Lisboa:

	Cenário da proposta	Cenário de redução de 5% das previsões de tráfego (-307 milhares de pax)
RMM	11,45€	11,45€
Nº de passageiros terminais	18.931.970	17.985.371
Contributo do retalho lado ar (CRLA)	34.862.032€	34.862.032€
CRLA /pax	1,84€	1,94€
RRMM autorizada	9,61€	9,51€

Figura LXXXVI – Grupo de Lisboa – Receita Regulada Média Máxima para 2013

Face às atuais previsões de tráfego, o Grupo de Lisboa está autorizado a cobrar uma receita regulada média máxima (RRMM) de 9,61€ por passageiro terminal servido. No entanto, a proposta tarifária de taxas apresentada pela ANA para 2013 apenas contemplou a obtenção de uma RRMM de 9,57€. Se o volume de passageiros terminais servidos se viesse a situar abaixo do esperado em 5%, a receita regulada média máxima permitida para 2013 teria que ser revista em baixa para 9,51€, por via da revisão do "contributo do retalho do lado ar", ou seja, menos 0,06€ que o contemplado na proposta. Esta diferença por passageiro terá de ser devolvida às companhias aéreas até 6 meses após o encerramento de 2013, que se estima, tendo em conta o exemplo apresentado, em cerca de 1.079 milhares de euros (0,06* 17.985.371pax).

O exemplo acima ilustra de forma clara que será o mercado a validar a receita a $RRMM_{2013}$, que foi definida pela ANA de acordo com o modelo de regulação económica em vigor.

Pelo exposto, fica também ampla e claramente demonstrado que os Utilizadores estão protegidos relativamente a um cenário de diminuição do volume de passageiros processados face às projeções apresentadas pela ANA, a que acresce o facto de que, num cenário de conjuntura adversa, a Concessionária verá reduzida a sua receita, regulada e não regulada, independentemente dos custos que suporta, fixos na sua grande maioria, quer pela redução da Receita Regulada Média Máxima que está autorizada a cobrar por passageiro, quer pela redução dos proveitos das atividades reguladas e não reguladas, por efeito do menor número de passageiros terminais servidos.

4. Balanço do primeiro ano de vigência do modelo de Regulação Económica_ 2013

O início do processo de consulta tarifária para o ano de 2013, que ocorreu no passado dia 8 de Fevereiro, foi marcado pela publicação dos Documentos de Consulta aos Utilizadores do Grupo de Lisboa, do Aeroporto do Porto e do Aeroporto de Faro, habilitando a todas as entidades legalmente habilitadas a, querendo, exercerem o seu direito de audição, apresentando comentários e sugestões relativamente à proposta tarifária formulada pela Concessionária.

Nos termos dos nºs 4 e 5 do artº71º do DL 254 / 2012, de 28 de Novembro, foi dado conhecimento ao INAC e aos Utilizadores dos resultados do processo de consulta bem como da decisão final da Concessionária, tomada por Deliberação do seu Conselho de Administração, na sessão ordinária nº 15/2013, de 28 de Março, e publicada na sua página eletrónica em 1 de Abril de 2013.

No âmbito das competências da Autoridade Reguladora, o INAC, I.P., atribuídas na cláusula n.º 40 do Contrato de Concessão, e depois de analisada a proposta de alteração tarifária da Concessionária e as reclamações dos Utilizadores, o Conselho Diretivo do Instituto Nacional de Aviação Civil I.P., deliberou aprovar a proposta de alteração das taxas aeroportuárias reguladas para 2013, apresentada pela Concessionária, que assim produziu efeitos a partir do dia 1 de junho de 2013.

Registe-se que, pese embora o ajustamento tarifário permitido pelo modelo de regulação económica tenha resultado em variações percentuais pouco expressivas, em termos anuais abaixo da inflação de referência, foi ainda assim adotada uma proposta de moderação dos incrementos tarifários, com uma $RRMM_{2013}$ fixada 21% abaixo do valor máximo permitido pela aplicação do modelo de regulação económica para o Grupo de Lisboa e para o Aeroporto do Porto, e 11% abaixo no caso do Aeroporto de Faro.

	Receita regulada autorizada	Receita regulada proposta
Grupo de Lisboa	9,61€	9,57€
Porto	7,51€	7,49€
Faro	7,71€	7,70€

Figura LXXXVII – Valores da Receita Regulada autorizada e proposta para 2013

A decisão de não otimizar as $RRMM_{2013}$ permitidas teve subjacente o objetivo de minimizar o impacte de um aumento de taxas refletido apenas em seis meses do ano

de 2013[11] e, também, o de prevenir oscilações tarifárias decorrentes de um desempenho do tráfego abaixo das previsões apresentadas em sede de consulta que, ainda assim, já refletiam, à data de apresentação da proposta tarifária um claro sinal de moderação face a um ambiente macroeconómico caracterizado por níveis de incerteza elevados relativamente ao comportamento da procura, em particular nos mercados europeus.

Para ilustrar os ajustamentos por erros de estimativa, procedeu-se à revisão do contributo do retalho com base na estima do volume de passageiros terminais para 2013, e a uma avaliação dos desvios do *mix* de tráfego (decorrente da composição dos serviços e atividades disponibilizados pela Concessionária) com base nas receitas reais a Junho de 2013.

	Passageiros Proposta 2013	Previsão passageiros 2013	Receitas retalho	**Contributo do retalho**		
				Proposta	Revisto	**Desvio**
	(a)	(b)	(c)	(c)/(a)=(d)	(c)/(b)=(e)	(e)-(d)=(f)
Grupo de Lisboa	18.931.659	19.444.420	34.862.032	1,84	1,79	**-0,05**
Porto	6.145.110	6.227.841	6.123.473	1,00	0,98	**-0,01**
Faro	5.651.750	5.921.981	8.967.500	1,59	1,51	**-0,07**
Total	30.728.519	31.594.242	49.953.005			

Figura LXXXVIII – Revisão dos valores

Estima-se para 2013 que, em razão da variação negativa do contributo do retalho do Lado ar por passageiro terminal, de 5, 1 e 7 cêntimos de Euro, respetivamente no Grupo de Lisboa, no Porto e em Faro, as Receitas Reguladas Médias Máximas apuradas sofram uma revisão em sentido inverso, como se ilustra na figura seguinte:

[11] Recorde-se que, pelo facto do Contrato de Concessão ter sido assinado em 14 de Dezembro, o calendário da consulta tarifária teve que ser desenhado em conformidade. Nestes termos, a consulta tarifária aos Utilizadores foi lançada em 8 de Fevereiro de 2013 e o ajustamento das taxas reguladas teve lugar em 1 Junho de 2013, três meses mais tarde que a data de 1 de Abril que constitui, atualmente um target temporal para as atualizações tarifárias anuais.

	Receita autorizada		**Proposta Tarifária**		**Proveitos a recuperar**
	Proposta	Revista	Aprovada	Revista	
	(g)	(g)-(f)	(h)	(h)-(f)	**-(f)*(b)=(i)**
Grupo de Lisboa	9,61	9,66	9,57	9,62	**972.221**
Porto	7,51	7,52	7,49	7,50	**62.278**
Faro	7,71	7,78	7,70	7,77	**414.539**
Total					**1.449.038**

Figura LXXXIX – Revisão dos valores

As receitas totais a recuperar por via da variação do contributo do retalho, tendo em conta os passageiros terminais previstos para 2013, totalizam, pois, 1.449.038 euros.

Refere o nº 5.2. do referido Anexo 12 que, *"apenas no caso de erros de estimativa do volume de tráfego anual de passageiros que tenham impacto no cálculo do Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar (CRLA) por Passageiro Terminal (Pt), a Concessionária poderá promover a alteração das taxas ao longo desse ano para assegurar a sua conformidade com os limites estabelecidos para a Receita Regulada Média Máxima (RRMM), desde que proceda à notificação dessa alteração (às companhias aéreas) com um mínimo de 4 (quatro) meses de antecedência."*

Nestes termos, Concessionária pretendendo antecipar a cobrança de receitas a que tem direito por via do modelo regulatório em vigor, assegurando, durante o ano de 2013, deliberou um aumento das taxas do aeroporto de Lisboa, a Dezembro de 2013, com vista ao cumprimento dos limites estabelecidos para a receita regulada média máxima autorizada, tendo em conta o desvio de tráfego real verificado a Junho de 2013. De salientar que o desvio do contributo do retalho em lisboa, a Junho se situava ao nível dos 0,02€ por passageiro terminal.

Nos restantes *price caps*, o desvio do contributo do retalho no aeroporto do Porto, com base no tráfego real a Junho, era nulo pelo que não originou qualquer alteração tarifária e no caso do aeroporto de Faro, apesar de este apresentar um desvio do contributo do retalho, a essa data, de 3 cêntimos, a concessionário deliberou não aplicar qualquer alteração tarifária devido à forte sazonalidade que caracteriza o perfil de tráfego nesse aeroporto, que promove que qualquer aumento de taxas a praticar em Dezembro teria um efeito fortemente ampliado pela baixa procura.

No que diz respeito a erros de estimativa do *mix* de tráfego ou da composição dos serviços e atividades disponibilizados, as receitas reguladas a Junho de 2013, registavam a essa data os seguintes desvios:

	JAN-JUN 2012 e 2013			
	Real 2012	Previsão 2013 (Proposta Tarifária)	Real 2013	Desvio Real/Previsão
Grupo de Lisboa				
Receita regulada (000€)	80.117	83.562	83.848	286
Pax Terminais (000)	8.558	8.707	8.920	213
Receita Regulada/pax (€)	9,36	**9,60**	**9,40**	**-0.20**
Aeroporto do Porto				
Receita regulada (000€)	20.973	21.421	21.125	-296
Pax Terminais (000)	2.798	2.850	2.845	-5
Receita Regulada/pax (€)	7,50	**7,52**	**7,43**	**-0,09**
Aeroporto de Faro				
Receita regulada (000€)	17.468	17.739	18.303	563
Pax Terminais (000)	2.350	2.366	2.464	98
Receita Regulada/pax (€)	7,43	**7,50**	**7,43**	**-0,07**

Grupo de Lisboa: -0,20€ * 8.920.369 PT = -1.765.634€
Aeroporto do Porto:-0,09* 2.844.949 PT = -257.764€
Aeroporto de Faro: -0,07* 2.463.968 PT = -169.564€
Total = -2.192.962€

Figura XC – Desvios verificados

Ao nível dos 3 *price caps*, Grupo de Lisboa, Faro e Porto, todos apresentavam, no acumulado a Junho de 2013, uma receita regulada por passageiro abaixo dos valores previstos na proposta tarifária. O desvio total negativo em termos de receitas da Concessionária, a recuperar em 2015 nos termos do Anexo 12 ao Contrato de Concessão (Regulação Económica), ascendia, a Junho, a um valor próximo de 2,2 milhões de Euros.

Este desvio será avaliado no final do ano de 2013 relativamente ao Grupo de Lisboa, Aeroporto do Porto e Aeroporto de Faro e, nos termos do Anexo 12 ao Contrato de Concessão, poderá ser recuperado em 2015 por via do ajustamento na receita regulada média máxima autorizada para esse ano civil.

De acordo com o estipulado no modelo de regulação económica a ANA irá realizar, até ao final do ano de 2013, os seguintes processos de consulta:

- Atualização das taxas de segurança e de assistência a passageiros de mobilidade reduzida (PMR) para o ano de 2014, que serão estabelecidas de acordo com os custos previstos pela entidade gestora aeroportuária para o exercício dessas atividades e, nesse sentido, terão processos de consulta individualizados

- Atualização das restantes taxas reguladas para 2014 (de forma a garantir a receita regulada autorizada para 2014 por passageiro terminal)
- Estabelecimento do Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuário (RQSA) associado ao modelo de regulação, cuja métrica será objeto de consulta aos Utilizadores.

É reconhecido pela indústria que a implementação dos regimes de qualidade de serviço aeroportuário é complexa dada a diversidade de abordagem e de prioridades eleitas por cada um dos agentes envolvidos, aconselhando, pois, a que sejam consensualizadas afinações durante este período inicial de implementação e estabelecimento da métrica associada.

Não obstante a penalização global anual aplicável em caso de incumprimento ser de 0% nos primeiros dois anos (2013 e 2014), a ANA já iniciou a monitorização dos indicadores definidos no Anexo 7 do Contrato de Concessão, cujos resultados serão apresentados aos utilizadores no processo de consulta atrás referido.

Acresce a este requisito de transparência a obrigação de a ANA realizar um reporte trimestral à Autoridade Reguladora sobre a performance dos indicadores contidos no regime de qualidade de serviço aeroportuário, a qual tem sido tempestivamente cumprida desde o 1º trimestre do ano de 2013.

Ficam, assim, devidamente asseguradas as condições para que, quer a Concessionária, quer os Utilizadores, possam realizar um trabalho conjunto para a definição de uma métrica equilibrada do RQSA, bem como para o acompanhamento regular e sistemático dos resultados da performance dos indicadores incluídos no regime.

Note-se, porém, que o incentivo dado à Concessionária para a melhoria da eficiência acima dos níveis estabelecidos para o fator de eficiência (X) como forma de melhoria da sua rendibilidade não pode ser alcançado a expensas por via de uma redução da qualidade de serviço, abaixo dos padrões contratualizados ou pela redução dos níveis razoavelmente expectáveis pelos utilizadores, passageiros ou outros *stakeholders*.

Neste registo, refira-se que o Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuário (RQSA), aplicável aos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e Ponta Delgada e Funchal, inclui indicadores de disponibilidade de infraestruturas e de perceção de qualidade pelo passageiro. De salientar que o referido regime define percentagens de penalização em caso de incumprimento dos níveis de serviço estabelecidos, com uma progressividade que atinge os 7,5% das receitas reguladas a partir de 2019, acima do *benchmark* da indústria, materializando desta forma a relevância da qualidade de serviço no contexto do serviço público aeroportuário regulado pelo Contrato de Concessão.

5. Evolução da Receita Média Máxima para o período 2014-2017

Tendo em conta o modelo de regulação económica estabelecido foi determinada a Receita Regulada Média Máxima ($RRMM_i$) para cada ano do plano de negócios tendo em conta a metodologia definida.

De suporte à aplicação do modelo de regulação económica foram considerados os seguintes pressupostos relativos à aplicação da metodologia regulatória:

- Previsões de passageiros Terminais para os anos de 2013-2017
- Previsões do IPCH Agosto $_{2013\text{-}2017,}$ para os 27 países da União Europeia

Por indisponibilidade de um cenário de evolução do IPCH dos 27 países da união europeia para o período em apreço por parte do Eurostat, foram adotadas as previsões anuais publicadas pelo Fundo Monetário Internacional e do *USDA Macroeconomic Data* (fonte usada no modelo de previsões de tráfego), ajustadas tendo em conta os ciclos de crescimento ou decréscimo, visto que a data de referência do IPCH usada no modelo regulatório ser o mês de Agosto.

	(EU 27)			
	USDA Macroeconomic Data (*)	FMI	Modelo Regulatório (IPCH Agosto ano anterior)	
2013	1,85%	1,82%	2,90%	
2014	1,93%	1,64%	2,00%	**
2015	1,94%	1,75%	1,80%	
2016	2,00%	1,81%	1,90%	
2017	2,02%	1,89%	1,90%	

(*)Traffic Forecast model
(**) Eurostat IPCH publicado a Junho 2,2%

Figura XCI – Previsões do FMI e da USDA

Assim, tendo em conta as regras definidas no anexo 12 do contrato de concessão, as estimativas de passageiros terminais relativas ao cenário central da previsão de tráfego e da taxa de inflação para os 27 países da União Europeia, foram apuradas as

seguintes receitas reguladas médias máximas por passageiro terminal, até 2017, para cada um dos *price caps*:

Grupo de Lisboa

		2013 Estimado	2014	2015	2016	2017	TCMA (*) 13_17
IPCH agosto do ano i-1 (EU 27)	**%**		**2,0%**	**1,8%**	**1,9%**	**1,9%**	
Fator de Eficiência X	**%**		**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	
Receita Média Máxima ano $_{i-1}$ (RMM $_{i-1}$)	€/pax	**11,45**	**11,68**	**11,89**	**12,12**	**12,35**	**1,9%**
			2,0%	**1,8%**	**1,9%**	**1,9%**	
Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar Indexado (M€) ($CRLA_i$)	€	34.862.032	35.559.272	36.199.339	36.887.127	37.587.982	
			2,0%	1,8%	1,9%	1,9%	
Estimativa do Número de Passageiros Terminais ano $_i$ (mppa)	Pax	19.444.420	20.090.461	20.966.212	21.529.222	21.934.455	
			3,3%	4,4%	2,7%	1,9%	
Contributo da Receita da Atividade de Retalho do lado Ar $_i$	**€/pax**	**1,79**	**1,77**	**1,73**	**1,71**	**1,71**	
			-1,3%	**-2,5%**	**-0,8%**	**0,0%**	
Receita Regulada Média Máxima ($RRMM_{2013}$)	**€/pax**	**9,66**	**9,91**	**10,16**	**10,40**	**10,63**	**2,4%**

Aeroporto do Porto

		2013 Estimado	2014	2015	2016	2017	TCMA (*) 13_17
IPCH agosto do ano i-1 (EU 27)	**%**		**2,0%**	**1,8%**	**1,9%**	**1,9%**	
Fator de Eficiência X	**%**		**1,0%**	**1,0%**	**1,0%**	**1,0%**	
Receita Média Máxima ano $_{i-1}$ (RMM $_{i-1}$)	€/pax	**8,60**	**8,69**	**8,76**	**8,83**	**8,91**	**0,9%**
			1,0%	**0,8%**	**0,9%**	**0,9%**	
Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar Indexado (M€) ($CRLA_i$)	€	6.123.473	6.245.943	6.358.370	6.479.179	6.602.283	
			2,0%	1,8%	1,9%	1,9%	
Estimativa do Número de Passageiros Terminais ano $_i$ (mppa)	Pax	6.227.841	6.327.019	6.427.953	6.537.849	6.649.615	
			1,6%	1,6%	1,7%	1,7%	
Contributo da Receita da Atividade de Retalho do lado Ar $_i$	**€/pax**	**0,98**	**0,99**	**0,99**	**0,99**	**0,99**	
			0,4%	**0,2%**	**0,2%**	**0,2%**	
Receita Regulada Média Máxima ($RRMM_{2013}$)	**€/pax**	**7,62**	**7,70**	**7,77**	**7,84**	**7,92**	**1,0%**

Aeroporto de Faro

		2013 Estimado	2014	2015	2016	2017	TCMA (*) 13_17
IPCH agosto do ano i-1 (EU 27)	**%**		**2,0%**	**1,8%**	**1,9%**	**1,9%**	
Fator de Eficiência X	**%**		**1,0%**	**1,0%**	**1,0%**	**1,0%**	
Receita Média Máxima ano $_{i-1}$ (RMM $_{i-1}$)	€/pax	**9,30**	**9,39**	**9,47**	**9,55**	**9,64**	**0,9%**
			1,0%	**0,8%**	**0,9%**	**0,9%**	
Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar Indexado (M€) ($CRLA_i$)	€	8.967.500	9.146.850	9.311.493	9.488.411	9.668.691	
			2,0%	1,8%	1,9%	1,9%	
Estimativa do Número de Passageiros Terminais ano $_i$ (mppa)	Pax	5.921.981	6.033.301	6.154.647	6.284.631	6.417.456	
			1,9%	2,0%	2,1%	2,1%	
Contributo da Receita da Atividade de Retalho do lado Ar $_i$	**€/pax**	**1,51**	**1,52**	**1,51**	**1,51**	**1,51**	
			0,1%	**-0,2%**	**-0,2%**	**-0,2%**	
Receita Regulada Média Máxima ($RRMM_{2013}$)	**€/pax**	**7,79**	**7,88**	**7,96**	**8,04**	**8,13**	**1,1%**

Registe-se, porém, que a evolução das receitas irá sendo ajustada em função dos erros de estimativa de *mix* e do número de passageiros terminais servidos no horizonte da previsão, com impacte no contributo do retalho do Lado Ar, e, no caso do Grupo de Lisboa, pela possibilidade de eventual majoração por efeito do teste de *benchmak* a realizar em 2014.

APÊNDICE III

Principais Projetos de Investimento

Principais Projetos de Investimento	
Aeroporto de Lisboa	
PROJETOS	**Janela de Execução**
T1 - Expansão Salas F e Novas Ligações à Antiga Sala de Recolha de Bagagens	2013 / 2015
Infraestruturas para CAT II/III na Pista 03-21	2015 / 2016
Construção de Entradas Múltiplas de Pista na RWY 03	2015 / 2016
Remodelação da Rede de Média Tensão - Fase I (Áreas Operacionais)	2015 / 2017
Nova Saída da Pista - RWY 03	2018 / 2021
Construção de Entradas Múltiplas de Pista - "HOLDING BAY - U5"	2020 / 2021
Remodelação da Rede de Média Tensão - FASE II (Áreas Operacionais)	2019 / 2021
Saída Rápida da Pista - 21	2020 / 2021
T1 - Novo "Busgate" Norte e Ampliação dos Terminais de Bagagens - Irregularidades de Bagagens "Lost and Found" - "CHUTEX"	2013 / 2015
T1 - Remodelação do "Kerbside" de Partidas	2013 / 2015
Reabilitação Profunda dos "TWY'S "R02", "S01" E "W"	2013 / 2015
Substituição da Camada de Desgaste da Pista 03-21 - Sinalização Luminosa, Comando e Controlo	2013 / 2016
Reabilitação dos Caminhos de Circulação "MIKE 5" e " SIERRA 4"	2015 / 2016
Reabilitação da Plataforma Delta	2016 / 2017
Reabilitação Profunda do Pavimento S02	2014 / 2016
Reabilitação Superficial do TWY "M02" E "M01" (REABILITAÇÃO EM Torno do "STOP BAR")	2015 / 2016
Reabilitação Superficial do TWY "U01"	2015 / 2016
Reabilitação do TWY U 02	2018 / 2019
Novo Check-in e Novas Ligações às Chegadas	2014 / 2015

Aeroporto de Lisboa

T1 – EXPANSÃO SALAS F E NOVAS LIGAÇÕES À ANTIGA SALA DE RECOLHA DE BAGAGENS

(Lisboa – Expansão da área de controlo de segurança -obrigação nº 4 - Anexo 9 C.C.)

OBJETIVO

Aumentar a capacidade do subsistema do controlo de segurança de partidas de passageiros locais no Terminal 1 do Aeroporto, compatibilizando com a capacidade dos subsistemas de Check-In, de Bagagens e de Embarque.

Responder aos objetivos do PDALS, de passar da capacidade de 3.200 Pax/hora a embarcar para os 4.750 Pax/hora.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

O subsistema do controlo centralizado de segurança para passageiros locais – Partidas encontra-se subdimensionado, face ao presente volume de tráfego, apresentando severas lacunas ao nível do nº de posições de controlo e de falta de espaço físico disponível para potenciar o incremento de áreas para filas antes do controlo e por outro lado, para poder adicionar novos postos de controlo.

De acordo com os dados atuais do tráfego e com as mais recentes previsões para os anos mais próximos, a situação tenderá a agravar-se exponencialmente e devendo, por isso, ser resolvida no curto prazo sob pena de uma degradação acentuada do nível de serviço (com graves consequências para as Companhias aéreas, os passageiros e naturalmente para o Aeroporto de Lisboa.

Entretanto, e como se encontrava planeado no PDALS (Plano de Desenvolvimento do Aeroporto de Lisboa), com a relocalização do controlo de fronteiras de Chegadas no piso 5 – *Busgate* Norte, torna-se possível reformular a Sala F (onde o controlo de fronteiras se encontra instalado atualmente) permitindo com isso o aumento da zona de centralização do Rx.

O PDALS prevê uma intervenção neste subsistema operacional que garanta um aumento da área que lhe está destinada e em consequência o aumento do nº de

postos de controlo dos atuais 11 para 22 no imediato, podendo atingir no futuro e quando a procura o determinar, até um total de 26 posições.

Com a intervenção preconizada para a expansão da Sala de Controlo Rx e partindo do rácio de 150 a 180 Pax/hora – capacidade de cada novo posto de controlo e de um fator de utilização de 90%, a capacidade do subsistema deverá vir a ajustar-se às capacidades dos restantes subsistemas do Terminal, inclusive da capacidade horária de movimentos na pista que passará dos 38 Mov/Hora para os 40 Mov/Hora declarados – após PDALS.

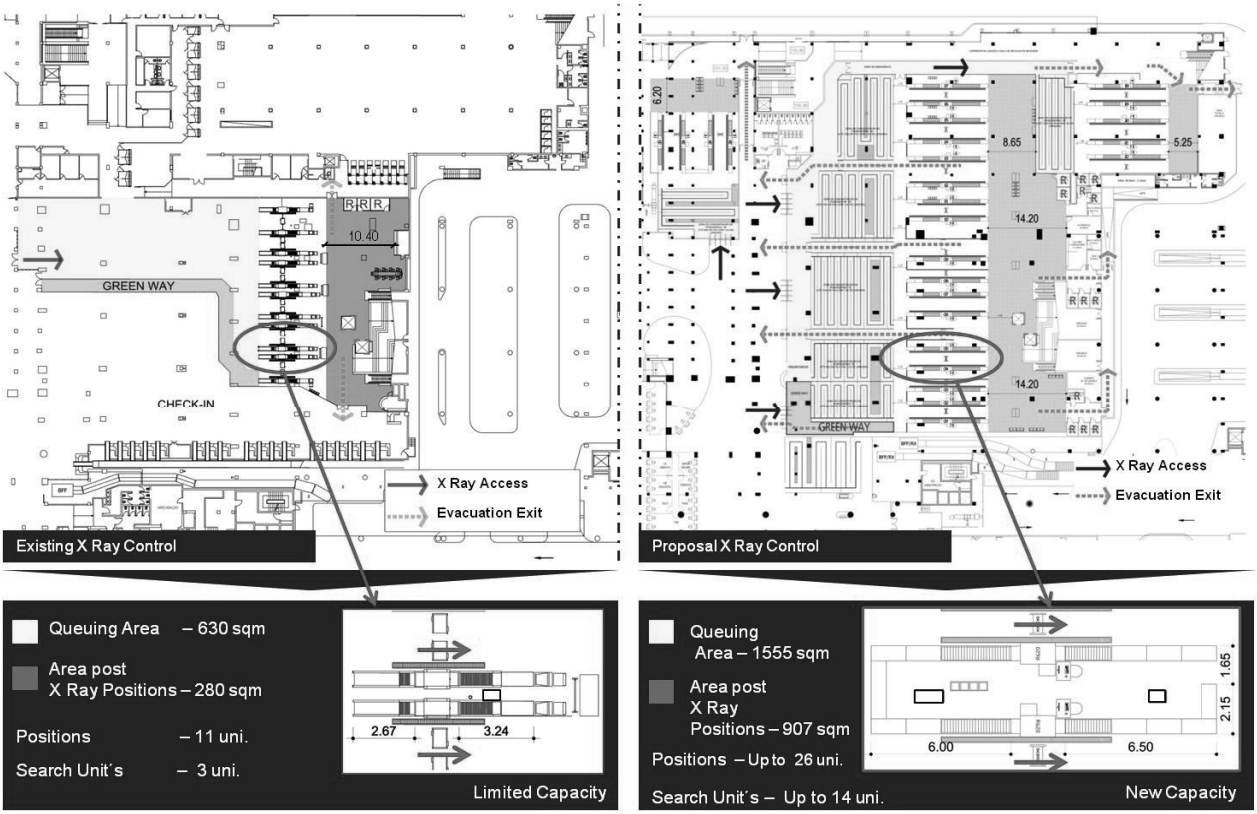
Também no plano das Chegadas, o desembarque de passageiros no interior do Terminal encontra-se limitado a um ponto de acesso ao piso inferior onde se encontra localizada a área da recolha das bagagens.

Esse único ponto de contato é reconhecidamente limitado para o fluxo de passageiros que acede às Chegadas – Uma escada de pé posto, uma escada rolante e um ascensor.

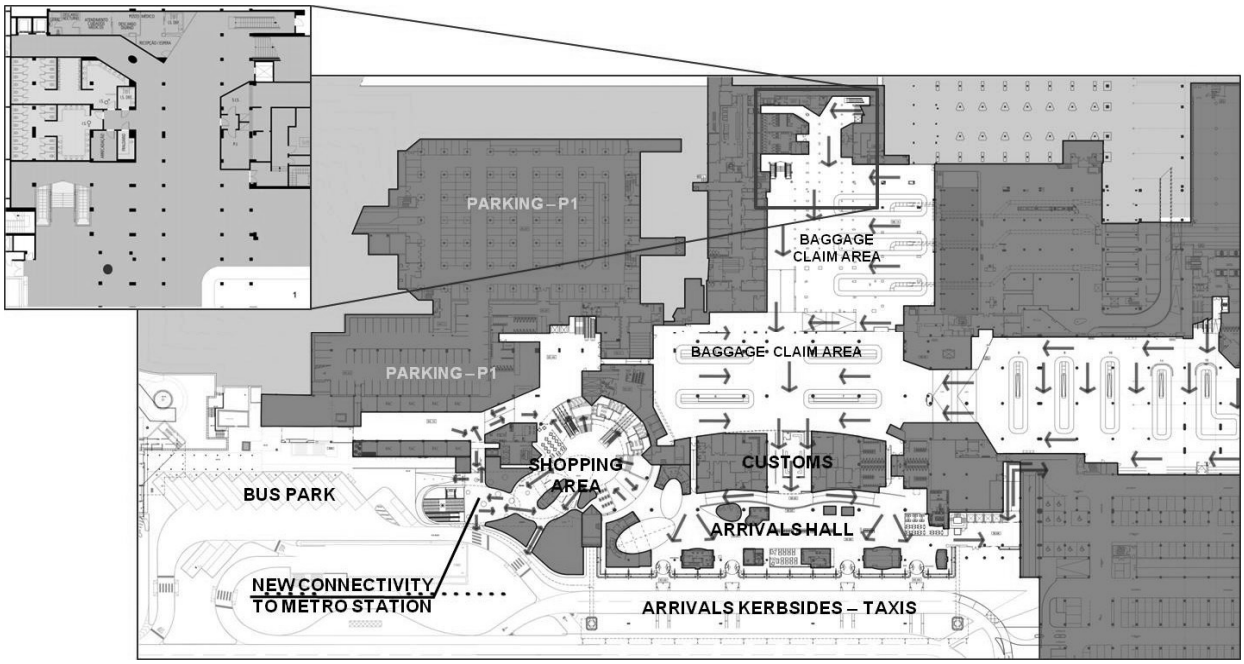
Verifica-se a necessidade de incrementar as condições dos acessos, melhorando a qualidade de serviço a prestar ao passageiro, ao duplicar os pontos de acesso para melhor distribuição do fluxo de passageiros.

Para aumento da capacidade e melhoria da qualidade de serviços, foram definidas as seguintes intervenções:

- Ampliação da área do Controlo Centralizado de Segurança, através da requalificação/Reformulação da atual sala de desembarque (área a desativar no âmbito das Chegadas) – ÁREA ATUAL 630 m^2 – AUMENTO DA ÁREA → 1.555 m^2;
- Instalação de novas 11 posições de Controlo RX, numa fase imediata, com a possibilidade de estender a instalação faseada a mais 4 posições, de acordo com a procura;
- Construção de uma nova ligação funcional – Novos acessos verticais entre a área de desembarque de passageiros (oriundos de posições remotas de aeronaves) no piso 4 do terminal e a antiga sala de recolha de bagagens no Piso 2 do Terminal – Estes novos acessos verticais compõem-se de escadas de pé posto, 2 escadas rolantes e 2 novos ascensores.



- Execução de novas instalações na área da recolha de bagagens – Chegadas destinadas ao posto Médico; Polícia Judiciária; SIS (Serviços de Informação do Estado);
- Relocalização e melhoria das instalações sanitárias que servem a zona da recolha de bagagens onde se encontram instalados os Carrosséis de entrega nºs 2, 3 e 4.



INFRAESTRUTURAS PARA CAT II/III NA PISTA 03-21

(Lisboa – obrigação nº 6 – Anexo 9 CC)

OBJETIVO

A melhoria de qualidade de serviço, com a redução de *delays*, o aumento da segurança operacional e a melhoria das condições de exploração no Aeroporto de Lisboa.

ENQUADRAMENTO

Considerando a opinião dos parceiros de negócio, foi reconhecida como necessária a implementação de CAT II/III para operações em baixa visibilidade na Pista 03. Atualmente, sempre que se registam condições meteorológicas de baixa visibilidade com tráfego de sul, que é o maioritário, é desencadeada a operação CAT II/III, passando a pista de serviço a ser a 21. Nestes casos, o tráfego tem de ser redirecionado, originando a colocação em espera de todo tráfego em aproximação e o tráfego no solo tem que aguardar clearance para descolagem que, no seu conjunto, se traduz em inconvenientes significativos ao nível dos atrasos e penalização de condições de segurança na pista principal do aeroporto.

Para evitar os inconvenientes referidos, pretende-se a implementação de Operação CAT II/III na Pista 03, tanto no que se refere a infraestruturas e equipamentos como às respetivas configurações de circulação no solo, considerando para o efeito, o sistema de controlo da sinalização luminosa e o desenvolvimento no Aeroporto de Lisboa do A-SMGCS nas fases em curso e as eventualmente agendadas, cujas implicações serão verificadas por todos os intervenientes internos e externos com responsabilidade nesta área sejam além dos serviços da ANA, assim como os da NAV e INAC.

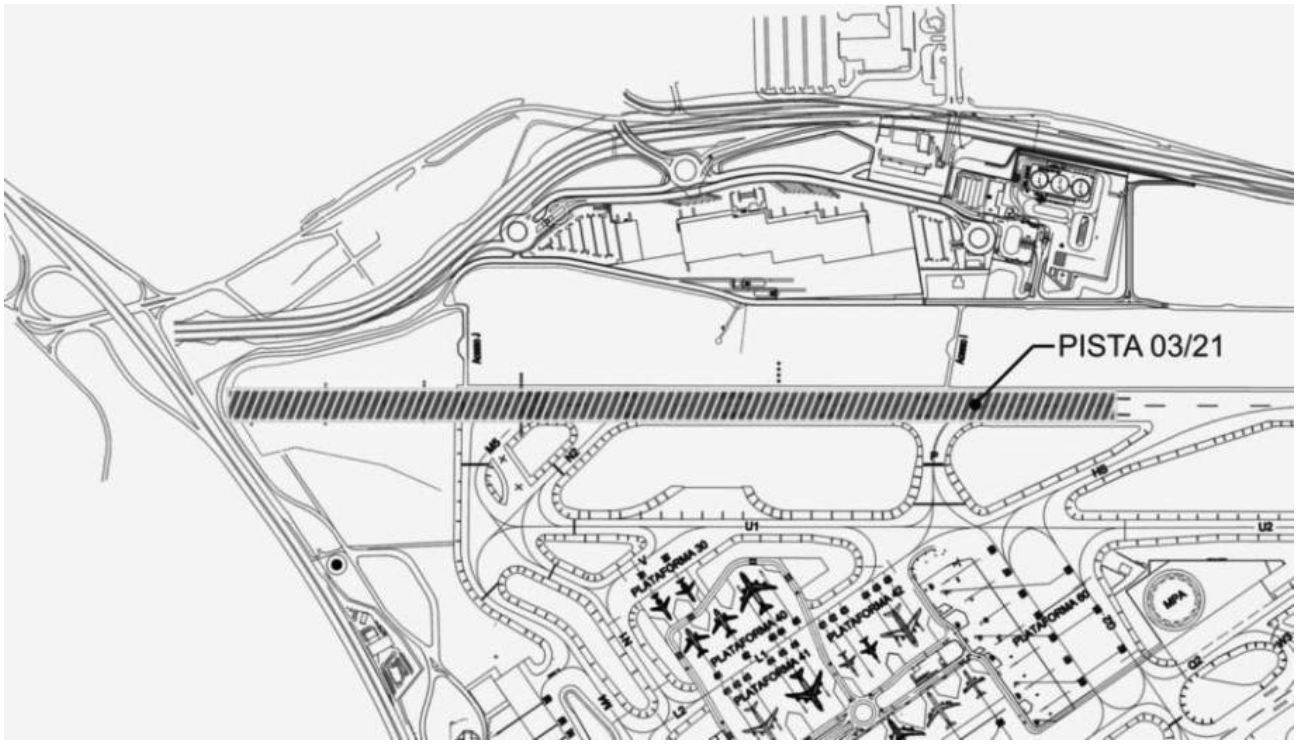
De realçar que os estudos para a implementação da operação CATII/ III na pista 03, foram elaborados em conjunto entre a ANA e NAV, tendo sido feita durante 2009 a avaliação operacional, cujo documento foi divulgado pelos intervenientes. Esse documento, FHA (*Functional Hazard Assessement*) associado à versão *draft* da circulação no solo inclui a análise de risco que viabiliza a operação.

A suportar o entendimento da necessidade de implementação de CATII/ III na pista 03 existe também um estudo realizado pela NAV – "*Lisbon – Capacity Enhancement Exercise 2010-2011* (18 Julho de 2011)", que na sua recomendação 11 confirma o atrás descrito.

ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Consiste na construção de infraestruturas para a implementação do sistema de operação CAT II/III, incluindo-se o fornecimento, montagem, interligações de todos os equipamentos e instalações de energia, de comunicações e controlo. Neste âmbito estará ainda incluído o estudo da circulação no solo de aeronaves.

O sistema será constituído pelos seguintes elementos: linha de aproximação CAT II/III com um comprimento de 450m (conforme verificado anteriormente ANA-SA e NAV-EPE), zona de toque (900m), ambos em perfeita conformidade com o estipulado no Anexo 14 da ICAO [1] e ainda um conjunto de barras de paragem (stop-bars) que, não fazendo parte integrante do sistema CAT II/III, são necessárias para a gestão da circulação no solo e para proteção à Pista 03-21.



Planta das Áreas do Aeroporto de Lisboa, alvo de intervenção do Projeto

CONSTRUÇÃO DE ENTRADAS MÚLTIPLAS DE PISTA NA RWY 03

(Lisboa – obrigação nº 8 – Anexo 9 CC)

OBJETIVO

Promover uma maior fluidez de tráfego e um escoamento mais eficiente das aeronaves que pretendam descolar na Pista 03 contribuindo para o aumento da capacidade de pista e para o incremento das condições de segurança, dando simultaneamente cumprimento às recomendações ICAO.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

A pista 03-21 do Aeroporto de Lisboa é a mais utilizada com 96% dos movimentos de aeronaves, sendo que os movimentos na pista 03 (predominantemente no sentido norte) constituem 71,7%.

Para as descolagens no sentido norte, existem atualmente no início da pista 03 – 3 entradas de pista, uma a 90º e duas em angulo agudo (M5 e N2).

As 3 entradas são demasiado próximas entre si, reduzindo deste modo a eficiência na sequenciação das partidas (não permitem o múltiplo alinhamento de aeronaves para a descolagem).

Por outro lado as entradas angulares contrariam as recomendações internacionais de segurança para efeitos de uma boa visibilidade do piloto sobre a pista e sobre as aeronaves na aproximação para a aterragem.

Com o redesenho destas entradas da pista promove-se uma gestão mais eficiente da circulação no solo e da própria gestão do trafego aéreo, dotando a pista 03 de mais capacidade operacional.

O atrás descrito está em conformidade com a recomendação nº13 constante do relatório da NAV –"*Lisbon Capacity Enhancement Exercise* 2010 – 2011".

REMODELAÇÃO DA REDE DE MÉDIA TENSÃO – FASE I (ÁREAS OPERACIONAIS)

(Lisboa – obrigação nº 9 – Anexo 9 CC)

OBJETIVO

Ampliar e adaptar a rede de média tensão do Aeroporto de Lisboa, aos novos ponto de consumo de energia elétrica originadas pelas novas construções, instalações, equipamentos, sistemas do presente âmbito, desenvolvido em modo coerente com os novos estudos de capacidade da PORTELA mas, adequado a um aeroporto com este tipo de exploração e de operação e com a fiabilidade correspondente exigível.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

A rede de Média Tensão atual é constituída por quatro "anéis" de alimentação aos vários postos de transformação (PT's) que garantem energia a toda a área do aeroporto. A partir dos alimentadores exteriores principais, que chegam ao Posto de seccionamento (PST) no edifício 126, é feita a interligação e controlo primário aos referidos anéis, isto é, a interligação com a rede fornecedora. Em consequência das alterações ou remodelações do presente âmbito, Portela- Fase 1, a rede de média tensão sofrerá pequenas alterações ao nível das infraestruturas e em particular, no que se refere ao designado Anel 1 de energia. Nesta fase propõe-se um "*up grade*" de equipamentos dos PT's do CAPS (centros alimentadores de pistas.) Na verdade, as alterações predominantes desta Fase 1 incidem mais nas áreas operacionais. A partir dos referidos CAP, o N (Norte) e o S (Sul) são alimentados todos os circuitos, equipamentos e sistemas operacionais, Com o "significativo" acréscimo de instalações de sinalização luminosa e pela sua importância e nível tecnológico atual importa remodelar equipamentos dos PTs dos CAPs incluindo nesta primeira fase a remodelação dos respetivos Quadros Gerais QGBT (N/ S) dos PT's.

NOVA SAÍDA DA PISTA – RWY 03

(Lisboa – Construção de saídas rápidas de pista - obrigação nº 13 – Anexo 9 CC)

OBJETIVO

Incremento da capacidade da Pista 03, com a redução do tempo de ocupação de pista para aeronaves código E, promovendo uma gestão mais eficiente do tráfego aéreo, já que permite que as aeronaves que nela aterrem a libertem mais cedo.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Proporcionar saídas de pista em número, distância à soleira e abertura angular em relação à pista adequados permitirá aos diferentes tipos de aeronaves que compõem a procura, libertar a pista no mínimo tempo possível.

Na realidade, os aeroportos dotados de apenas uma pista considerados como "*best in class*" a nível Europeu em matéria de capacidade de pista apresentam configurações da área de manobra que cumprem com um conjunto de requisitos, entre os quais se evidenciam três saídas rápidas de pista em cada direção de aterragem

Com a construção da nova RET na pista mais utilizada no aeroporto (pista 03) ao pk 2100, proporciona-se nomeadamente o seguinte:

- Uma vez que as RET's permitem sair da pista a uma velocidade superior, as aeronaves do tipo *wide bodies* poderão libertar a pista mais rapidamente após as aterragens;
- Devido à atual configuração do sistema de pistas da Portela, caso uma aeronave da classe *wide body* que aterre na pista 03, terá de percorrer a pista até à sua cabeceira, voltar para trás através do TWY S3 e depois cruzar a pista 03/21 pelo TWY U6 ou S2;
- Com a construção da nova RET, os percursos das aeronaves que possam sair neste caminho até às posições de estacionamento diminuem significativamente contribuindo para a eficiência da operação aeroportuária.

A intervenção consiste na construção de uma RET (*Rapid Exit Taxiway*), que tem o seu início a cerca de 2100m da soleira da Pista 03 e que termina no Twy U 5, permitindo servir aeronaves até código 4E. Haverá também que construir um troço de prolongamento do atual U5 para ligação da RET ao sistema de caminhos de circulação existente.

CONSTRUÇÃO DE ENTRADAS MÚLTIPLAS DE PISTA – "*HOLDING BAY* – U5"

(Lisboa - obrigação nº 14 e nº 17 – Anexo 9 C.C.)

OBJETIVO

Promover uma maior fluidez de tráfego e um escoamento mais eficiente das aeronaves que pretendam descolar na Pista 21 na zona do atual TWY U5, conduzindo a uma gestão mais eficiente da circulação das aeronaves no solo e do tráfego aéreo.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

A pista principal 03-21 não dispõe de TWY paralelo em toda a sua extensão, exigindo por isso que as aeronaves nas descolagens para Sul cruzem a pista para utilizarem o TWY (Sierra) localizado a Poente para acesso ao início da pista 21.

Cerca de 21.4% das descolagens cruzam a pista 03-21 com o correspondente impacto negativo na capacidade de pista.

Para obviar parcialmente esta limitação, sempre que é operacionalmente possível e as companhias aéreas e pilotos aceitam descolar para Sul a partir da intersecção do TWY – U5 com a pista e assim dispõem de um comprimento de 2.410 metros.

As aeronaves A31/ A320 e B737 que constituem atualmente mais de 80% do tráfego do aeroporto, têm descolado desta posição, em 2010 a percentagem de descolagens foi de 78.6% o que contribuiu para atenuar a diferença da capacidade da pista 21 em relação às descolagens no sentido Norte – pista 03.

Com o redesenho das entradas de pista promove-se a melhoria de sequenciação das descolagens para Sul, sempre que for operacionalmente possível, e uma gestão mais eficiente da circulação no solo e da própria gestão do tráfego aéreo, dotando a pista 21 de mais capacidade operacional, aumentando a segurança das operações e a qualidade de serviço prestado às companhias aéreas.

A execução destes trabalhos obrigará à ocupação de terrenos atualmente localizados fora do perímetro do aeroporto, pelo que será necessário proceder à sua expropriação.

REMODELAÇÃO DA REDE DE MÉDIA TENSÃO – FASE II (ÁREAS OPERACIONAIS)

(Lisboa - obrigação nº 15 – Anexo 9 C.C.)

OBJETIVO

Ampliar e adaptar a rede de média tensão do Aeroporto de Lisboa, aos novos ponto de consumo de energia elétrica (cargas) originadas pelas novas construções instalações equipamentos e sistemas do presente âmbito, desenvolvido em modo coerente com os novos estudos de capacidade da PORTELA, mas adequado a um aeroporto deste tipo de exploração e operação.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

As alterações que o Aeroporto da Portela tem vindo a sofrer ao longo dos anos com o objetivo de responder aos sucessivos aumentos de tráfego, nomeadamente no que diz respeito aos sistemas de apoio à navegação, sinalização horizontal, iluminação, novos equipamentos, originaram um aumento de consumo de energia que teve e terá como consequência a remodelação da rede de média tensão do Aeroporto de Lisboa. Para fazer face ao aumento de consumo de energia ou alteração nas infraestruturas que se perspetivam no presente estudo, será necessária mais uma remodelação da rede de média tensão, mas somente no adequado para o aumento da carga que se estima que venha a ocorrer.

A rede de Média Tensão atual é constituída por quatro "anéis" de alimentação aos vários postos de transformação que garantem energia a toda a área do aeroporto. A partir dos alimentadores exteriores principais, que chegam ao Posto de seccionamento (PST) no edifício 126, é feita a interligação e controlo primário aos referidos anéis. Neste âmbito, com o pressuposto que, para o nível de cargas estimado para as instalações referentes ao aumento de capacidade da Portela, não excederá a potência do PST, será necessário o seguinte: Ampliação dos referidos anéis para aceder a novos postos de transformação e alteração de infraestruturas de construção civil e elétricas. Será necessário ampliar em conformidade o sistema das proteções elétricas recentemente instalado para manter a seletividade e integridade do sistema global e local.

Tal como referido prevê-se que a capacidade do Posto de seccionamento atual e respetivas linhas exteriores de energia Média Tensão sejam suficientes para a ampliação preconizada no presente âmbito no entanto, em sede de estudo prévio

serão verificados os pressupostos. Atendendo ao nível de formação, prática de exploração e, material de reserva adquirido, a hipótese de manter a mesma marca de equipamentos existentes ou, no mínimo, a compatibilidade, no que e refere a equipamento de corte e proteção, sistema de proteções elétricas é um cenário a considerar no projeto. Nesta fase o aumento de cargas elétricas corresponde à expansão da plataforma 80, à construção da ainda designada plataforma AT1 e fundamentalmente, devido aos respetivos equipamentos de *stand* constituídos por unidades GPS 400 Hz de 90 e 60kva, de torres de iluminação de plataforma com potência total aproximada de 5kva por torre, equipamentos auxiliares, etc.

Esta remodelação vai implicar a construção de um novo PT centrado em relação a ambas as plataformas, designado provisoriamente por "PT 3.5" dado que se sugere a sua integração no atual Anel 3 de energia.

A ampliação referente à sinalização luminosa não implicará aumento significativo de carga porque a modernização de equipamentos implicará soluções de otimização energética.

SAÍDA RÁPIDA DA PISTA – 21

(Lisboa - obrigação nº 12 – Anexo 9 C.C.)

OBJETIVO

Incremento da capacidade da Pista 21, com a redução do tempo de ocupação de pista para aeronaves código C, promovendo uma gestão mais eficiente do tráfego aéreo, já que permite que as aeronaves que nela aterrem a libertem mais cedo.

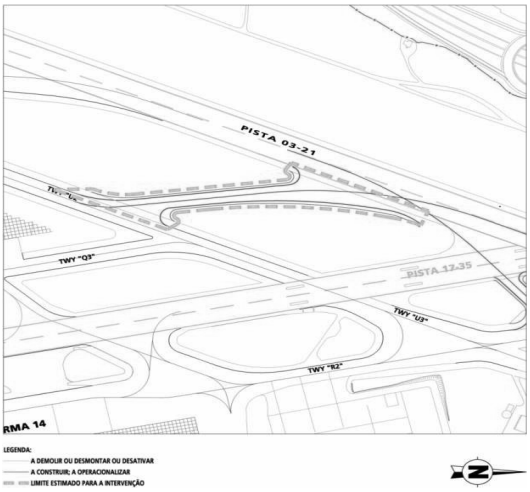
ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

A adequação da infraestrutura é um fator fundamental para se alcançar uma boa capacidade de pista.

Na realidade, os aeroportos dotados de apenas uma pista considerados como "best in class" a nível Europeu em matéria de capacidade de pista apresentam configurações da área de manobra que cumprem com um conjunto de requisitos, entre os quais se evidenciam três saídas rápidas de pista em cada direção de aterragem.

De modo a reduzir ao máximo os tempos de ocupação de pista pelas aeronaves em aterragem (operação para Sul), permitindo que as aeronaves saiam da pista a uma velocidade superior à permitida em caminhos de circulação convencionais com ângulo reto. Para permitir que aeronaves de média dimensão (Código C), acedam diretamente às posições de estacionamento localizadas na área central e Sul do ALS, onde existe uma grande concentração de *stands* de estacionamento de aeronaves.

A intervenção planeada consiste na construção de uma RET (Rapid Exit Taxiway), que tem o seu início a cerca de 1450m da soleira da Pista 21 e que termina no taxiway U2, permitindo servir aeronaves até código C.



T1 – NOVO "*BUSGATE*" NORTE E AMPLIAÇÃO DOS TERMINAIS DE BAGAGENS – IRREGULARIDADES DE BAGAGENS "*LOST AND FOUND*" – "*CHUTEX*"

(Lisboa - obrigações nº 2 e 3 – Anexo 9 C.C.)

OBJETIVO

Armazenar em segurança e garantir um processamento eficiente das bagagens que foram alvo de irregularidades e de bagagens *Lost and Found* sob gestão dos *Handlers* e Alfândega.

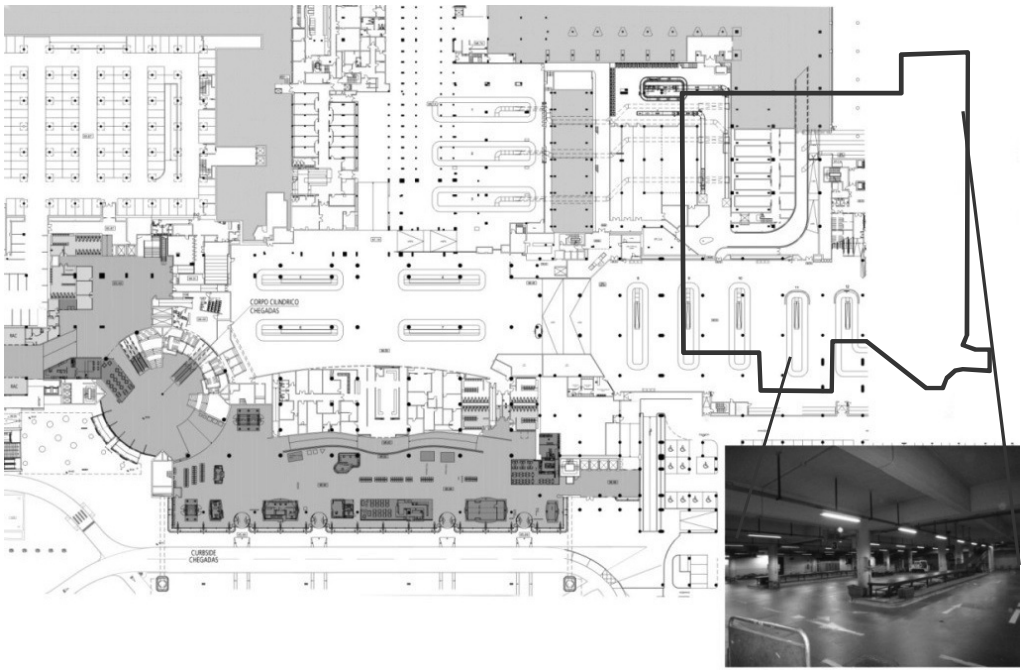
ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

A área atual dedicada ao armazenamento (por curto período de) tempo e ao processamento das bagagens classificadas "*Left behind*" não só é bastante precária no seu dimensionamento como, em resultado das alterações funcionais introduzidas pelo PDALS, virá a ser ocupada com novas funcionalidades.

Lembre-se que a atual área de armazenamento e processamento destas bagagens, será integrada na futura Sala de Recolha de Bagagens, em construção.

Por outro lado, a libertação da área referente ao antigo Terminal de Bagagens de Chegadas permite gerar um espaço adequado para substituir a antiga área (ainda hoje em funcionamento).

Nestas circunstâncias, prevê-se a ocupação do espaço do Terminal antigo no piso 2 da aerogare para dar continuidade e responder à necessidade deste Serviço fundamental para o Aeroporto.



O projeto de ocupação deste novo espaço funcional, prevê a reformulação das instalações do antigo Terminal de Bagagens das Chegadas para receber:

- Transportadores lineares de bagagens;
- 1 novo carrossel de bagagens;
- "RACKS" de armazenamento de bagagens;
- Ascensor de bagagens (ligações do nível 2 ao nível 4);
- Chute helicoidal para queda controlada de bagagens.

Prevê ainda a subdivisão do espaço remanescente em diferentes armazéns, separados por divisórias em rede metálica, assim como a construção de gabinetes destinados à supervisão e manuseamento do sistema de bagagens.

T1 – REMODELAÇÃO DO "*KERBSIDE* DE PARTIDAS

(Lisboa - obrigações nº 10 – Anexo 9 C.C.)

OBJETIVO

Dotar o "*Kerbside*" de Partidas do Terminal 1, de novas condições de operacionalidade, implementando uma nova estratégia para a gestão de tráfego – um novo ordenamento e disciplina na organização espacial tendo em vista a melhoria do nível de serviço.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

O Aeroporto de Lisboa está situado a apenas 7 Km do centro da cidade, com boas ligações ao Centro/Norte e ao Sul da Região onde se insere.

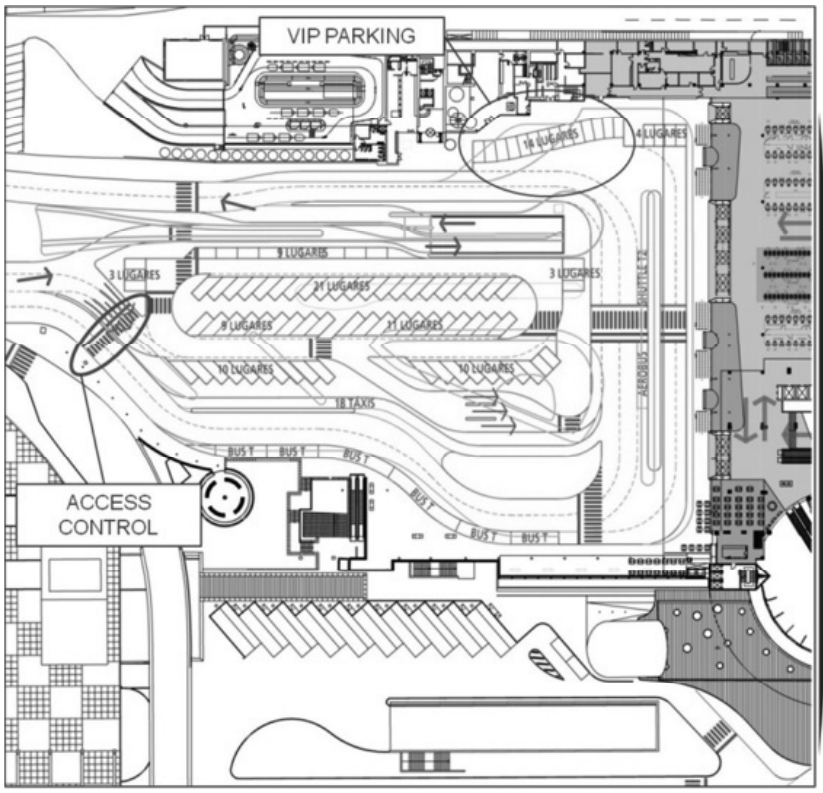
Os três principais fatores que concorrem para o planeamento, configuração e dimensionamento dos "*Kerbsides*" são o *layout* físico do terminal, a repartição modal e as solicitações do tráfego aéreo dos passageiros.

O "*lay-out*" físico do terminal não será alterado no futuro, sendo por isso uma limitação à configuração do "*Kerbside*" de Partidas.

Um estudo recente (2012) sobre as acessibilidades no Aeroporto de Lisboa, conclui que no médio prazo não se adivinha um agravamento substancial da relação atual entre a capacidade das vias envolventes do Aeroporto e as solicitações normais dos períodos de pico e por isso não se podem considerar constrangimentos gravosos, porém nos nós rodoviários considerados intraperímetro do Aeroporto existem sinais claros da saturação do tráfego.

Com a reformulação do "*Kerbside*" de Partidas e/ou a abertura de novas vias na envolvente do aeroporto, tais como a nova avenida Santos e Castro, acredita-se que poderão contribuir para melhorar a circulação nesses nós.

Nessas condições, a remodelação do "*Kerbside*" a efetuar no período até 2017, não resulta de uma necessidade específica de aumento de capacidade, mas sobretudo da necessidade de incrementar o nível de serviço prestado, reorganizar a gestão do tráfego numa zona crítica do terminal de passageiros, contribuindo ainda para o descongestionamento de algumas das principais interseções viárias entre a rede interna do Aeroporto e a rede externa de acessibilidade.



INTERVENTION AREA	**12.170sqm**
PARKING AREA	**4.305sqm**
CAR PARKING	**93**
BUS PARKING	**6**
TAXI PARKING	**18**

REABILITAÇÃO PROFUNDA DOS "TWY'S "R02", "S01" E "W"

(Lisboa - obrigações nº 5 – Anexo 9 C.C.)

OBJETIVO

Intervenção a realizar com vista a uma melhoria, não só das caraterísticas superficiais dos pavimentos dos caminhos de circulação mas também a garantia de uma melhoria significativa das suas capacidades estruturais permitindo um aumento significativo do seu período de via útil tendo como base a caraterização da situação atual.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Caracterização e Estudos recentes (SGPA) - 28 de Fevereiro de 2013, evidenciaram as seguintes situações:

Os caminhos de circulação *Romeo* 1 e 2, *Uniform* 4 apresentam zonas onde a irregularidade transversal bastante elevada.

Constata-se que os caminhos de circulação *Romeo* 2 e *Whiskey* 1 apresentam degradações, nomeadamente deformações/abatimentos na camada de desgaste existe e estrutura na zona resistente dos *Taxiway's*.

Comparando os resultados De PCN com o ACN das aeronaves que operam no ALS, conclui-se que o *Romeo* 2 apresenta PCN de valor muito inferior ao ACN de algumas das aeronaves mais condicionantes que la operam.

Em termos de vida residual, existem algumas zonas onde se prevê o esgotamento da mesma brevemente., As situações mais problemáticas nestas zonas (com vida residual próxima ou igual a 0 anos) são *Romeo* 2, *Sierra* 1, 2.

Preconizou-se de acordo com as diferentes situações o seguinte:

- Reabilitação profunda - (0.95 m pavimento mais 1.20 m de reabilitação do leito de pavimento);
- Reabilitação semi-profunda – 0.75 m e 0.68 m;
- Reabilitação superficial – 0.07 e 0.06.

SUBSTITUIÇÃO DA CAMADA DE DESGASTE DA PISTA 03-21 – SINALIZAÇÃO LUMINOSA, COMANDO E CONTROLO

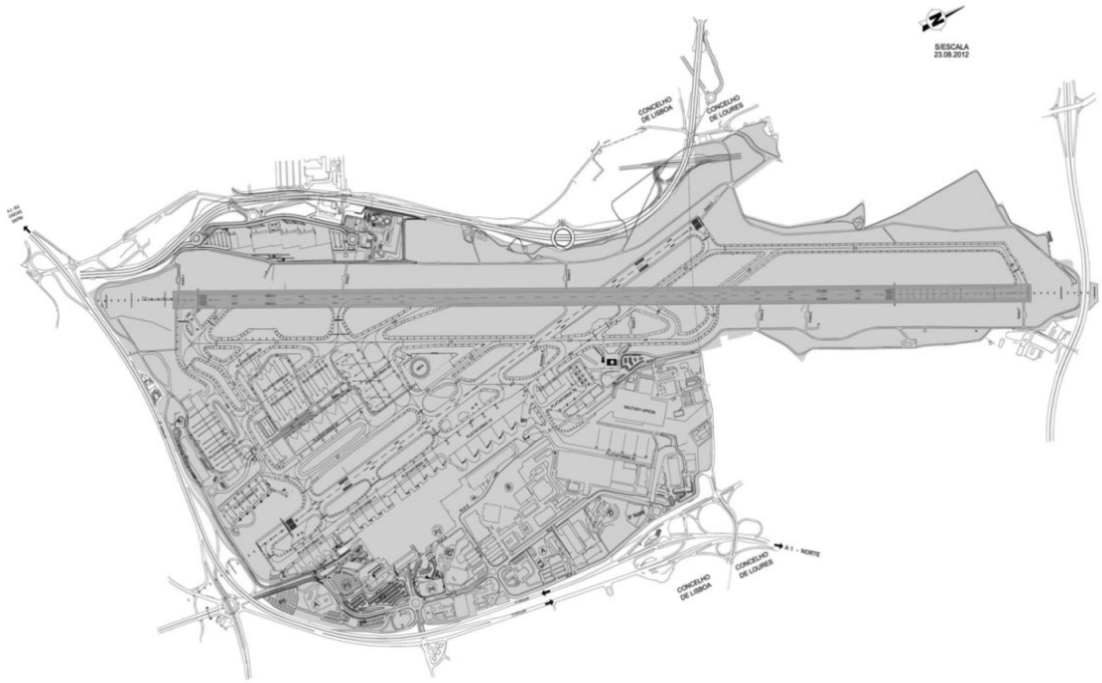
(Lisboa - obrigações nº 7 – Anexo 9 C.C.)

OBJETIVO

Melhoria das condições superficiais da camada de desgaste da pista 03-21.

Modernização das infraestruturas da sinalização luminosa e dos equipamentos, aumentando a fiabilidade e a consequente redução de custos de manutenção e exploração.

Melhoria de qualidade de serviço, aumento da segurança operacional.



ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

A pista 03-21 do Aeroporto de Lisboa é a mais utilizada com 96% dos movimentos de aeronaves.

Manutenção do pavimento da pista 03-21 do Aeroporto de Lisboa (o qual sofreu a sua reabilitação no ano 1997) devido à progressiva degradação superficial que já se faz evidenciar, ocasionadas pela regular operação e acréscimos dos movimentos de aterragens e descolagens.

O investimento agora considerado corresponde a uma intervenção de grande manutenção.

A camada de desgaste da pista 03-21 esgotou a sua vida útil (a última recarga foi em 1997) e a fragilidade que o betume atingiu está a favorecer o desprendimento constante de britas da superfície do pavimento, e as juntas construtivas encontram-se degradadas.

Muitas das patologias mais graves são causadas pelas Infraestruturas de Sinalização Luminosa.

A camada de desgaste mantém uma razoável capacidade de suporte com valores de PCN que permitem a utilização da pista por qualquer tipo de aeronave.

Desde a última reabilitação o pavimento da pista tem vindo ter reparações no âmbito de uma manutenção preventiva para colmatar as deficiências existentes, no entanto torna-se necessário ser feita a substituição total da camada de desgaste.

Existem zonas localizadas que apresentam patologias que obrigam a sucessivas reparações.

Face às caraterísticas superficiais do pavimento e dos valores de PCN obtidos no relatório do LNEC de 2012 em que foi feita uma inspeção visual e ensaios de carga, evidencia-se a necessidade de vir a efetuar-se uma intervenção no pavimento flexível, de modo a repor as suas caraterísticas superficiais.

As infraestruturas de Sinalização Luminosa apresentam um estado elevado de degradação devido à sua antiguidade, resultante da consecutiva perspetiva de mudança de localização do Aeroporto de Lisboa, que conduziu a que não se justificasse fazer investimentos avultados a longo prazo em manutenção.

A maioria das caixas encontram-se danificadas, com uma drenagem deficiente e as tampas partidas.

De igual forma a substituição de equipamentos também foi consecutivamente adiada.

Para alguns equipamentos, não há possibilidade de ser feita a aquisição de peças de substituição, sendo estas fabricadas pela própria manutenção do Aeroporto.

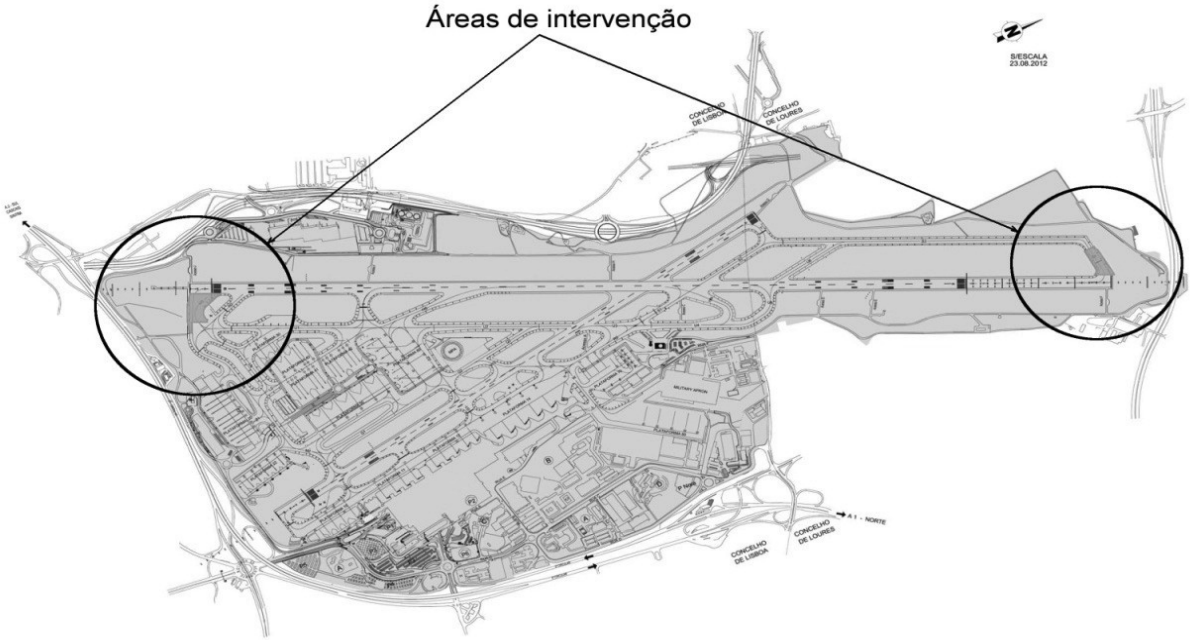
REABILITAÇÃO DOS CAMINHOS DE CIRCULAÇÃO "MIKE 5" E " SIERRA 4"

OBJETIVO

Melhoria do pavimento dos caminhos de circulação Mike 5 e Sierra 4.

Modernização das infraestruturas da sinalização luminosa e dos equipamentos, aumentando a fiabilidade e a consequente redução de custos de manutenção e exploração.

Melhoria de qualidade de serviço, aumento da segurança operacional.



ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

O caminho de circulação Mike 5 é utilizado por todas as aeronaves que se deslocam das plataformas de estacionamento para a posição 1 de descolagem da pista 03-21 e em que 80% dos movimentos da pista 03-21 são no topo 03.

O caminho de circulação Mike 5 apresenta zonas com camadas de desgaste diferenciadas e em algumas zonas observa-se a ocorrência de fissuração significativa, havendo algumas reparações locais. O tipo de degradação observado no caminho de circulação Mike 5 está relacionado com deficiências na capacidade de carga.

De acordo com o relatório do Sistema de Gestão o caminho de circulação Mike 5 tem uma vida residual de 3 a 5 anos.

A camada de desgaste deste caminho de circulação apresenta zonas em que a irregularidade transversal é elevada.

Face a estes resultados, tendo em conta o esgotamento da vida útil, estão a desenvolver-se estudos com vista á sua reabilitação total.

O caminho de circulação Sierra 4 é utilização em situação de LVO, em que a operação é feita na pista 21.

O caminho de circulação Sierra 4 apresenta também fissuração significativa, havendo algumas reparações locais. O tipo de degradação observado no caminho de circulação Sierra 4 está relacionado com deficiências na capacidade de carga.

De acordo com o relatório do Sistema de Gestão o caminho de circulação Sierra 4 tem uma vida residual muito curta (até 2 anos).

A camada de desgaste deste caminho de circulação apresenta zonas em que a irregularidade transversal é elevada.

Face a estes resultados, tendo em conta o esgotamento da vida útil, estão a desenvolver-se estudos com vista á sua reabilitação total.

A manutenção do Aeroporto tem vindo fazer reparações no âmbito de uma manutenção preventiva para colmatar as deficiências existentes.

As infraestruturas de Sinalização Luminosa e equipamentos irão ser remodelados similarmente ao que vai ser executado na reabilitação da pista 03-21.

REABILITAÇÃO DA PLATAFORMA DELTA

OBJETIVO

Repor as condições superficiais/funcionais da Plataforma D do ALS, melhorando o nível de serviço e aumentando a segurança.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Tendo em vista avaliar o estado da superfície dos pavimentos do lado ar do ALS, foram efetuadas em 2011 e 2012 campanhas de inspeções visuais no âmbito do projeto SGPA – Sistema de Gestão de Pavimentos Aeroportuários (em conformidade com a norma ASTM D5340-10 "*Standard Test Method for Airport Pavement Condition Index Surveys*"). Com base nos resultados mais recentes, as anomalias mais gravosas observadas nos pavimentos rígidos da Plataforma D foram:

- Fendilhamento de durabilidade, com gravidade média e alta;
- Lasqueamento nos cantos, com gravidade média e alta;
- Selagem das juntas deteriorada, com gravidade média e alta;
- Fendilhamento longitudinal, transversal e diagonal, com gravidade média;
- Remendagem pequena (menos de 0,5m^2), com gravidade média.

Das unidades amostrais inspecionadas existem algumas, que de acordo com o PCI calculado (*Pavement Condition Index*), se encontram bastante degradadas

As patologias identificadas indiciam a existência de potencial FOD (*Foreign Object Damage*), justificando-se assim uma intervenção.

O facto da selagem das juntas se apresentar deteriorada, com níveis de severidade médio a alto, evidencia também a necessidade de uma intervenção especificamente dedicada a esta anomalia.

As patologias identificadas indiciam a existência de potencial FOD (*Foreign Object Damage*), justificando-se assim uma intervenção. O facto da selagem das juntas se apresentar deteriorada, com níveis de severidade médio a alto, evidencia também a necessidade de uma intervenção especificamente dedicada a esta anomalia.

Ainda com base na supracitada campanha SGPA realizada em 2012, verifica-se que a condição estrutural desta plataforma é boa. Tratando-se de pavimentos rígidos, no âmbito dessa campanha foi também avaliada a transferência de carga entre lajes (feita através das medições com HFWD, efetuadas no bordo das lajes ensaiadas no sentido

longitudinal ao movimento das aeronaves). Das lajes ensaiadas na Plataforma D resultou 43,5% de lajes dos stands e 15,4% do taxilane no nível de alerta para uma transferência de carga desajustada (j<75%) mas ainda acima do nível em que é necessária intervenção (j<25% - ver quadro infra e em anexo Relatório ALS 2012, SGPA - Fase II). Corrobora-se deste modo que em termos de capacidade de carga o pavimento desta plataforma não evidencia preocupações, para o período temporal até 2017.

Os trabalhos de reabilitação funcional do pavimento da Plataforma D (70, consistem numa intervenção ao nível da selagem das juntas das lajes (ação de reparação/manutenção corretiva a efetuar dentro dos próximos 2 anos).

No que respeita em particular os stand's 701 ao 704 recomenda-se uma intervenção superficial, recorrendo a execução de remendagem nas zonas com maior potencial FOD – *Foreign Object Damage* (ação de reparação/manutenção corretiva a efetuar numa área aprox. de 10500m^2, no período até 2017).

Há ainda que considerar a reposição das marcas de sinalização diurna existentes nos locais da intervenção, quando aplicável.

REABILITAÇÃO PROFUNDA DO PAVIMENTOS S02

OBJETIVO

Repor as condições estruturais do caminho de circulação S02 do ALS, melhorando a sua capacidade de carga, de serviço e, simultaneamente, aumentando a sua segurança

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Tendo em vista caracterizar superficial e estruturalmente os pavimentos do lado ar do ALS foram efetuadas em 2011 e 2012 campanhas no âmbito do projeto SGPA – Sistema de Gestão de Pavimentos Aeroportuários, as quais incluíram o caminho de circulação S02. Com base nos resultados mais recentes e do ponto de vista da capacidade estrutural, calculou-se o número de anos de vida residual dos pavimentos do TWY S02 que resultou inferior a 2 anos.

Complementarmente, e tendo em consideração a campanha 2012 de inspeções visuais realizadas também no âmbito do SGPA (em conformidade com a norma ASTM D5340-10 "*Standard Test Method for Airport Pavement Condition Index Surveys*"), verifica-se que a unidade amostral inspecionada mais perto da zona de interferência com a pista 03-21 se encontra bastante degradada (PCI "muito pobre"). Genericamente, as anomalias mais gravosas observadas no TWY S02 foram o fendilhamento longitudinal e transversal (verificando-se todos os níveis de gravidade: baixo, médio e alto), remendagem (com nível de gravidade médio e alto, o que indicia a existência de potencial FOD (*Foreign Object Damage*) e a necessidade de uma reposição desses remendos brevemente, justificando-se assim uma intervenção), desagregação superficial (gravidade alta), fendilhamento em pele de crocodilo (gravidade alta) e ainda a existência de depressões (gravidade média) e rodeiras (gravidade baixa). Várias destas patologias corroboram os problemas estruturais identificados.

Face ao supra exposto, justifica-se uma intervenção profunda ao nível dos pavimentos do TWY S02, no curto/médio prazo – período entre 2013-2017.

A intervenção consistirá na reabilitação estrutural do pavimento do TWY S02, numa área de cerca de 10.200m^2, com demolição dos pavimentos existentes, se necessário incluindo escavação até à cota do leito do novo pavimento a construir, e construção de nova estrutura de pavimentos tendo em consideração a devida compatibilização com as cotas e infraestruturas existentes.

Há ainda que considerar a reposição das marcas de sinalização diurna existentes nos locais da intervenção.

REABILITAÇÃO SUPERFICIAL DO TWY "M02" E "M01" (REABILITAÇÃO EM TORNO DO "*STOP BAR*")

OBJETIVO

Beneficiação dos caminhos de circulação M02 e M01 do ALS, melhorando a capacidade de serviço e aumentando a segurança.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Com base nos resultados de 2012 da campanha efetuada no âmbito do projeto SGPA – Sistema de Gestão de Pavimentos Aeroportuários verifica-se que o caminho de circulação M01 apresenta zonas onde a irregularidade transversal é bastante elevada. Com a realização de uma reabilitação destes pavimentos, dever-se-á repor, entre outras, esta caraterística que também indicia possíveis problemas estruturais.

Nesta sequência e também com base na supracitada campanha 2012, verifica-se que o valor de PCN determinado para o TWY M01 foi de 43/F/C/W/T e que, de facto, a vida residual é inferior a 2 anos.

Para o TWY M02 o PCN calculado foi de 84/F/C/W/T e a vida residual estimada encontra-se entre 3 a 5 anos.

Complementarmente, tendo em consideração a campanha 2012 de inspeções visuais realizadas também no âmbito do SGPA (em conformidade com a norma ASTM D5340-10 "*Standard Test Method for Airport Pavement Condition Index Surveys*"), das unidades amostrais inspecionadas as anomalias mais gravosas observadas no TWY M01 e no TWY M02 foram remendagem (vários níveis de severidade: alta, média e baixa) e fendilhamento longitudinal e transversal (gravidade média e baixa). No TWY M02 também foi detetada desagregação superficial (baixa a alta). Estas patologias apontam para a existência de potencial FOD (*Foreign Object Damage*) e para a necessidade de reposição dos remendos brevemente, justificando assim uma intervenção.

Face ao supra exposto (resultados obtidos em 2012), verifica-se não só a necessidade de uma beneficiação superficial, mas também de uma reabilitação profunda dos pavimentos dos TWY's M02 e M01.

Sendo estes caminhos de circulação vias muito solicitadas (circulação de aeronaves que estacionam nas plataformas 10, 11, 12 e 50, em particular para descolagens da pista 03 – a pista 03-21 do ALS é a mais utilizada com 96% de movimentos, sendo que

os movimentos na 03, predominantemente no sentido norte, constituem 71,7%), é expectável uma continuação da degradação acentuada destes pavimentos, pelo que se recomenda a realização de uma reabilitação profunda a curto/médio prazo (período até 2017).

A intervenção consiste na reabilitação profunda dos pavimentos dos TWY's M01 e M02, com demolição dos pavimentos existentes, se necessário incluindo escavação até à cota do leito do novo pavimento a construir, e construção de nova estrutura de pavimentos tendo em consideração a devida compatibilização com as cotas e infraestruturas existentes.

Há ainda que considerar a reposição das marcas de sinalização diurna existentes nos locais da intervenção.

REABILITAÇÃO SUPERFICIAL DO TWY "U01"

OBJETIVO

Beneficiação do caminho de circulação U01 do ALS, melhorando a capacidade de serviço e aumentando a segurança.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Com base nos resultados de 2012 da campanha efetuada no âmbito do projeto SGPA – Sistema de Gestão de Pavimentos Aeroportuários, do ponto de vista da capacidade estrutural verifica-se que o caminho de circulação U01 apresenta uma vida residual de 3 a 5 anos .

Complementarmente, tendo em consideração a campanha 2012 de inspeções visuais realizadas também no âmbito do SGPA (em conformidade com a norma ASTM D5340-10 "*Standard Test Method for Airport Pavement Condition Index Surveys*"), das unidades amostrais inspecionadas as anomalias mais gravosas observadas no TWY U01 foram fendilhamento longitudinal e transversal (gravidade média e baixa) e remendagem (gravidade média). Estas patologias apontam para a existência de potencial FOD (*Foreign Object Damage*) e para a necessidade de reposição dos remendos, justificando assim uma intervenção.

Conjugando os resultados supra expostos (obtidos em 2012), verifica-se a necessidade de uma beneficiação superficial, devendo ainda equacionar-se uma hipotética intervenção mais profunda ao nível dos pavimentos do TWY U01.

Sendo este caminho de circulação uma via muito solicitada por aeronaves mais pesadas (circulação de aeronaves que estacionam nas plataformas 14, 60 e 80, em particular para descolagens da pista 03 – a pista 03-21 do ALS é a mais utilizada com 96% de movimentos, sendo que os movimentos na 03, predominantemente no sentido norte, constituem 71,7%) é expectável uma continuação da degradação deste pavimento, pelo que se deve equacionar a realização da supra referida beneficiação profunda e, para tal, a continuação da monitorização e a elaboração de estudos que suportem essa eventual intervenção (período entre 2013-2017).

A intervenção consiste na reabilitação dos pavimentos do TWY U01, com demolição dos pavimentos existentes, se necessário incluindo escavação até à cota do leito do novo pavimento a construir, e construção de nova estrutura de pavimentos tendo em consideração a devida compatibilização com as cotas e infraestruturas existentes. Há ainda que considerar a reposição das marcas de sinalização diurna existentes nos locais da intervenção.

REABILITAÇÃO DO TWY U 02

OBJETIVO

Beneficiação do caminho de circulação U02 do ALS, melhorando a capacidade de serviço.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Com base nos resultados obtidos em 2012 na campanha de caracterização dos pavimentos do ALS efetuada no âmbito do projeto SGPA – Sistema de Gestão de Pavimentos Aeroportuários, do ponto de vista da capacidade estrutural verifica-se que o caminho de circulação U02 apresenta uma vida residual de 6 a 10 anos

Adicionalmente, tendo em consideração a campanha 2012 de inspeções visuais realizadas também no âmbito do SGPA (em conformidade com a norma ASTM D5340-10 "*Standard Test Method for Airport Pavement Condition Index Surveys*"), todas as unidades amostrais inspecionadas apresentam um PCI muito bom a excelente (patologias com nível de gravidade maioritariamente baixo).

Da análise de todos os resultados obtidos não decorre a necessidade de uma intervenção no curto/médio prazo (no período até 2017).

NOVO CHECK-IN e NOVAS LIGAÇÕES ÀS CHEGADAS

(Lisboa - obrigações nº 11 – Anexo 9 C.C.)

OBJETIVO

Adequar a infraestrutura existente a novos e futuros conceitos de exploração da atividade aeroportuária, devolvendo o Átrio Sul de Partidas do T1 aos passageiros, aumentando a capacidade de resposta e a qualidade de serviço a todos os utentes.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Pretende-se a implementação de um Plano de Pormenor Integrador de uma nova organização dos espaços públicos, de passageiros, dos operadores aeroportuários e das atividades de retalho.

Desta forma será possível trazer o check-in para perto do curbside de partidas, reforçar a presença dos operadores (companhias aéreas e handlers) no átrio sul das partidas do Terminal 1.

Pretende-se também adequar a infraestrutura a novos e futuros conceitos de check-in, compatibilizar os novos espaços de check-in com a oferta comercial no átrio sul de partidas, dar resposta a uma nova centralidade no T1, gerada pelos fluxos de e para a nova estação do metropolitano de Lisboa.

O conceito de *Common Use Self Check-in,* será um fator dinamizador do "corpo cilíndrico", sendo assim possível aproveitar as ligações rápidas e diretas entre a estação do metro e as partidas.

Principais Projetos de Investimento	
Aeroporto do Porto	
PROJETOS	**Janela de Execução**
Caminho Circulação FOX - Prolongamento	2017 / 2022
C.C. FOX - Prolongamento - Sinalização Luminosa, Comando e Controlo	2017 / 2022
Coberturas Exteriores Kerbside Piso 3	2013 / 2015
Aerogare - Alargamento da Área na Zona do Controlo de Segurança	2019 / 2021
Pintura Geral da Pista 17-35	2013 / 2014
Beneficiação / Reforço do Túnel sob a Pista 17-35	2013 / 2015
Reabilitação do Pavimento da Plataforma SIERRA	2013 / 2015
Reabilitação do Caminho de Circulação BRAVO	2013 / 2014
CLCA - Infraestruturas UrbanÍsticas - 1ª Fase - Redimensionamento das Valas de Drenagem Perimetal e Manutenção da Pista 17-35	2013
Infraestruturas para Operações CATII Pista 35	2018 / 2020
Infr. Operação CATII - ILS Pista 35 - Sinalização Luminosa, Comando e Controlo	2019 / 2021
Execução da Barreira Acústica	2017 / 2022

Aeroporto do Porto

CAMINHO CIRCULAÇÃO FOX – PROLONGAMENTO

(Porto – obrigação nº 1 – anexo 9 CC)

OBJETIVO

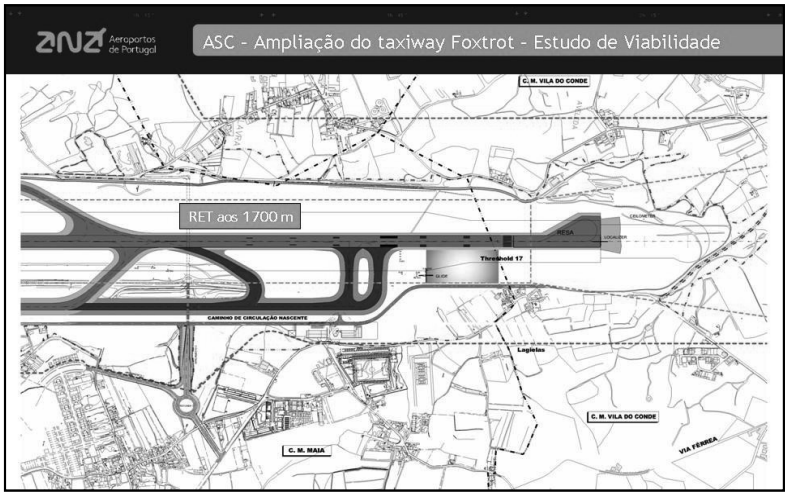
O aumento de capacidade da pista em movimentos por hora, o incremento das condições de segurança do sistema de pistas e a beneficiação das condições operacionais das áreas de movimento e manobra permitindo uma melhor segregação de tráfego nas partidas e nas chegadas.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

No Plano Diretor do aeroporto de 2000, (revisto em 2005) identificou-se a necessidade de prolongamento do caminho de circulação paralelo à pista para fazer face ao aumento de capacidade horária de pista (6 MPA).

No ano de 2005, outros estudos de capacidade da pista 17/35 levados a efeito pela EUROCONTROL, reforçam o entendimento sobre a realização do prolongamento do caminho de circulação, através da avaliação do cenário "*Eastern TWY Extension*", para o qual se considerava uma capacidade de 32 mov/h para a pista 17 e 32 mov/h para a pista 35.

Tendo presente os estudos anteriores e considerando o necessário equilíbrio entre os diversos subsistemas aeroportuários, a ANA realizou um estudo de viabilidade comparativo entre ampliar o caminho de circulação até ao final da pista 35, parcialmente ou construir uma nova pista.



Solução com prolongamento parcial do FOX até aos 2.565 m da pista 35

Dos estudos concluiu-se que o prolongamento parcial (até aos 2.565 m da pista 35) do caminho de circulação Fox garante um melhoramento significativo da segurança diminuído os cruzamentos e tempos de permanência de pista e um incremento da capacidade de 20 mov/hora para os 32mov/hora.

Esta solução permite que as aeronaves de classe B e C (representam mais de 80% do Mix de tráfego que opera no ASC) descolem para sul a partir do novo ponto de intersecção do caminho de circulação Fox com a pista, e libertem a pista mais cedo após aterragem para norte saindo na RET ou no caminho de circulação Fox evitando manobras de *Backtrack* na pista. Dessa forma a taxa de ocupação total da pista diminui e as condições de segurança na operação são incrementadas especialmente em condições de má visibilidade (LVO).

A solução de prolongar a totalidade do caminho obriga a aquisição de uma grade área de terrenos (10,65 ha) sendo cerca de 40% mais onerosa, o que não se torna economicamente interessante face aos benefícios operacionais pois esta solução beneficia somente as aeronaves de classe E que representam menos de 6% do MIX de tráfego do aeroporto.

C.C. FOX – PROLONGAMENTO – SINALIZAÇÃO LUMINOSA E COMANDO CONTROLO

(Porto – obrigação nº 1 – anexo 9 CC)

OBJETIVO

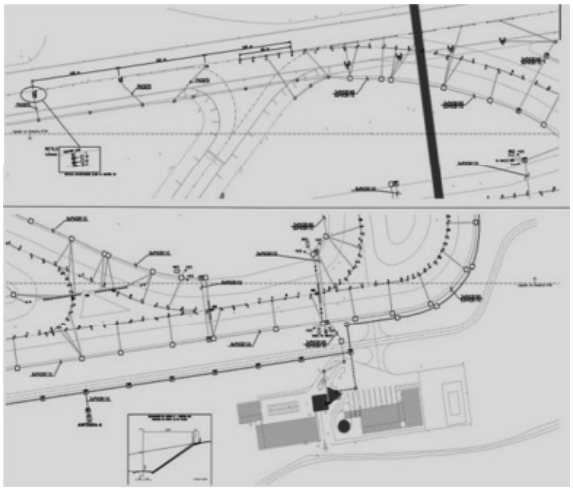
Dotar a ampliação do caminho de circulação Fox, respetivo Bypass de ligação à pista e saída rápida de pista (RET) associada, de Sinalização Luminosa, Comando e Controlo de acordo com a categoria de operação do aeroporto de modo a cumprir com a legislação e demais normativos aplicáveis.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Empreitada complementar e absolutamente necessária à operacionalização do prolongamento do caminho de circulação Fox, compatível com a categoria de operação do aeródromo e idêntica à existente.

Esta empreitada deverá ocorrer durante a fase final dos trabalhos de construção civil da ampliação do Fox.

Dada a natureza e tipologia dos trabalhos, fundamentalmente referentes à instalação de equipamentos, justifica-se que os mesmos sejam objeto de um projeto específico, em complementaridade com os trabalhos de construção civil de prolongamento do caminho de circulação Fox.



A intervenção consiste no fornecimento e montagem de todo o equipamento (armaduras de sinalização, cabos, transformadores de isolamento, reguladores de brilho, etc.), incluindo a programação e respetivos testes do Sistema de Sinalização Luminosa, Comando e Controle.

COBERTURAS EXTERIORES KERBSIDE PISO 3

(Porto – obrigação nº 3 – anexo 9 CC)

OBJETIVO

Melhorar as condições de operação e de conforto aos passageiros no "*Kerbside*" de Partidas, ao nível das áreas de paragem das viaturas ligeiras frente ao Terminal, oferecendo graus acrescidos de proteção e de comodidade.

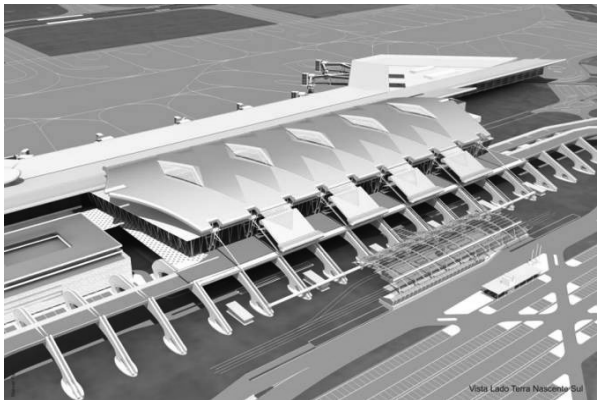
O Investimento em presença inclui para o efeito, a limpeza e tratamentos superficiais dessas estruturas.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Constata-se que a exposição a diversos agentes como poluição, pluviosidade, humidades, exige a necessidade de promover uma beneficiação na estrutura de betão branco que sustenta o "*curbside*" e vias de acesso à frente do Terminal – área de Partidas.

A intervenção consiste na construção de quatro coberturas suportadas por estruturas metálicas capazes de vencer vãos transversais de 20 metros, sobre as quatro portas de entrada no Átrio Público de Partidas, estando cada uma dessas coberturas compreendidas entre os tubos metálicos da estrutura existente nas quais se suportam e que servem o sistema de drenagem da cobertura geral do terminal na sua ala Nascente.

Construção de acabamentos gerais incluindo claraboias de vidro em cada sistema de cobertura.



Prevê-se igualmente a limpeza a jato de água sob pressão e aplicação de proteção superficial específica sobre as estruturas de betão branco, o qual por se encontrar exposto a diversos agentes como poluição, pluviosidade, humidades deverá ser objeto de ação de beneficiação.

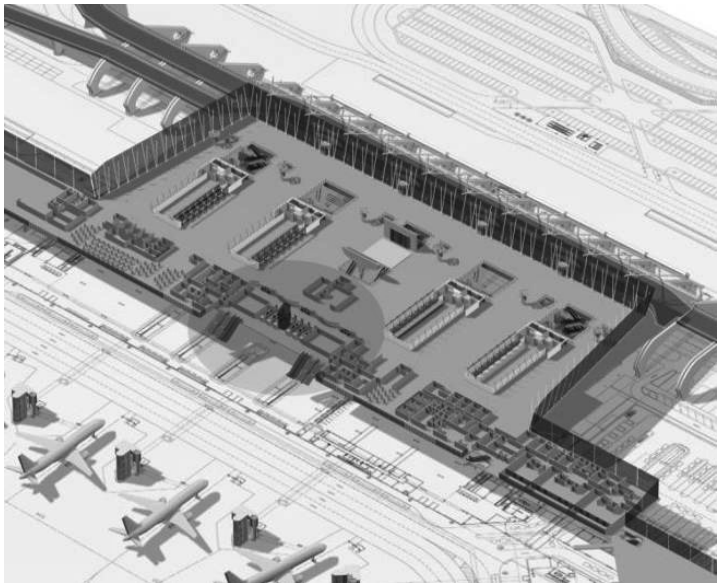
AEROGARE - ALARGAMENTO DA ÁREA NA ZONA DO CONTROLO DE SEGURANÇA

OBJETIVO

Manutenção da qualidade de serviço adequada ao regular funcionamento do aeroporto.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Sendo expetável para os próximos anos o crescimento de n.º de passageiros e uma vez que o n.º de Máquinas de RX e Pórticos de Deteção de Metais no Controlo de Segurança do Piso 3 vai sendo aumentado até ao limite de 14 cj., a atual área disponível para as filas de espera apresenta já constrangimentos que ocasionam o congestionamento de passageiros na entrada, elevando consideravelmente o tempo considerado adequado para a passagem pelo Controlo de Segurança, degradando desta forma a qualidade de serviço que o Aeroporto pretende assegurar.



A intervenção consiste na ampliação da área na zona de controlo de segurança do Piso 3 (Partidas), de modo a possibilitar capacidade de processamento de passageiros através do controlo de segurança superior a 2200 pax/hora.

PINTURA GERAL DA PISTA 17-35

OBJETIVO

Requalificação de toda a sinalização diurna da pista 17-35, mantendo as condições de segurança e dando cumprimento na íntegra a todas as normas aeronáuticas aplicáveis.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

A última intervenção global de pintura geral da pista decorreu no âmbito da empreitada de Reabilitação da Pista, do ASC2000, cuja entrada em funcionamento decorreu no ano de 2004.

Apesar de serem efetuadas desde essa data várias intervenções correntes de manutenção, verifica-se uma degradação generalizada que atinge os limites admissíveis para uma infraestrutura desta natureza.

Medição de coeficiente de atrito a 65 km/h na *Centre Line*

Nas campanhas de ensaios de medição em contínuo do coeficiente de atrito que ANA faz com regularidade nos aeroportos (periodicidade de 3 meses no caso do ASC), verifica-se a existência de trechos abaixo do limite de manutenção e abaixo do limiar mínimo (a amarelo e a vermelho, respetivamente), associados essencialmente a áreas de pavimento pintadas (nos alinhamentos CL e 12m, onde os ensaios foram conduzidos sobre a sinalização diurna).

A intervenção consiste na execução de pintura geral da pista 17-35 incluindo toda a marcação.

BENEFICIAÇÃO/REFORÇO DO TÚNEL SOB A PISTA 17-35

(Porto – obrigação nº 4 – anexo 9 CC)

OBJETIVO

Garantir a integridade da estrutura do túnel sob a pista 17-35 de modo salvaguardar:

- A segurança operacional do aeroporto;
- As ligações e a malha viária do concelho da Maia;
- A segurança na circulação rodoviária.

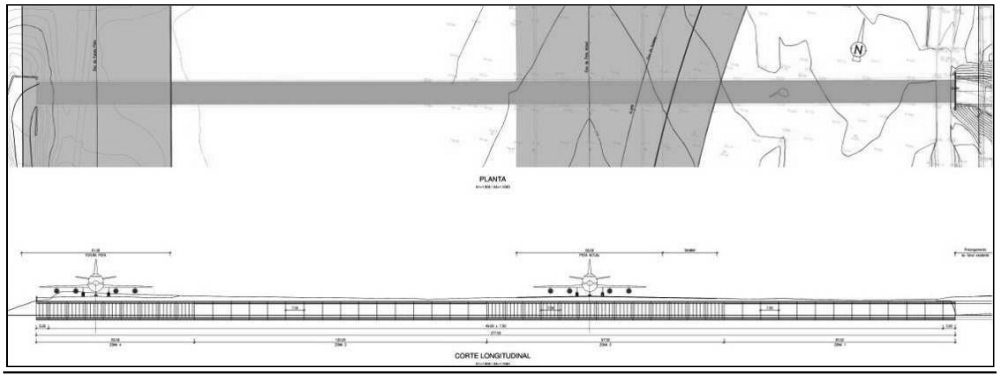
ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

O relatório do LNEC sobre a análise estrutural do túnel rodoviário sob a pista do ASC (Fev.1999), recomenda a reparação e reabilitação da estrutura e melhoramento da rede de drenagem interna, a qual já foi objeto de intervenção no âmbito da beneficiação/reforço do pavimento da pista efetuado em 2004.

O relatório recomenda que sejam feitas as seguintes principais intervenções:

- Reparação da fissuração existente no betão de modo a evitar a lixiviação do betão e a corrosão das armaduras;
- Reparação da laje de cobertura por razões estruturais;
- Reforço da estrutura com um suporte adicional no seu interior, dadas as limitações operacionais associadas à exploração do aeroporto;
- Revisão do sistema de drenagem para a fundação devendo ser substituídos os barbacãs existentes nas paredes laterais por drenos sub-horizontais.

A ANA com o objetivo de reforçar e reparar a estrutura do túnel realizou um Anteprojeto que prevê dois tipos de intervenção distintos face ao tipo de cargas atuantes no túnel:



- Nas zonas não sujeita a cargas aeronáuticas reabilitar a estrutura do túnel (numa extensão de 215 m), com o intuito de devolver à estrutura a sua capacidade resistente;
- Nas zonas do túnel sujeitas às cargas aeronáuticas (numa extensão de 162,5 m), nomeadamente na atual e futura pista, futuro caminho de circulação FOX e futura *Rapid Exit Taxiway* (RET), considerar a reabilitação e reforço da estrutura do túnel.

REABILITAÇÃO DO PAVIMENTO DA PLATAFORMA SIERRA

(Porto – obrigação nº 5 – anexo 9 CC)

OBJETIVO

Intervenção no pavimento na zona Sul do caminho de circulação SIERRA de modo a restabelecer as condições superficiais da camada de desgaste do pavimento e incrementar a capacidade de carga da fundação.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

O Twy Sierra entrou em operação durante o ano de 2004, estando exposto a uma intensa utilização por via da maioria dos movimentos de descolagem serem realizados na pista 35 (71% do total dos movimentos). Nos últimos anos tem-se verificado uma degradação progressiva de parte desses pavimentos.

A ANA, através de um processo de monitorização contínua das condições dos pavimentos, vem registando patologias, tendo consultado o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) para apoio na avaliação das mesmas.

O relatório do LNEC (Dez 2010) teve como objetivo caraterizar estruturalmente os pavimentos das áreas operacionais Os trabalhos experimentais desenvolvidos no âmbito deste estudo compreenderam ensaios de carga com defletómetro de impacto, inspeções visuais, medição da irregularidade da superfície, ensaios com radar de prospeção, sondagens por poço e à rotação e ensaios laboratoriais sobre as amostras recolhidas nas sondagens. A interpretação dos resultados obtidos conduziu ao estabelecimento de modelos de resposta para os pavimentos, à determinação da sua capacidade de carga, e à respetiva classificação ACN / PCN.

Uma das principais conclusões que resultaram do relatório do LNEC foi a seguinte:

"Com base nos resultados obtidos, conclui-se que o pavimento de uma das 2 zonas definidas no caminho de circulação SIERRA (zona junto ao caminho de circulação BRAVO) possui um valor de PCN muito reduzido, face aos ACN dos aviões que operam com frequência no aeroporto do Porto, pelo que se recomenda que seja encarada a possibilidade de efetuar um reforço estrutural do pavimento a curto prazo."

A ANA vem realizando trabalhos de manutenção e reparação sempre que deteta uma anomalia nos pavimentos mantendo sempre em serviço estas áreas fundamentais para a operação, no entanto tem sido constatado através de uma observação periódica do

estado dos pavimentos, que os caminhos de circulação SIERRA e BRAVO encontram-se num estado de conservação que evidencia que os mesmos deverão ser objeto de uma reabilitação mais profunda.

Campanhas mais recentes sobre a capacidade de resistência dos pavimentos realizadas pela ANA reforçam a necessidade de intervenção, tendo fornecido dados técnicos para a realização do projeto de execução.

O projeto prevê a substituição integral dos pavimentos e a reposição das condições de drenagem, da sinalização luminosa e diurna e o restabelecimento dos serviços afetados.

REABILITAÇÃO DO CAMINHO DE CIRCULAÇÃO BRAVO

(Porto – obrigação nº 6 – anexo 9 CC)

OBJETIVO

Intervenção no caminho de circulação BRAVO de modo a restabelecer as condições superficiais da camada de desgaste do pavimento e incrementar a capacidade de carga da fundação.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

O Twy Bravo entrou em operação durante o ano de 2004, estando exposto a uma intensa utilização por via da maioria dos movimentos de descolagem serem realizados na pista 35 (71% do total dos movimentos). Nos últimos anos tem-se verificado uma degradação progressiva de parte desses pavimentos.

A ANA, através de um processo de monitorização contínua das condições dos pavimentos, vem registando patologias, tendo consultado o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) para apoio na avaliação das mesmas.

O relatório do LNEC (Dez 2010) teve como objetivo caraterizar estruturalmente os pavimentos das áreas operacionais Os trabalhos experimentais desenvolvidos no âmbito deste estudo compreenderam ensaios de carga com defletómetro de impacto, inspeções visuais, medição da irregularidade da superfície, ensaios com radar de prospeção, sondagens por poço e à rotação e ensaios laboratoriais sobre as amostras recolhidas nas sondagens. A interpretação dos resultados obtidos conduziu ao estabelecimento de modelos de resposta para os pavimentos, à determinação da sua capacidade de carga, e à respetiva classificação ACN / PCN.

Uma das principais conclusões que resultaram do relatório do LNEC foi a seguinte:

"Com base nos resultados obtidos, conclui-se que o pavimento de uma das 2 zonas definidas no caminho de circulação SIERRA (zona junto ao caminho de circulação BRAVO) possui um valor de PCN muito reduzido, face aos ACN dos aviões que operam com frequência no aeroporto do Porto, pelo que se recomenda que seja encarada a possibilidade de efetuar um reforço estrutural do pavimento a curto prazo"

A ANA vem realizando trabalhos de manutenção e reparação sempre que deteta uma anomalia nos pavimentos mantendo sempre em serviço estas áreas fundamentais para a operação, no entanto tem sido constatado através de uma observação periódica do

estado dos pavimentos, que os caminhos de circulação SIERRA e BRAVO encontram-se num estado de conservação que evidencia que os mesmos deverão ser objeto de uma reabilitação mais profunda.

Campanhas mais recentes sobre a capacidade de resistência dos pavimentos realizadas pela ANA reforçam a necessidade de intervenção, tendo fornecido dados técnicos para a realização do projeto executivo.

O projeto de execução tem como objetivo restabelecer as condições superficiais da camada de desgaste do pavimento e incrementar a capacidade de carga do pavimento do caminho de circulação BRAVO prevendo-se uma intervenção numa área de 7.960 m^2.

O projeto prevê a substituição integral dos pavimentos e a reposição das condições de drenagem, da sinalização luminosa e diurna e o restabelecimento dos serviços afetados.

CLCA – INFRAESTRUTURAS URBANISTICAS – 1ª FASE REDIMENSIONAMENTO DAS VALAS DE DRENAGEM PERIMETAL E MANUTENÇAO DA PISTA 17-35

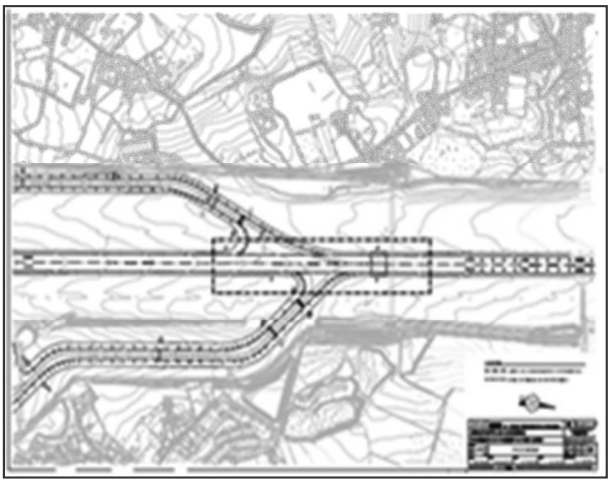
OBJETIVO

Intervenção de manutenção do pavimento da pista num troço aproximado de 40m.

Melhoria do sistema de drenagem perimetral do recinto do Centro Logístico de Carga Aérea na sequência de danos verificados no sistema de drenagem após a ocorrência de fortes chuvadas.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

De acordo com o estudo efetuado em sede de projeto de execução será executado um sistema de drenagem em betão que redimensione o reperfilamento (altimétrico e planimétrico) da vala perimetral, que corrija a drenagem superficial da plataforma e dos taludes de aterro da Plataforma Logística.



Será necessária a execução de um levantamento topográfico clássico à escala 1:200, de modo a aferir a dimensão da depressão na pista na área identificada. O levantamento deverá incluir todas as armaduras da pista na área definida, elevadas e encastradas. Prevê-se que este levantamento abranja uma área de cerca de 8Ha, sendo posteriormente definida a área sujeita a intervenção, incluindo as espessuras a fresar e a repor, de acordo com a solução de projeto definida pela ANA/DIA, com base na inclinação existente do trainel do eixo da pista e a repor, de acordo com a solução de projeto definida pela ANA/DIA, com base na inclinação existente do trainel do eixo da pista e inclinações transversais da mesma.

INFRA-ESTRUTURAS PARA OPERAÇÕES CATII PISTA 35

OBJETIVO

Dotar o aeroporto das infraestruturas necessárias para as operações de aproximação e aterragens em Categoria CAT II/III na pista 35.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

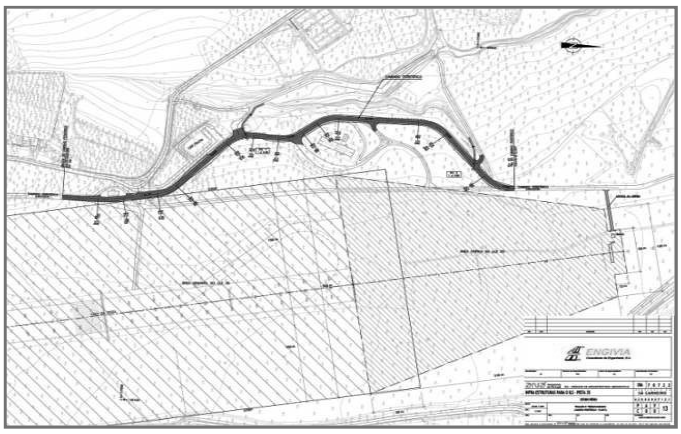
Potenciar a utilização da pista 35, responsável por 71% dos movimentos aeroportuários, em condições de visibilidade de reduzida (LVO). Nos últimos três existiram uma total de cerca 800 horas de condições de visibilidade reduzido as quais corresponderam a um total de 159 implementações de situações de LVO.

A instalação do sistema de ILS promove o melhoramento das condições de segurança, permitindo também o incremento de aproximações e aterragens.

Melhoria da qualidade de serviço oferecido às companhias aéreas, evitando aterragens na pista 17 com maior dispêndio de combustível em voos provenientes de sul. Tal melhoria de serviço leva a um aumento da competitividade do aeroporto.

A instalação do sistema ILS na pista 35 permitirá acomodar de uma forma mais eficiente e segura o incremento de capacidade resultante da ampliação do caminho de circulação F.

Planta de Implantação



A intervenção consiste na construção de rede de tubagens, caixas de visita, maciços de fundação, caminhos de acesso aos equipamentos para a instalação do ILS (*Instrument Landing System*), da linha de aproximação, do TDZ (*Touchdown zone*) e do Sistema de Sinalização Luminosa. A empreitada prevê a reformulação/ adaptação da sinalização diurna existente.

Está igualmente incluindo neste investimento a construção de um caminho periférico alternativo ao existente e a desativação do Caminho de Circulação H, por força da implantação da nova antena do Glide PATH da pista 35.

INFR. OPERAÇÃO CATII – ILS PISTA 35 – SINALIZAÇÃO LUMINOSA COMANDO E CONTROLO

OBJETIVO

Criar as condições necessárias para permitir a operação CAT II/III na pista 35 com a instalação de sinalização luminosa, da linha de aproximação, do TDZ (*Touchdown zone*) e do Comando e Controle.

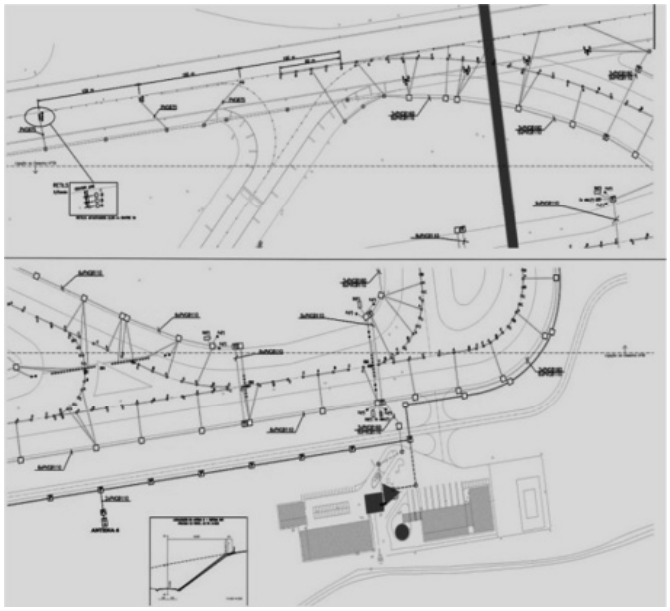
ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Empreitada complementar e absolutamente necessária à operacionalização das infraestruturas para operações CAT II na Pista 35.

Esta empreitada deverá ocorrer durante a fase final dos trabalhos de construção civil das referidas infraestruturas.

A natureza e tipologia dos trabalhos correspondem fundamentalmente à instalação de equipamentos, justifica-se que os mesmos sejam objeto de um projeto específico, em complementaridade com os trabalhos de construção civil de infraestruturas para operações CAT II na Pista 35.

Planta de implantação



A intervenção consiste no fornecimento e montagem de todo o equipamento (armaduras de sinalização, cabos, transformadores de isolamento, reguladores de brilho, etc.), incluindo a programação e testes da Sinalização Luminosa e Comando e controle necessária para operação CAT II/III na pista 35.

EXECUÇÃO DA BARREIRA ACÚSTICA

(Porto – obrigação nº 6 – anexo 9 CC)

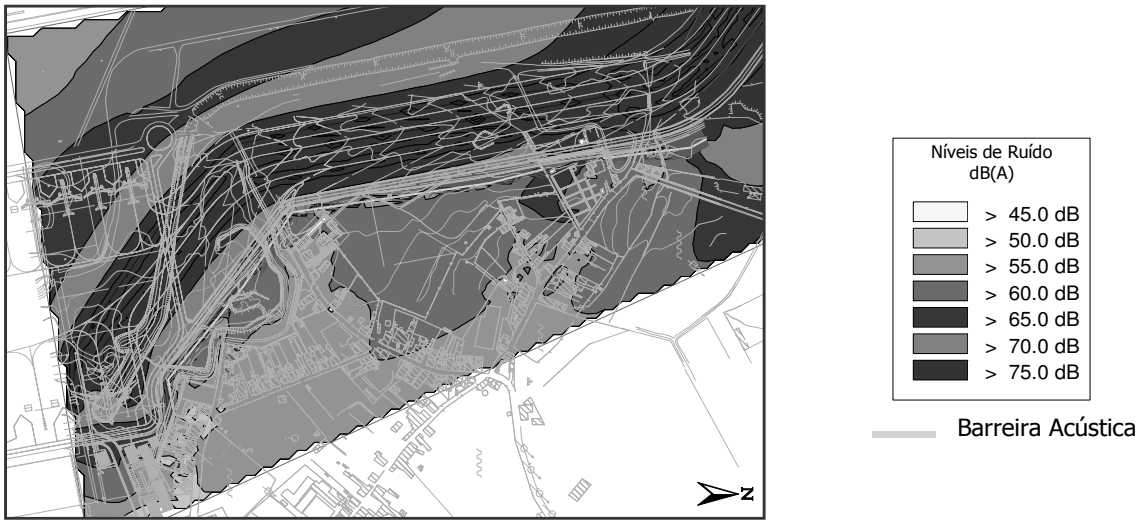
OBJETIVO

Melhoria das condições ambientais na vertente ruído para fazer face ao impacte sobre áreas urbanas envolventes resultantes do tráfego gerado pelos novos caminhos de circulação de aeronaves na zona Nascente da área operacional do ASC.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

A emissão de Declaração de Impacte Ambiental referente ao Estudo de Impacte Ambiental do Plano ASC200 previu a implantação de uma barreira acústica no lado nascente do caminho de circulação F para proteção das povoações de Pedras Rubras/Prozela como uma das medidas de minimização a implantar.

Foi elaborado um estudo de ruído de modo a definir o comprimento e altura da barreira acústica e garantir a sua eficiência na redução do ruído. Esse estudo serviu de suporte ao desenvolvimento do projeto de execução.



Carta de ruído - Situação com barreira acústica

Prevê-se a construção de uma Barreira Acústica com uma altura de 6,0 m que se desenvolve longitudinalmente ao longo do caminho de circulação FOX em cerca de 880 m, bem como a construção de um caminho de manutenção ao longo da barreira.

Na construção da barreira acústica encontra-se incluído a instalação de um sistema de CCTV para controle de segurança nas áreas com visibilidade afetada pela construção da barreira.

Principais Projetos de Investimento	
Aeroporto de Faro	
PROJETOS	**Janela de Execução**
Ampliação e Remodelação da Aerogare - Construção Civil e Instalações Técnicas	2013 / 2016
Mobiliário de Fabrico Especial	2015 / 2016
Centrais Térmicas - 2ª Fase	2013 / 2016
Equipamentos (Escada e Ascensores)	2014 / 2016
Fornecimento e Montagem do Sistema de Tratamento de Bagagens - Chegadas	2016
Mobiliário de Série	2014 / 2016
Sinalética	2014 / 2016
Parques, Novos Acessos Viários, Curbsides e Reordenamento Paisagístico	2013
Aerogare - Sistemas de Segurança e Ambiente	2014 / 2016
Recarga da Pista	2013 / 2017
Remodelação /Reparação da Plataforma Antiga	2013 / 2017

Aeroporto de Faro

AMPLIAÇÃO E REMODELAÇÃO DA AEROGARE - CONSTRUÇÃO CIVIL E INSTALAÇÕES TÉCNICAS

(Faro – obrigação nº 4 e 5 – Anexo 9 CC)

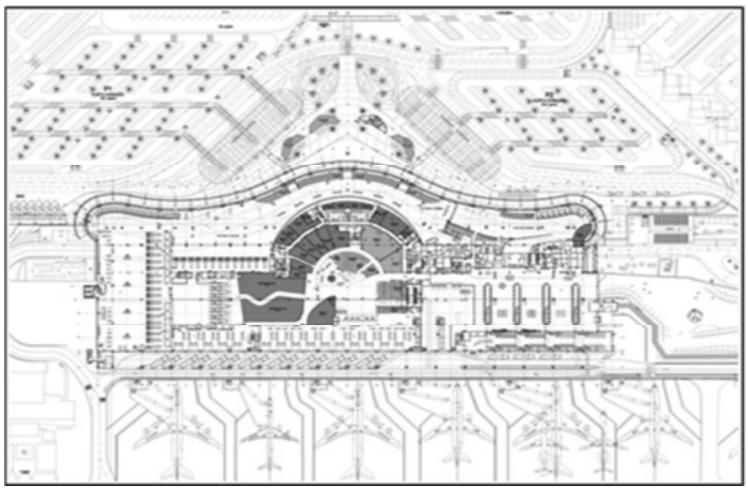
OBJETIVO

Responder a uma acentuada alteração da estrutura do tráfego no Aeroporto de Faro que se vem assistindo desde o final da década de 90 e que se repercute da seguinte forma:

- Um tráfego maioritariamente regular por oposição a um anterior tráfego exclusivamente do tipo "*charter*";
- Uma dispersão nos tempos de chegada e de partida por parte dos passageiros por oposição ao anterior modelo de concentração;
- Uma dispersão nos tempos de chegada e de partida por parte dos passageiros por oposição ao anterior modelo de partida por parte dos passageiros por oposição ao anterior modelo de concentração;
- Uma tipologia de passageiros maioritariamente independentes e o surgimento de "*meeter's*" e "*greeter's*":
- Uma afluência de passageiros ao terminal com maiores tempos de antecedência para os procedimentos de embarque (passar de 2000 PAX/PKH para 3000 PAX/PKH);
- Novos desafios estratégicos de negócio (não aviação) dos quais se destaca uma nova estratégia comercial influenciada pelo incremento do tráfego regular e preparada para dar resposta à evolução prevista e a um melhor desempenho e revitalização das atividades comerciais de retalho;
- Melhorar a qualidade de serviço prestado ao passageiro, adequando a capacidade do terminal à previsão de aumento da procura do tráfego conforme consta do Plano Diretor do Aeroporto de Faro;
- Ajustar as novas características funcionais do terminal à nova tipologia de tráfego, e aproveitando a intervenção para requalificar a imagem do terminal de passageiros nas áreas públicas e áreas reservadas, atentas as características arquitetónicas e de decoração muito marcadas e datadas do edifício em operação desde 1989.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

- Construção de uma praça comercial no lado ar do terminal, implicando a demolição parcial da construção existente do corpo central da Aerogare em estrutura de betão armado;
- Execução de todas as instalações e redes técnicas de energia, condicionamento de ar, comando e controlo e gestão de equipamentos;
- Sistemas de segurança ativa e passiva do edifício;
- Remodelação das áreas de gabinetes no piso superior do terminal;
- Construção de novas instalações destinadas ao Serviço de Estrangeiros e Fronteiras no Aeroporto:
- Relocalização da área e reconstrução das instalações da "MAIN SHOP" do Terminal;
- Reposicionamento da área de Controle de Segurança com aumento das posições de controle;
- Remodelação das Salas de Desembarque (Fronteira) e Sala de Recolha de Bagagens do subsistema *Desk's*", companhias aéreas e entidades institucionais.



MOBILIÁRIO DE FABRICO ESPECIAL

OBJETIVO

Incremento da capacidade no subsistema de controlo de fronteiras nas partidas e nas chegadas.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Fabrico, transporte e montagem de um conjunto de balcões, divisórias e equipamento associado a instalar na área de Embarque e Desembarque, nomeadamente:

- Balcões de Controle de Passaportes, incluindo respetiva sinalização;
- Divisórias de encerramento;
- Separadores de fila e barreiras;
- Separadores para controle de canais de passagem.

Balcão de Controle de Passaportes

CENTRAIS TÉRMICAS – 2ª FASE

OBJETIVO

Dotar o Aeroporto de Faro de acumulação térmica, aproveitando os Bancos de Gelo, adquiridos anteriormente na 1ª Fase, o que permitirá uma economia energética considerável para o Aeroporto de Faro.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

O concurso de aquisição da Central Térmica foi lançado e adjudicado no ano de 2010 tendo em conta que a Empreitada de Ampliação e Remodelação da Aerogare iria decorrer em paralelo.

No âmbito do fornecimento de equipamento correspondente à Central Térmica foram, no ano de 2011, adquiridos os bancos de gelo previstos no projeto.

Como entretanto a Ampliação e Remodelação da Aerogare foi suspensa, suspendeu-se também a restante aquisição do equipamento mecânico.

No ano de 2013 e em face da Ampliação da Aerogare se ter mantido suspensa, decidiu-se ligar os bancos de gelo já adquiridos, por questões de economia de energia, à central térmica existente e em funcionamento.

EQUIPAMENTOS (ESCADA E ASCENSORES)

OBJETIVO

No âmbito do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto de Faro tornou-se necessário uma nova disposição dos meios de mobilidade e de elevação de Pessoas, garantindo a facilitação dos acessos às novas áreas em pisos desnivelados.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

O presente investimento inclui o fornecimento e montagem de 8 Ascensores e 1 escada mecânica e respetiva instalação elétrica e de comando centralizado.

Escada mecânica

FORNECIMENTO E MONTAGEM DO SISTEMA DE TRATAMENTO DE BAGAGENS – CHEGADAS

OBJETIVO

Desmontagem do atual *race – track* e montagem do atual Carrocel 5 na zona do atual *race-track*.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Em face do alargamento do espaço e número de balcões do SEF, torna-se necessário relocalizar um carrocel existente para outro local.

O presente investimento inclui todos os trabalhos necessários a:

- Desmontagem do atual *race – track*, que tendo chegada ao fim da sua vida útil será abatido ao imobilizado da empresa;
- Desmontagem do atual Carrocel 5 e respetivas linhas adutoras;
- Montagem do atual Carrocel 5 na zona do atual *race-track* 1.

Serão também incluídos todos os trabalhos de alteração de alimentações elétricas e comando.

MOBILIÁRIO DE SÉRIE

OBJETIVO

Criar condições de conforto e operacionalidade a todos os utentes das áreas Terminais, zonas de estar públicas, zonas reservadas a embarque, Lounges e balcões.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Fornecimento, Montagem e Colocação em perfeitas condições de funcionamento de mobiliário e equipamento de série destinado aos Átrios Públicos, áreas para passageiros, Sala para Crianças e Lounges (ANA Partidas, ANA Chegadas, Sala CIP, Sala de Apresentações e Salas de Reunião), no Aeroporto de Faro e constituído por Cadeiras, Papeleiras, Cinzeiros, Mobiliário para Lounges, Escaparates/Informação, Integração Publicitária.

SINALÉTICA

OBJETIVO

Garantir uma informação geral aos utentes do Terminal de Passageiros atual e das áreas de expansão e público em geral, para orientação e indicação de percursos, serviços, de assistência e outros, otimizando a qualidade do serviço a prestar aos utentes e de acordo com o novo *layout* do terminal resultante do processo de remodelação e ampliação da Aerogare.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

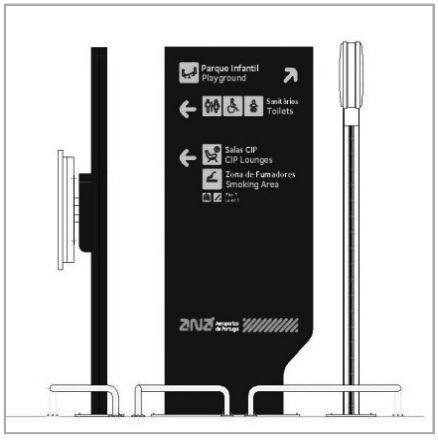
A necessidade de se implementar uma nova sinalização decorre do novo layout arquitetónico de funcionamento da Aerogare, com a ampliação das áreas interiores e exteriores, originando uma nova relação espacial no interior e exterior.

Decorre também da reformulação dos espaços interiores, com a relocalização de serviços ao Passageiro e restantes utilizadores da Aerogare e com a nova disposição de áreas Comerciais e de Restauração, obrigando ao aumento do número de pontos de sinalização direcional e informativa.

Decorre igualmente da nova configuração dos *curbsides* exteriores, acessos viários e Parques de Estacionamento, tornando-se necessário providenciar a todos os utilizadores, sejam estes passageiros, acompanhantes ou pessoal em serviço, toda a informação necessária sobre as novas localizações dos serviços existentes quer no exterior, quer no interior da aerogare.

Implementação do Novo Manual de Sinalização para os Aeroportos da ANA, SA.

Corresponderá ao Fornecimento, fabrico, transporte, montagem e colocação em perfeitas condições de funcionamento de um conjunto de painéis de sinalização de encaminhamento, direcional e indicativa, no interior do atual Terminal de Passageiros e das Áreas de expansão, bem como de sinalização provisória a instalar durante o período de execução dos trabalhos de obra.



PARQUES, NOVOS ACESSOS VIÁRIOS, *CURBSIDES* E REORDENAMENTO PAISAGÍSTICO

OBJETIVO

Este investimento tem como objetivo modernizar e reconfigurar o sistema viário e de parques de estacionamento no contexto da ampliação da Aerogare e tendo como base o enquadramento definido no Plano de Desenvolvimento do Aeroporto de Faro.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Adaptar o desenho viário designadamente novos *Curbsides* a um novo conceito de exploração do terminal determinado pela alteração da estrutura de tráfego no aeroporto, e incrementar o número de lugares de estacionamento auto para fazer face ao crescimento expectável do tráfego de tipologia regular.

Consiste na construção de novos arruamentos e parques de estacionamento, incluindo os *Curbsides* das chegadas e partidas. Serão realizados trabalhos de movimentação de terras, de pavimentação, de drenagem de águas pluviais, de estruturas de betão armado, de estruturas metálicas, de sinalização horizontal e vertical rodoviária, de iluminação pública, de reposição dos serviços afetados e de reordenamento paisagístico.

AEROGARE – INFRAESTRUTURAS DE APOIO A OPERAÇÕES DE RÁPIDA ROTATIVIDADE

OBJETIVO

A alteração progressiva da tipologia do tráfego que vem ocorrendo na última década no Aeroporto de Faro, introduziu novas condições na operação do Aeroporto.

O recente estabelecimento de novas bases de companhias aéreas que operam com tempos de "*turn around*" muito reduzidos e em condições de baixo custo operacional, resultou em que um significativo número de embarques e desembarques se vêm efetuando (numa escala crescente) a pé entre o terminal e as aeronaves, afetando os termos regulares da operação/ exploração das áreas operacionais frente à plataforma de estacionamento de aeronaves.

O Aeroporto de Faro não se encontrava preparado fisicamente para este tipo de operação (a qual tinha sido abandonada há muitos anos), vindo a utilizar soluções de recurso que importa melhorar no futuro próximo.

É objetivo deste projeto de investimento, criar a infraestrutura adequada que permita resolver os impactos gerados pelas operações que exigem rápida rotatividade, ultrapassando os condicionalismos presentes e garantindo a funcionalidade futura tendo em conta o aumento desse tráfego; garantir as condições da segurança aeroportuária, dos passageiros e do seu conforto.

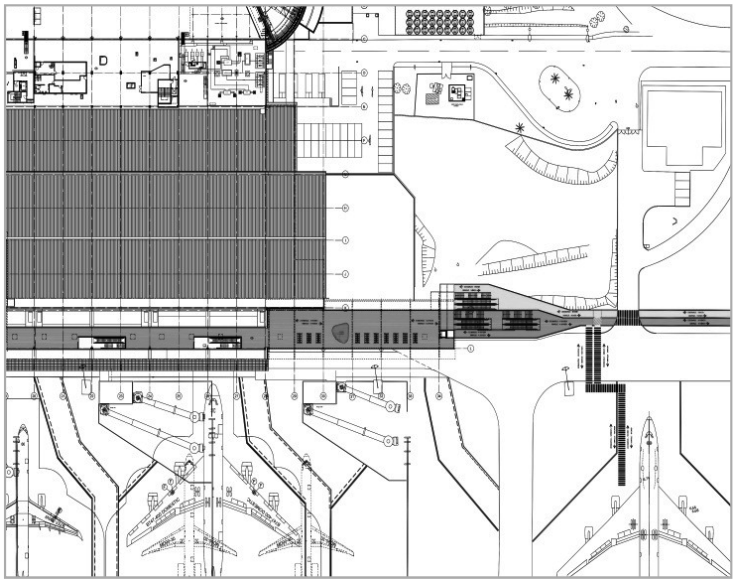
São ainda objetivos deste projeto, que esta nova infraestrutura se articule com o futuro "*Lay Out*" do Terminal (pós requalificação) e que o custo do investimento seja o adequado à finalidade do mesmo.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

A construção da infraestrutura destinada a operações de rápida rotatividade implica um prolongamento aligeirado do atual "*Pier*" no sentido nascente ao nível dos 2º e 3º pisos, com:

- Construção de infraestruturas de betão e metálicas;
- Construção de coberturas gerais;
- Execução de instalações elétricas;
- Montagem de ascensão e de escadas mecânicas para mobilidade;
- Construção de guardas de proteção aos corredores aéreos de circulação de pessoas;

- Montagem de sinalização de informação/orientação;
- Execução de acabamentos gerais de construção civil.



AEROGARE - SISTEMAS DE SEGURANÇA E AMBIENTE

(Faro – obrigação nº 3 – Anexo 9 CC)

OBJETIVO

Cumprimento de requisitos ambientais e de segurança de acordo com a seguinte legislação em vigor:

- Requisitos ambientais - Regulamento dos Sistemas Energéticos de Climatização em Edifícios (DL 79/2006 e 80/2006);
- Requisitos de segurança contra incêndios - Regulamento de Segurança Contra Incêndios em Edifícios (DL 220/2008 e Portaria 1532/2008).

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Para haver uma coerência de legislação aplicável entre as áreas de ampliação da Aerogare e as áreas existentes e a manter será necessário dotar estas do mesmo tipo de segurança.

Foram assim consideradas as instalações seguintes:

- Instalação de cobertura total de rede de *sprinklers* com o correspondente reforço da cobertura metálica, desmontagem e remontagem de placas do teto falso e reposição do isolamento onde necessário;
- Compartimentação corta fogo;
- Novos caminhos de fuga;
- Desenfumagem;
- Melhoria do caudal de ar novo para escritórios.

Considerando ainda o deficiente escoamento de água das coberturas metálicas devido às chuvas repentinas e intensas que atualmente ocorrem, provocando inundações nas áreas de passageiros, o sistema de águas pluviais será reformulado.

RECARGA DA PISTA

(Faro – obrigação nº 6 – Anexo 9 CC)

OBJETIVO

Manutenção do pavimento da pista 10-28 do Aeroporto de Faro (o qual sofreu a sua reabilitação no ano 2003) devido à diminuição da capacidade de carga e à progressiva degradação superficial, que já se fazem evidenciar, ocasionadas pela regular operação e acréscimos dos movimentos de aterragens e descolagens. O investimento agora considerado corresponde a uma intervenção de grande manutenção.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Ultima reparação da pista - 2003 – Empreitada - "AEROPORTO DE FARO – Reabilitação do Pavimento da Pista 10-28:

Tendo em conta o estado de degradação do pavimento da Pista 10-28 do Aeroporto de Faro, aquele sofreu em 2003 uma intervenção de reabilitação geral e pavimentação das camadas superficiais.

Ações de manutenção nos últimos anos:

O Aeroporto de Faro vem realizando nos últimos anos, intervenções pontuais de reparação de zonas degradadas do pavimento flexível da pista. Existem zonas localizadas que apresentam patologias que obrigam a sucessivas reparações neste período de tempo (5 anos). A manutenção fresou e repavimentou (remendos) zonas com peladas, fendilhamentos, deslizamentos, pele de crocodilo etc.. Estas zonas da pista localizam-se fundamentalmente nas zonas de toque e fins de pista.

SGPA – Sistema de Gestão de Pavimentos dos Aeroportos - ANA:

Do último relatório SGPA de Abril de 2012 com campanha de ensaios de carga com o defletómetro de impacto pesado, inspeção visual, videografia e ensaios com perfilometro laser conclui-se o seguinte:

- O pavimento flexível da pista 10-28 tem vindo a desenvolver degradações que contribuem para uma diminuição da qualidade estrutural e funcional do pavimento.

A intervenção consiste na reabilitação do pavimento da pista 10-28, através da substituição de atuais camadas betuminosas e reforço da camada de desgaste (betão betuminoso).

A recarga e beneficiação da pista do aeroporto de Faro inclui os *TurnPads*, enchimentos e disfarces com os caminhos de circulação e saídas rápidas, a beneficiação, requalificação e reperfilamento das bermas, reposição/melhoramento do sistema de drenagem associado, adaptação das infraestruturas de sinalização diurna e luminosa existentes à nova reabilitação e reperfilamento.

REMODELAÇÃO /REPARAÇÃO DA PLATAFORMA ANTIGA

(Faro – obrigação nº 7 – Anexo 9 CC)

OBJETIVO

Reabilitação dos pavimentos desta estrutura do sistema aeroportuário de Faro, cuja condição de degradação progressiva vem constituindo uma das maiores preocupações de segurança (*safety*) e dimensionando o novo pavimento desta infraestrutura para futura utilização por aeronaves do código E, de acordo com o preconizado no Plano Diretor deste Aeroporto.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Dados históricos

A construção do Aeroporto de Faro data de 1965, sendo inaugurado a 11 de Julho, sendo as áreas operacionais nessa data constituídas pela pista 10-28, a placa de estacionamento e 3 caminhos de circulação, A, B e C.

A plataforma de estacionamento A Sul foi construída em 1965 e ocupava inicialmente uma área de cerca de 240x195m2, do lado Oeste.

Foi elaborado em 2007, um estudo refente à caraterização estrutural de pavimentos, avaliação da capacidade de carga e classificação ACN/PCN.

O trabalho desenvolvido correspondeu à definição dos cenários para a reabilitação do pavimento – reparação da plataforma antiga.

Em 2012 o SPGA da ANA elaborou relatório da campanha de ensaios aos pavimentos do AFR (12 de dezembro de 2012).

Os pavimentos da plataforma A Sul e do caminho de circulação A são do tipo rígidos.

A placa de estacionamento, em pavimento rígido, não apresenta à superfície sinais exteriores de ruína estrutural, mas evidencia já alguns cantos e bordos desagregados e partidos e o produto de selagem das juntas encontra-se envelhecido, deteriorado e por vezes inexistente.

No centro das lajes são visíveis patologias designadas na terminologia inglesa por "*popouts*", pequenos depósitos de borracha, escamações e manchas escuras ou avermelhadas.

Voltou a constatar-se em 2012 que a plataforma de estacionamento Alfa Sul e o respetivo caminho de circulação Alfa, os pavimentos mais antigos, encontram-se com degradação superficial muito acentuada.

Preconiza-se que as atuais lajes de betão de cimento sejam demolidas e seja considerado em fase de projeto de execução um pavimento novo adequado à utilização futura.

A intervenção consiste na substituição geral do pavimento rígido (betão) da placa antiga do Aeroporto de Faro (placa Poente). Essa substituição conduz à reconstrução dos eixos de caminhos de circulação (A e B) e *taxiline* e dos atuais estacionamentos de aeronaves de modo a manter-se o atual *mix* de posições de stand (13). O pavimento rígido será substituído por novo pavimento rígido dimensionado para aeronaves do código E de acordo com o previsto no Plano Diretor (estacionamento e circulação futuro de aeronaves do código E). Reformulação de todas as infraestruturas, redes e equipamentos associados.

Demolição, saneamento e escavação (abertura de caixa) do atual pavimento rígido da plataforma antiga do Aeroporto de faro e substituição por um novo pavimento rígido nos estacionamentos e pavimento rígido ou flexível no *Taxiline*. Execução de pavimento para aeronaves de código E. Parqueamento de aeronaves que incluirá de via de acesso de viaturas, parques permanentes e temporários de material de placa e todas as infraestruturas e redes associadas. Para além da reconstrução de caminho de circulação e plataformas será necessária a execução de infraestruturas de sinalização luminosa, rede de hidrantes, substituição do separador de hidrocarbonetos e de todas as infraestruturas existentes afetadas pela reparação profunda da plataforma

Principais Projetos de Investimento	
Terminal Civil de Beja	
PROJETOS	**Janela de Execução**
Hangares - Terraplanagens - Fase 1	2013 / 2014

Terminal Civil de Beja

HANGARES TERRAPLENAGENS – Fase 1

OBJETIVO

Promover o negócio da aviação na vertente da manutenção.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

De acordo com o Plano Diretor do Aeroporto do Terminal Civil de Beja existe um conjunto de lotes destinados à implementação de instalações industriais, que estabelecem uma relação funcional entre o lado ar e o lado terra.

Consideram-se duas zonas, seguindo os mesmos princípios orientadores da localização dos Edifícios de Serviços.

Do lado Norte do eixo viário principal previu a localização de 3 lotes, servidos por uma via de acesso independente e do Lado Sul do mesmo eixo foram previstos 4 lotes.

A construção dos lotes industriais poderá ser faseada.

Serão criadas infraestruturas para a implementação e desenvolvimento do negócio relacionado com a manutenção de aeronaves, que implica a implantação de hangares específicos para aeronaves de médio e grande porte, em lotes de terrenos confinantes com a atual Plataforma de manobra e de estacionamento de aviões.

No sentido de se concretizar a procura de um possível interessado, a ANA em 2010 procedeu a uma consulta ao mercado com a finalidade de ser feita a atribuição de um espaço no Terminal Civil de Beja, destinado ao licenciamento para o exercício da atividade de manutenção de aeronaves e/ou manutenção em linha.

Em 2011 foi celebrado um acordo entre a ANA e a AEROMEC, empresa interessada em construir um hangar no lote adjacente ao terminal de carga.

A AEROMEC será responsável pela construção de um hangar, com a área de cerca de 7557m2 e a ANA responsável por adequar o espaço aeroportuário à implantação da referida edificação.

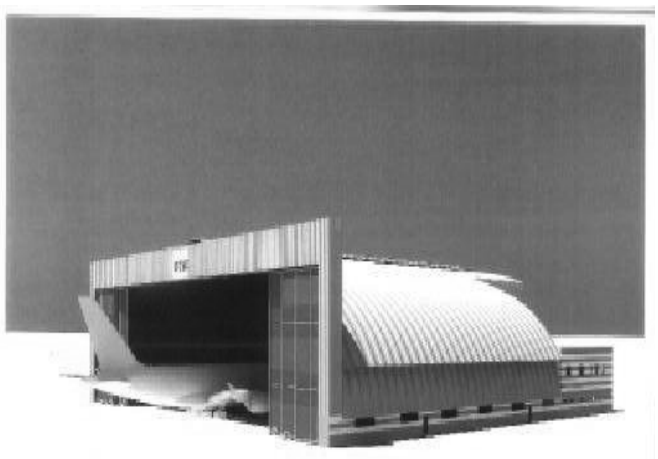
A intervenção consiste na construção das acessibilidades do Lado Terra e infraestruturação completa do terreno, destinado à implantação do Hangar a ser construído pelo promotor AEROMEC

As infraestruturas a construir pela ANA incluem essencialmente os seguintes trabalhos:

- Terraplenagens, pavimentos flexíveis, ampliação do sistema de drenagem de águas pluviais, rede de águas para abastecimento ao hangar de manutenção, ampliação da rede de rega, ampliação da rede de incêndios e novo sistema de combate a incêndios para responder às necessidades especificas do hangar de manutenção, englobando a construção de um reservatório com sistema de bombagem, execução de rede de gás, construção de um posto de transformação, infraestruturas elétricas e iluminação publica, sinalização vertical e informativa, sinalização horizontal rodoviária e execução de vedações**.**

Serviços afetados**:**

- Interferência com infraestruturas elétricas e iluminação, remoção de torre de iluminação e respetivo circuito de alimentação, localizada na frente do Hangar destinado ao promotor AEROMEC, de forma a permitir a entrada dos aviões;
- Interferência com infraestruturas de telecomunicações; interferência com pavimentos existentes, com sinalização vertical, com vedação, com a rede de drenagem de águas pluviais, com a rede de gás, dotar infraestruturas existentes terão que ser compatibilizadas com a nova construção.



Principais Projetos de Investimento	
Aeroportos dos Açores	
Aeroporto de Ponta Delgada	
PROJETOS	**Janela de Execução**
Instalação para Gasolineiras	2014 / 2015
Aerogare - Remodelação Avac - 3ª Fase	2014 / 2017
Remodelação da Instalação do Hangar	2013 / 2016
Cobertura da Aerogare - Lado Ar	2015 / 2017
Aeroporto de Santa Maria	
PROJETOS	**Janela de Execução**
Recarga da Plataforma de Estacionamento	2013 / 2015
Reforço do Pavimento do Taxiway e ligações à Plataforma	2017
Remodelação CAP e Sinalização Luminosa	2014 / 2016
Ampliação das Salas de Embarque e Desembarque	2013 / 2014
Protocolo com o GRA/CMVP - Regularização da Rede de Drenagem Área Social	2015 / 2016
Aeroporto da Horta	
PROJETOS	**Janela de Execução**
Recuperação da Plataforma	2014 / 2015
Aeroporto das Flores	
PROJETOS	**Janela de Execução**
Recuperação do Pavimento de Pista	2015 / 2016

Aeroporto de Ponta Delgada

INSTALAÇÃO PARA GASOLINEIRAS

OBJETIVO

Dotar o aeroporto de instalações de apoio (estacionamento e manutenção de viaturas, áreas de serviço e apoio a funcionários e áreas técnicas) destinadas às empresas gasolineiras licenciadas que operam neste aeroporto, no seguimento do protocolo celebrado entre a ANA e estas entidades.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Construção de um conjunto de 3 edifícios ligados entre si por passagens cobertas. O maior é destinado ao estacionamento e manutenção das viaturas utilizadas no abastecimento de combustível às aeronaves e os acessos far-se-ão por portões instalados nas fachadas noroeste e sudoeste. O segundo edifício é destinado às áreas administrativas e de apoio. O edifício mais pequeno é destinado às instalações técnicas – Posto de Transformação, Quadro Geral de Baixa Tensão e Compressor.

Estes edifícios estão implantados numa plataforma de nível com dois acessos viários ao caminho periférico. Estão também consideradas todas as instalações elétricas e especiais.

Vista Geral

AEROGARE – REMODELAÇÃO AVAC – 3.ª FASE

OBJETIVO

Melhoria das condições de conforto e salubridade da aerogare nas zonas de passageiros e funcionários e pela implementação de nova instalação que responda à legislação atual (RSECE - DL 79/2006).

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

No seguimento do desmantelamento dos dois *chiller's* da central nascente, a área afeta encontra-se à presente data a ser servida pela central térmica poente e por unidades de expansão direta com refrigerante não ecológico.

Assim torna-se necessário adquirir dois novos *chiller's* e correspondente central de bombagem de modo a permitir retirar estas unidades de expansão direta não regulamentares e de forma a equilibrar o fornecimento de ar condicionado e ventilação à Aerogare. Estes c*hiller's* passarão a ser responsáveis pela climatização da Aerogare entre os eixos 4 e 14.

Esta fase, denominada 3ª fase de remodelação AVAC da Aerogare, ocorrerá essencialmente na cobertura do edifício, com uma intervenção pouco significativa nas zonas públicas. Contudo deverá ser acautelado o faseamento dos trabalhos a executar e muito particularmente todas as ações relacionadas com o desmantelamento das unidades existentes e montagem das novas unidades de tratamento de ar. Durante a execução da empreitada as zonas afetas a essas máquinas ficarão sem ar condicionado, pelo que a intervenção terá que ser coordenada com os serviços do aeroporto.

A intervenção consiste na instalação de 2 novos *chillers*, em substituição dos anteriores, com maior capacidade, 7 novas Unidades de Tratamento de Ar, respetiva rede de tubagem de água refrigerada/quente, condutas de ar, sistemas de desenfumagem e toda a instalação elétrica correspondente (quadros e cabos de interligação).

Serão também desmontadas 8 unidades de Ar Condicionado de expansão direta com refrigerante não ecológico.

REMODELAÇÃO DA INSTALAÇÃO DO HANGAR

OBJETIVO

Adaptação dos corpos laterais do Hangar existente a novas necessidades de ocupação, atenta a idade do edifício e também a substituição das coberturas para cumprimento da legislação ambiental face aos materiais contendo amianto.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Reparação geral dos gabinetes dos corpos laterais (tetos, pintura, iluminação, AVAC e instalações elétricas e especiais) e construção de novas instalações sanitárias. Estes trabalhos são também consequência da substituição das coberturas feitas ao abrigo de outro.

Hangar Corpo Lateral Norte

COBERTURA DA AEROGARE – LADO AR

OBJETIVO

Melhorar a cobertura do Lado Ar da Aerogare face aos sinais de degradação que a mesma apresenta, bem como aumentar o isolamento térmico que se reflete num maior conforto para os passageiros e bem como numa diminuição dos custos de energia elétrica.

Apenas foi considerada a substituição da cobertura do lado ar por se considerar que a cobertura do lado terra seria objeto de intervenção no projeto da Ampliação da Aerogare.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Remoção da cobertura existente e instalação da cobertura em chapa tipo “sandwich” com o isolamento térmico adequado, bem como instalação de material com caraterísticas térmicas adequadas na claraboia.

Aeroporto de Santa Maria

RECARGA DA PLATAFORMA DE ESTACIONAMENTO

OBJETIVO

Melhoria das condições superficiais do pavimento da plataforma de estacionamento, conferindo uma maior segurança operacional ao Aeroporto de Santa Maria.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

No seguimento de estudos efetuados em Abril de 2011, verificou-se que o estado superficial da camada de desgaste da plataforma de estacionamento apresenta anomalias consideráveis.

Com vista a tomarem-se medidas para a preservação do atual estado das degradações existentes, foi estudada uma solução, no âmbito de uma manutenção preventiva que permita retardar a sua evolução.

Considerou-se que a impermeabilização da superfície dos pavimentos em apreço é essencial, evitando a penetração das águas da chuva nas camadas inferiores do pavimento.

Na planta que integra o relatório do Sistema de Gestão de Pavimentos (2012) e respeitante aos valores dos PCI (*Pavement Condition Index*), o estado superficial dos pavimentos está em geral em condição pobre (41,9% muito pobre, 16,6% pobre e 30,3% razoável). O caminho de circulação Charlie e a Plataforma de Estacionamento carecem de preocupação, por apresentarem um nível de degradação elevado, refletido no valor do PCI calculado.

Em 2012 foi aplicado no caminho de circulação Charlie um revestimento superficial, para melhoria das condições superficiais do pavimento.

No âmbito de uma reabilitação mais profunda, os estudos desenvolvidos para um horizonte de projeto de 20 anos apontam para a necessidade de haver um reforço do pavimento em que os trabalhos a executar serão:

- Fresagem, reposição das misturas betuminosas e reforço;
- Reposição das pinturas;
- Adaptação dos equipamentos de sinalização luminosa devido à subida de cota do pavimento.

REFORÇO DO PAVIMENTO DO *TAXIWAY* E LIGAÇÕES À PLATAFORMA

OBJETIVO

Melhoria das condições do pavimento. Melhoria das condições de segurança do Aeroporto de Santa Maria.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

No seguimento de estudos efetuados em Abril de 2011,verificou-se que o estado superficial da camada de desgaste do caminho de circulação Charlie e do caminho de ligação à plataforma de estacionamento se encontra degradado.

Com vista a tomarem-se medidas para a preservação do atual estado das degradações existentes, foi aplicado em 2012 um revestimento superficial, no âmbito de uma manutenção preventiva para retardar a evolução da fissuração, não sendo suficiente para o aumento da capacidade de carga.

Considerou-se que a impermeabilização da superfície dos pavimentos em apreço é essencial, evitando a penetração das águas da chuva nas camadas inferiores do pavimento.

Na planta que integra o relatório do Sistema de Gestão de Pavimentos (2012) e respeitante aos valores dos PCI (*Pavement Condition Index*), o estado superficial dos pavimentos está em geral em condição pobre (41,9% muito pobre, 16,6% pobre e 30,3% razoável). O caminho de circulação Charlie e a plataforma de estacionamento carecem de preocupação, por apresentarem um nível de degradação elevado, refletido no valor do PCI calculado.

No âmbito de uma reabilitação mais profunda, os estudos desenvolvidos para um horizonte de projeto de 20 anos apontam para a necessidade de haver um reforço do pavimento em que os trabalhos a executar serão:

- Fresagem, reposição das misturas betuminosas e reforço;
- Reposição das pinturas;
- Adaptação dos equipamentos de sinalização luminosa devido à subida de cota do pavimento.

REMODELAÇÃO CAP E REMODELAÇÃO SINALIZAÇÃO LUMINOSA

OBJETIVO

Remodelação da instalação da sinalização luminosa e do sistema de comando e controlo existente no Aeroporto de Santa Maria, que remonta aos anos 70.

Aumento dos índices de qualidade e de segurança operacional.

Redução dos custos de manutenção e de exploração.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

A sinalização luminosa existente no ASM, devido à sua antiguidade encontra-se obsoleta e degradada quer no que se refere a armaduras de sinalização luminosa de pistas, de caminhos de circulação, de equipamentos, impossibilitando a normal aquisição de peças de substituição por se tratar de material, cuja fabricação está há muito tempo descontinuada do mercado, tornando-se onerosa a aquisição por ser de fabrico especial.

A potência das lâmpadas em serviço é elevada face ao atual tipo de armaduras disponível no mercado, o que origina um elevado consumo de energia elétrica.

A divisão das séries está desajustada da operação utilizada atualmente neste Aeroporto, provocada pelo encerramento das anteriores pistas 15/33 e 04/22, o que origina desperdício de energia, nomeadamente na iluminação dos caminhos de circulação A e E.

A maioria dos cabos de série primários existentes estão diretamente enterrados no solo, o que conjuntamente com o seu baixo isolamento origina avarias frequentes e de difícil resolução.

As estruturas de suporte das linhas de aproximação apresentam corrosão.

Existência de inconformidades com o Anexo 14 – *Aerodromes* – Volume 1 – *Aerodrome Design and Operations* – ICAO, que necessitam de ser corrigidas.

Apresenta uma operacionalidade reduzida com uma manutenção dispendiosa, energeticamente pouco eficiente.

A intervenção consiste em:

- Desmontagem de equipamentos existentes;
- Execução de novas infraestruturas (tubagens, caixas, maciços, bases FAA L-868 para suporte das armaduras, rede de terras, substituição das estruturas metálicas

existentes por postes frangíveis em fibra de vidro, nas linhas de aproximação das pistas 18 e 36);

- Substituição das armaduras de Sinalização luminosa, dos cabos primários e secundários, dos reguladores de brilho no Centro de Alimentação de Pista, do sistema de comando e controlo da sinalização luminosa (SCCSL);
- Redefinição dos traçados de séries dos cabos de alimentação e a sua adequação ao novo *layout* do Aeroporto de Santa Maria em exploração, tendo em conta a circulação das aeronaves no solo;
- Serviços afetados;
- Ensaios;
- Formação para técnicos da ANA e controladores de tráfego aéreo.

AMPLIAÇÃO DAS SALAS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE

(Santa Maria - obrigações nº 1 – Anexo 9 C.C.)

OBJETIVO

Dotar as salas de embarque e desembarque do espaço e condições necessárias ao processamento de embarque e desembarque dos passageiros e, adequação das IS à legislação em vigor para PMR´s.

PROTOCOLO COM O GRA/CMVP – REGULARIZAÇÃO DA REDE DE DRENAG ÁREA SOCIAL

(Santa Maria - obrigações nº 4 – Anexo 9 C.C.)

OBJETIVO

No âmbito do Protocolo celebrado entre a ANA SA e o Governo Regional dos Açores/Câmara Municipal de Vila do Porto, serão transferidas as áreas sociais que estavam sob responsabilidade do aeroporto. Ainda neste âmbito, o aeroporto ficou responsável pela regularização da rede de drenagem da área social.

Aeroporto da Horta

RECUPERAÇÃO DA PLATAFORMA

OBJETIVO

Melhoria das condições superficiais do pavimento da plataforma de estacionamento, conferindo uma maior segurança operacional ao Aeroporto da Horta.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

No seguimento de estudos efetuados, verificou-se que o estado superficial da camada de desgaste da plataforma de estacionamento apresenta anomalias consideráveis.

Com vista a tomarem-se medidas para a preservação das condições operacionais, foi estudada uma solução, no âmbito de uma manutenção preventiva que permita solucionar as patologias apresentadas e reabilitar os pavimentos da plataforma.

Considerou-se que a impermeabilização da superfície dos pavimentos em apreço é essencial, evitando a penetração das águas da chuva nas camadas inferiores do pavimento.

Os trabalhos a executar serão:

- Fresagem, reposição das misturas betuminosas e reforço;
- Reposição das pinturas;
- Eventual adaptação dos equipamentos de sinalização luminosa devido à subida de cota do pavimento.

Aeroporto das Flores

RECUPERAÇÃO DO PAVIMENTO DE PISTA

OBJETIVO

Melhoria das características superficiais da camada de desgaste e da capacidade de suporte da pista, caminho de circulação Alfa e plataforma de estacionamento.

Maior segurança operacional.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

A avaliação do estado superficial do pavimento da pista 18-36, do caminho de circulação Alfa e da plataforma de estacionamento, no seguimento de estudos efetuados em 2007, em 2008/2009 aponta para a existência de fissurações significativas, desagregação superficial e falta de capacidade de carga.

A avaliação efetuada pelo Sistema de Pavimentos (SGPA) em 2012 considera que a vida residual dos pavimentos da pista 18-36 e do caminho de circulação Alfa em breve se esgotará, sendo a do caminho de circulação de cerca de 2 anos e a da pista de cerca de 3 a 5 anos.

De acordo com os estudos efetuados será necessário proceder a demolições, fresagem das misturas betuminosas e reposição com eventual reforço na pista e na plataforma de estacionamento, à reabilitação profunda do pavimento do caminho de circulação Alfa que não apresenta capacidade de suporte, melhoria do sistema de drenagem existente, sinalização diurna, desvio e reforço de serviços afetados.

Com base nos dados fornecidos pelo Sistema de Gestão de Pavimentos, serão analisados em fase de projeto os cenários de reabilitação para os horizontes de projeto de 5,10,15 e 20 anos. Será efetuada uma avaliação na vertente técnica e financeira de modo a ser adotada uma solução considerada mais viável que tenha em atenção a procura de trafego e os custos envolvidos.

Desde a construção (1992) até à presente data ocorreram algumas obras de conservação, tais como remendos localizados, limpeza de borracha depositada, corte e tratamento de ervas daninhas na pista, caminho de circulação e na plataforma de estacionamento.

Principais Projetos de Investimento

Aeroportos da Madeira

Aeroporto da Madeira

PROJETOS	Janela de Execução
Projeto Torre de Controlo (TWR)	2013 / 2014
Projeto do Silo Auto	2013
Trabalhos Complementares do HBS	2016
Reforçe e Reperfilamento da Pista	2013 / 2015
Substituição de Equipamentos do Sistema de Bagagem 100% Screening	2013 / 2016
Reorganização das Áreas Comerciais	2013
Projeto Segurança - Atualização de Diversos Eqipamentos de Raio X	2013
Projeto SITI - Sistema Integrado de Telecomunicações e Informação	2013
Monitorização do Ruído	2013
Parques de Estacionamento; Fornecimento de Equipamentos de Controlo e Pagamento/Hardware e Software; Fecho de Núcleos Verticais	2013
Sistema CUPPS + CUSS + BRS (Hardware)	2013 / 2014
Sistema CUPPS + CUSS + BRS (software)	2014
Implementação de Medidas de Eficiência Energética	2013 / 2014
Substituição de Equipamentos e Sistemas Aeroportuários	2014 / 2017

Aeroporto do Porto Santo

PROJETOS	Janela de Execução
Trabalhos Complementares do HBS	2016
Reforço e Reperfilamento da Pista	2013 / 2014
Projeto SITI - Sistema Integrado de Telecomunicações e Informação	2013
Implementação de Medidas de Eficiência Energética	2013
Parques de Estacionamento; Fornecimento de Equipamentos de Controlo e Pagamento/Hardware e Software; Beneficiações Diversas	2013
Sistema CUPPS + CUSS + BRS (Hardware e Software)	2013 / 2014
Substituição de Equipamentos e Sistemas Aeroportuários	2014 / 2017

Aeroporto da Madeira

PROJETO TORRE DE CONTROLO (TWR)

OBJETIVO

Dotar o Aeroporto da Madeira de uma Nova Torre de Controlo que permita uma visibilidade direta sobre a totalidade da pista, situação que com a configuração atual não é possível, dadas as áreas de sombreamento provocadas pelas caudas das aeronaves do tipo *widebody* quando estacionadas.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Esta situação é presentemente ultrapassada com recurso às câmaras de vídeo situação que tem sido tolerada pela NAV mas que se reconhece não ser a mais adequada.

PROJETO DO SILO AUTO

OBJETIVO

Permitir dotar o Aeroporto da Madeira de uma maior capacidade de parqueamento automóvel nas vertentes ligeiros e pesados.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

A atual capacidade de parqueamento automóvel está utilizada em cerca de 50%. O projeto existente foi elaborado por forma a permitir a sua construção faseada de acordo com a evolução das necessidades associadas ao crescimento do tráfego. De salientar que presentemente dispomos de 1.206 lugares para viaturas sendo que 294 estão afetos à atividade rent-a-car e 191 lugares a funcionários do aeroporto e a empresas que exercem atividade no aeroporto (*handlers*).

O silo auto projetado permitirá na sua fase final um acréscimo de 1.300 lugares sendo que a 1ª fase corresponderá a um acréscimo de cerca de 500 lugares e na 2ª fase um acréscimo de cerca de 800 lugares.

TRABALHOS COMPLEMENTARES DO HBS

OBJETIVO

Destina-se a complementar os Sistemas de Verificação de Bagagem de porão (100% *Screening*) no Aeroporto da Madeira, com as condições para desativação e/ou explosão de bagagens "suspeitas" consideradas "ameaças", que vierem a ser estabelecidas como "*standard*" a nível dos aeroportos europeus.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

A primeira fase do Sistema de verificação de Bagagem de porão (100% *Screening)* encontra-se concluída e o arranque dos trabalhos complementares está dependente da conclusão dos estudos sobre a solução a adotar, trabalho que decorre entre a ANA/DSTE e as Forças e Serviços de Segurança responsáveis.

REFORÇO E REPERFILAMENTO DA PISTA

OBJETIVO

Repor nas melhores condições operacionais os pavimentos betuminosos da pista e caminhos de circulação.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Os pavimentos betuminosos da pista e caminhos de circulação apresentam uma fendilhação e desagregação superficial com rápida evolução, consequência do envelhecimento precoce do ligante betuminoso, situação que resulta das condições ambientais altamente agressivas.

Trata-se de uma obra que terá que ser realizada num horário muito curto de modo a perturbar ao mínimo o funcionamento do Aeroporto.

Assim, fixou-se um período de trabalho das 00h às 6h, situação que terá reflexos mínimos no tráfego previsto se for devidamente articulada em tempo útil com a coordenação de *Slots*.

Os trabalhos principais a realizar são:

- Fresagem de pavimentos;
- Aplicação de massas betuminosas;
- Desmontagem e remontagem de armaduras de sinalização luminosa;
- Pinturas de sinalização diurnas.

SUBSTITUIÇÃO DE EQUIPAMENTOS DO SISTEMA DE BAGAGEM 100% *SCREENING*

OBJETIVO

Dotar o Aeroporto da Madeira de equipamentos de verificação de rastreio de bagagem de porão (100% *Screening)* mais evoluído de acordo com o *standard* 2.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

De acordo com o regulamento europeu EC *standard* 2 é obrigatória a substituição dos equipamentos *standard* I existentes por *standard* 2 que poderão manter-se em funcionamento até 2020 (*) data em que será obrigatória a utilização de equipamentos *Standard* 3.

Assim, no concurso preparado pela ANA/DSTE foram adquiridos para o Aeroporto da Madeira novos equipamentos de acordo com o *Standard* 2.

REORGANIZAÇÃO DAS ÁREAS COMERCIAIS

OBJETIVO

Dotar o Aeroporto da Madeira de um espaço comercial, no lado ar, que permita potenciar a atividade comercial, através da introdução de novos conceitos e da reorganização dos existentes.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

A procura por parte de novos concessionários de espaços na zona de embarque (lado ar) obrigou à reorganização e reformulação de toda a área de modo a acomodar um maior número de concessionários, melhorando a exposição dos seus espaços bem como a circulação na sala de embarque.

O aumento da área de ocupação associado ao potencial aumento das vendas justificaram economicamente o investimento.

PROJETO SEGURANÇA – ATUALIZAÇÃO DE DIVERSOS EQUIPAMENTOS DE RAIO X

OBJETIVO

Substituir os equipamentos de rastreio de bagagem de mão, carga e passageiros que se encontravam obsoletos por novos equipamentos dotados de características adequadas à mais moderna regulamentação e consequentemente melhorando a segurança aeroportuária.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Trata-se de assegurar o cumprimento imediato de alguns normativos legais aplicáveis aos aeroportos nacionais através da substituição dos equipamentos obsoletos.

O projeto tem por objeto a aquisição de quatro equipamentos de rastreio de bagagem por Raio-X, 1 (um) equipamento de rastreio de carga por Raio-X e 2 (dois) pórticos detetores de metais e a retoma de 4 (quatro) equipamentos de rastreio de bagagem RAPISCAN série 500.

Não estão incluídos os equipamentos para o rastreio de líquidos cujo projeto está em desenvolvimento na ANA/DSTE e constituirá um projeto corporativo.

PROJETO SITI – SISTEMA INTEGRADO DE TELECOMUNICAÇÕES E INFORMAÇÃO

OBJETIVO

Foi possível no ano 2010 apresentar uma candidatura ao FEDER através do programa Intervir+ tendo em vista a atualização de sete componentes associadas às telecomunicações e informação:

- Reformulação da Rede de Dados do Aeroporto da Madeira;
- Aquisição de Equipamentos de voz para os Aeroportos da Madeira;
- Ampliação do Sistema de Televisão em circuito fechado (CCTV) do Aeroporto da Madeira;
- Aquisição de solução de Virtualização e *Storage* para a Rede de Dados do Aeroporto da Madeira;
- Aquisição de um Sistema de Informação Interativa;
- Sistema de Monitorização das Redes dos Aeroportos da Madeira;
- Sistema Eletrónico de Chamada Coletiva de Voz.

No âmbito desta candidatura foi atribuída uma comparticipação de 80 % a fundo perdido o que permitiu a atualização tecnológica das componentes referidas.

MONITORIZAÇÃO DO RUÍDO

OBJETIVO

Este projeto visa garantir a atualização do Sistema de Monitorização de Ruído instalado em 2002 e que se encontra obsoleto.

Por outro lado, visa também a acreditação das medições de ruído realizadas pelo Sistema de Monitorização de Ruído (SMR) instalado nos Aeroportos da Madeira de forma a dar cumprimento integral às disposições presentes no artigo 34º do Regulamento Geral do Ruído que se tornaram obrigatórias em Fevereiro de 2011.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

O projeto foi desenvolvido em 2 momentos, um primeiro visando a substituição/*upgrade* do hardware e software existentes e um segundo momento, ainda a decorrer, em que face às necessidades identificadas no âmbito do processo de acreditação, tornou-se necessário adquirir hardware, para fazer face a requisitos normativos.

PARQUES DE ESTACIONAMENTO; FORNECIMENTO DE EQUIPAMENTOS DE CONTROLO E PAGAMENTO/*HARDWARE* E *SOFTWARE*; FECHO DE NÚCLEOS VERTICAIS

OBJETIVO

Ao nível dos parques de estacionamento do AM, procurou-se resolver os dois principais problemas existentes:

1.º Os atuais equipamentos de controlo e pagamento dos parques estão tecnicamente desajustados implicando elevados gastos ao nível de reparações e consumíveis, para além do *software* de faturação não cumprir as disposições legais.

2.º Em condições meteorológicas adversas, os núcleos o acesso do terminal aos parques tornam substancialmente incomoda a sua utilização. Recorrentemente, os ascensores ali existentes ficam inoperacionais, como consequência da entrada de água das chuvas nas caixas dos elevadores, afetando e respetivo equipamento.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

A substituição dos equipamentos de controlo e pagamento resulta da necessidade de cumprir um imperativo legal, bem como a atualização do sistema de gestão que passará a permitir a extração dos elementos necessários a uma adequada gestão desta área de negócio.

O fecho dos núcleos justifica-se pela necessidade de oferecer melhores condições de acesso com um mínimo de conforto aos passageiros no percurso que interliga a Aerogare aos parques de estacionamento. Este fecho permitirá em paralelo proteger os quatro elevadores, evitando-se assim quer os custos de reparação, quer os constrangimentos associados à sua inoperacionalidade.

SISTEMA CUPPS + CUSS + BRS (*HARDWARE*)

OBJETIVO

A ANA deliberou aprovar um projeto corporativo designado de CUPPS + CUSS + BRS para todos os aeroportos incluindo a ANAM. Por razões contratuais (associado aos diversos contratos existentes nos diversos aeroportos) na ANAM este sistema só será implementado em Maio 2014. Entretanto, e tendo em conta que as impressoras de *check-in* já têm 12 anos de utilização e porque o projeto corporativo as não incluía, foi deliberado pela ANAM a aquisição de quarenta (ATB) e de quarenta (BTP) para o aeroporto da Madeira compatíveis com o projeto a implementar em 2014.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Parte das atuais ATB e BTP encontram-se inoperacionais e com custos elevados de reparação e as que ainda estão a funcionar apresentam graves deficiências de funcionamento.

SISTEMA CUPPS + CUSS + BRS (*SOFTWARE*)

OBJETIVO

Uniformizar todos os equipamentos de processamento de passageiros ao nível da rede de aeroportos nacionais.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Este novo contrato traduz-se na implementação, a partir de Maio de 2014, dos seguintes sistemas nos Aeroportos da Madeira e Porto Santo:

- CUPPS - *Common Use Passenger Processing Systems* – Sistema utilizado para suportar o processo de *check-in* e embarque de passageiros em plataformas standard. Permite a ligação em tempo real aos sistemas das companhias (DCS);
- CUSS - *Common Use Self-Service* - Sistema de quiosques partilhados para a realização de *self check-in*;
- BRS - *Baggage Reconciliation System* - Sistema que permite fazer a reconciliação da bagagem com o passageiro. Este sistema permite de uma forma totalmente automatizada a reconciliação, monitorização e gestão dos dados relativos às bagagens.

IMPLEMENTAÇÃO DE MEDIDAS DE EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

OBJETIVO

Diminuir o consumo de energia no Aeroporto da Madeira, com impacto direto nos custos com a inerente redução da pegada de carbono.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Com base nos resultados obtidos numa auditoria energética, foram identificadas medidas de utilização racional de energia as quais têm influência no consumo, podendo ter ou não impacto na classificação energética dos edifícios.

SUBSTITUIÇÃO DE EQUIPAMENTOS E SISTEMA AEROPORTUÁRIO

OBJETIVO

Melhoria das condições da infraestrutura aeroportuária.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Os edifícios constituintes da infraestrutura aeroportuária:

- Terminal de Passageiros – 10.000 m²
- VIP/DAM - 400 m²
- Edifícios dos *handlers* – 3.000 m²
- Quartel dos Bombeiros - 2.000 m²
- Terminal de carga - 4.000 m²
- Edifício da Manutenção 1.200 m²
- Centrais elétricas de emergência isoladas - 1.400 m²

Carecem de uma reparação genérica de beneficiação designadamente nas suas envolventes exteriores.

Aeroporto do Porto Santo

TRABALHOS COMPLEMENTARES DO HBS

OBJETIVO

Destina-se a complementar os Sistemas de Verificação de Bagagem de porão (100% *Screening*) no Aeroporto do Porto Santo, com as condições para desativação e/ou explosão de bagagens "suspeitas" consideradas "ameaças", que vierem a ser estabelecidas como "*standard*" a nível dos aeroportos europeus.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

A primeira fase do Sistema de verificação de Bagagem de porão (100% *Screening)* encontra-se concluída e o arranque dos trabalhos complementares está dependente da conclusão dos estudos sobre a solução a adotar, trabalho que decorre entre a ANA/DSTE e as forças e Serviços de Segurança responsáveis.

REFORÇO E REPERFILAMENTO DA PISTA

OBJETIVO

Repor as condições operacionais dos pavimentos betuminosos do APS incluindo os sistemas de drenagem nos 550m finais da pista.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Os pavimentos betuminosos da pista apresentam desagregação superficial muito elevada e uma idade superior a 20 anos.

Os principais trabalhos considerados são:

- Fresagem superficial;
- Aplicação de betão betuminoso;
- Substituição dos coletores pluviais nas bermas e respetivas ligações ao exterior;
- Pinturas de sinalização diurna;
- Beneficiação das juntas de pavimento rígidos;
- Substituição da rede de hidrantes de combate a incêndios;
- Trabalhos diversos.

PROJETO SITI – SISTEMA INTEGRADO DE TELECOMUNICAÇÕES E INFORMAÇÃO

OBJETIVO

Trata-se da quota-parte correspondente ao APS da componente do projeto SITI-Sistema Integrado de Telecomunicações e informação na componente do sistema eletrónico de chamada coletiva.

IMPLEMENTAÇÃO DE MEDIDAS DE EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

OBJETIVO

Diminuir o consumo de energia no Aeroporto do Porto Santo, com impacto direto nos custos e com a inerente redução da pegada de carbono.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Com base nos resultados obtidos numa auditoria energética, foram identificadas medidas de utilização racional de energia as quais têm influência no consumo e consequentemente na pegada de carbono.

PARQUES DE ESTACIONAMENTO; FORNECIMENTO DE EQUIPAMENTOS DE CONTROLO E PAGAMENTO/*HARDWARE* E *SOFTWARE*; BENEFICIAÇÕES DIVERSAS

OBJETIVO

Dotar o Aeroporto do Porto Santo de um parque público com equipamento de controlo de entrada, saída e faturação nos termos legais.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Para além destes trabalhos são necessárias pequenas adaptações de construção e reparação do parque atualmente existente.

A quota-parte no projeto relativa ao APS corresponde em termos de *hardware* e *software* e pequenos trabalhos necessários de beneficiação.

SISTEMA CUPPS + CUSS + BRS (*HARDWARE* E *SOFTWARE*)

OBJETIVO

A ANA deliberou aprovar um projeto corporativo designado de CUPPS + CUSS + BRS para todos os aeroportos incluindo a ANAM. Por razões contratuais (associado aos diversos contratos existentes nos diversos aeroportos) na ANAM este sistema só será implementado em Maio 2014. Entretanto, e tendo em conta que as impressoras de *check-in* já têm 12 anos de utilização e porque o projeto corporativo as não incluía foi deliberado pela ANAM a aquisição de seis (ATB) e de seis (BTP) para o aeroporto do Porto Santo compatíveis com o projeto a implementar em 2014.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

Parte das atuais ATB e BTP encontram-se inoperacionais e com custos elevados de reparação e as que ainda estão a funcionar apresentam graves deficiências de funcionamento.

SUBSTITUIÇÃO DE EQUIPAMENTOS E SISTEMAS AEROPORTUÁRIOS

OBJETIVO

Melhoria das condições no terminal de passageiros e edifícios anexos.

ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DA INTERVENÇÃO

O terminal de passageiros foi inaugurado em 1995 e tem uma cobertura metálica com uma área de 8.000 m2 que carece de uma grande intervenção. Os edifícios anexos, nomeadamente oficinas e postos de transformação datam do final dos anos 60 e carecem de uma reparação geral da envolvente externa e de algumas beneficiações internas para adaptação ao quadro normativo legal, designadamente SHST.

APÊNDICE IV

Inovação e Desenvolvimento

ESTRATÉGIA DE INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO

Para consubstanciar a Estratégia De Inovação e de Desenvolvimento Tecnológico prevê-se desenvolver um conjunto de ações nas diferentes vertentes:

- Sistema de Gestão de IDI
  - Manter e desenvolver um Sistema de Gestão IDI em conformidade com os requisitos aplicáveis, promovendo a sua divulgação no interior da empresa;
  - Manter a certificação do SGIDI de acordo com a norma NP4457;
  - Realização sob a égide da Gestão de Topo a promoção do SGIDI na orientação estratégica da empresa, pela melhoria contínua da qualidade, eficiência e eficácia dos seus processos e iniciativas;
  - Promover a utilização das ferramentas de gestão de IDI ao grupo de aeroportos VINCI;
  - No domínio da captação de ideias lançamento de desafios em articulação com a VINCI;
  - Instituir uma Comissão de Avaliação de Ideias envolvendo representantes da Gestão de Topo;
  - Promover a comunicação das atividades e resultados da IDI através da realização de ações de Comunicação e Disseminação na envolvente interna e externa da empresa;
  - Avaliação da possibilidade de se concorrer aos prémios de inovação já existentes na VINCI.
- Projetos de I&DT e inovadores
  - Coordenar e assegurar a participação (nas vertentes técnicas, administrativas e financeiras) dos projetos de I&D em curso ou que a ANA venha a integrar no âmbito de programas comunitários cofinanciados ou outros;
  - Promover a integração de candidaturas a projetos de I&D cofinanciados de interesse para o aprofundamento do conhecimento aeroportuário e para o desenvolvimento de soluções adequadas para a ANA;
  - Assegurar uma adequada gestão dos incentivos financeiros associados à participação em atividades de I&DT;
  - Promover e acompanhar o desenvolvimento de projetos inovadores em particular os que resultem da gestão de ideias;

- Manter uma colaboração estreita com a ACI e SESARJU visando a adequação dos processos aeroportuários a novos conceitos e tendências da indústria;
- Assegurar a articulação do desenvolvimento e implementação do A-CDM em diferentes aeroportos da ANA com o SESARJU / Eurocontrol;
- Operacionalizar soluções inovadoras que resultem das atividades de I&DT;
- Assegurar a retenção na ANA do conhecimento adquirido com a participação em projetos de I&DT e Inovação.

- Parcerias Estratégicas
  - Rever e fomentar o desenvolvimento de protocolos de parcerias entre a ANA e entidades do Sistema Cientifico e Tecnológico ou de Educação no âmbito da I&D;
  - Representação externa da ANA em organizações nacionais, comunitárias ou internacionais promotoras do desenvolvimento e do progresso tecnológico aeroportuário, da inovação ou outras diretamente relacionadas com as atividades no âmbito da inovação;
  - Apoio ao desenvolvimento de uma cultura de criatividade, empreendedorismo e partilha de conhecimento, em colaboração com os parceiros tecnológicos, científicos. Identificação, promoção e disseminação do conhecimento residente na ANA e VINCI promovendo a sua valorização na envolvente externa;
  - Estabelecer parcerias que potenciem a participação no Programa HORIZONTE 2020 incluindo com parceiros brasileiros;
  - Incentivar os colaboradores da ANA a elaborarem artigos e "*scientific papers*" com entidades e/ou empresas da nossa rede de inovação
  - Estabelecer uma estratégia para o desenvolvimento e comercialização de produtos inovadores baseada:
    - Em parceria com entidades e/ou empresas da nossa rede de inovação
    - Na utilização dos Aeroportos ANA como "Plataformas de Demonstração" de Know-how e de serviços para os aeroportos do Grupo e também para os mercados internacionais;

- Plano Tecnológico

  – Criação de um repositório com documentação existente para os diferentes sistemas tecnológicos utilizados na gestão aeroportuária12, nos diferentes aeroportos ANA (em particular as especificações do produto, documentos de interface e relatórios de teste e aceitação). Um acervo de conhecimento relevante para aquisição e desenvolvimentos futuros;

  – Estabelecer requisitos para a documentação, incluindo conteúdos mínimos, a solicitar na aquisição de futuros sistemas tecnológicos para as operações aeroportuárias;

  – Identificar para novos sistemas os conceitos aplicáveis a médio prazo e as tendências da indústria evitando a aquisição de soluções tidas como de referência mas em vias de serem revistas ou passíveis de ficarem desatualizadas durante o tempo de vida previsível;

  – Elaboração e atualização de um "Plano Tecnológico" devidamente articulado com os planos operacionais dos diferentes aeroportos, visando a interoperabilidade e o funcionamento integrado dos diversos sistemas e contribuindo de forma significativa para a flexibilidade e performance aeroportuária.

---

[12] Sistemas aeroportuários a considerar no plano tecnológico: Airport Operational Data Base; Airport Collaborative Decision Making; *Security systems* (incluindo controle de acessos); *Safety Management systems;* A-SMGCS; Airport Operations Centre; Flight Information System; Common Use Terminal Equipment; Baggage Handling System; Resource Management System; Building Management System; Environmental Management System; Maintenance Management System; Parking Management; Coms/Ais info Management; System; Wide Information Management; Web side.

Glossário

A

ACDM – *Airport Collaborative Decision Making*
ACI – *Airports Council International*
AEA – *Association of European Airlines*
AENA – *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea*
AFR – Aeroporto de Faro
AIP – *Aeronautical Information Portugal*
AJPII – Aeroporto João Paulo II (Ponta Delgada)
ALS – Aeroporto de Lisboa
APRON – Plataforma
ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.
ANAM – Aeroportos da Madeira, S.A.
ANSP – *Air Navigation Service Provider*
AOP – *Airport Operation Plan*
APCER – Associação Portuguesa de Certificação
APOC – *Airport Operations Centre*
APQ – Associação Portuguesa de Qualidade
ASC – Aeroporto Francisco Sá carneiro (Porto)
ASQ – *Airport Service Quality*
AT1 – Aeródromo de Trânsito nº 1 (Figo Maduro)
ATM – *Air Traffic Management*
AVAC – Aquecimento, Ventilação e Ar Condicionado
A-SMGCS – *Advanced Surface Movement Guidance and Control System*

B

BENCHMARKING – Processo de comparação de desempenho entre dois ou mais sistemas
BFGNR – Brigada Fiscal da Guarda Nacional Republicana
BRIC – Brasil, Rússia, Índica e China

C

CAPA – Center of Asia Pacific Aviation
CAPEX – *Capital Expenditure*
CATERING – Fornecimento de refeições às aeronaves
CDA – *Continuous Descent Approach*
CDM – *Collaborative Decision Making*
CITY-BREAKS – férias de curta duração numa cidade, envolvendo visitas a museus, galerias e restaurantes
CITY-PAIRS – Pares de cidades
COST RECOVERY – Recuperação de custos

D

DAA – Direção dos Aeroportos dos Açores (refere-se aos aeroportos de Santa Maria, Ponta Delgada, Horta e Flores)
DASHBORARD – Painel de indicadores

E

EAPRI - *European Aviation Plan for the Prevention of Runway Incursions*
EASA - *European Aviation Safey Agency*

EBIT - *Earnings Before Interest and Taxes*
EBITDA – *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*
EC - *European Commission*
ECAC - *European Civil Aviation Conference*
EFQM – *European Foundation for Quality Management*
ELFAA – European Low Fare Airline Association
eTOD – *Eletronic Terrain and Obstacle Data*

F
FAP – Força Aérea Portuguesa
FMI – Fundo Monetário Internacional
FRTT – *Flight Crew Reaction Time to Take-off Clearance*
FUEL FARM – Depósitos de combustível dos aeroportos

G
GNSS – *Global Navigation Satellite System*
GRUPO DE LISBOA – Inclui os aeroportos de Lisboa, Açores, Madeira e Terminal Civil de Beja
GSA – Gestor de Segurança do Aeroporto
GSE – Ground Support Equipment

H
HBS - *Hold Bagage Secrrening*
HUB – Placa giratória de tráfego

I
IATA – *International Airport Transport Association*
ICAO – *International Civil Aviation Organization*
ICNF – Instituto para a Conservação da Natureza e Florestas
IFRIC – International Financial Reporting Interpretations Committee
ILS/DME – *Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment*
INAC – Instituto Nacional da Aviação Civil
INBOUND – Passageiros não residentes que visitam Portugal
I&D – Inovação e Desenvolvimento

K
KISS-AND-FLY – Área de despedida
KPI – *Key Performance Indicator*

L
LAG – Líquido, Aerosol e Gel
LCC – *Low Cost Carriers*
LDEN – Nível dia-entardecer-noite (indicador da média ponderada do ruído nas 24 h do dia)
LSSIP – *Local Single Sky Implementation Plan*

M
MCT – *Minimum Connecting Time*
MER – Mapas Estratégicos de Ruído

MIG – Modelo Integrado de Gestão

N

NAV, EPE – Navegação Aérea de Portugal, E.P.E.
NFC – *Near Field Communication*
NLA – *New Large Aircraft*
NOP – *Network Operation Plan*
NOTAM – *Notice to Airman (*Alerta para os pilotos*)*

O

OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
OMT – Organização Mundial de Turismo
OPEX – *Operational Expenditure*
OUTBOUND – Passageiros residentes que se deslocam para um país estrangeiro

P

PAX – Abreviatura de Passageiro
PDALS – Plano de Desenvolvimento do Aeroporto de Lisboa
PDCA – *Plan-Do-Check-Act*
PEAK HOUR – Hora de Ponta
PENT – Plano Estratégico para o Turismo
PIB – Produto Interno Bruto
PMR – Passageiros de Mobilidade Reduzida
PSA – Plano de Segurança do Aeroporto

Q

QREN – Quadro de Referência Estratégica Nacional

R

RAM – Região Autónoma da Madeira
RCM – Resolução do Conselho de Ministros
REPEX – *Reposition Expenditure*
RESA – *Runway End Safety Area*
RET – *Rapid Exit Taxiway*
RFID – *Radio Frequency Identification*
RLVT – Região de Lisboa e Vale do Tejo
RMM – Receita Média Máxima
ROI – *Return on Investment*
ROT – *Runway Ocuppancy Time*
RPK – *Revenue Passenger Kilometer*
RQSA – Regime de Qualidade e Serviço Aeroportuário
RRMM – Receita Regulada Média Máxima

S

SAFETY – Segurança operacional da aviação civil
SECURITY – Segurança da Aviação Civil contra atos ilícitos
SEF – Serviço de estrangeiros e Fronteira
SES – *Single European Sky*

SESAR – *Single European Sky ATM Research Programme*
SLA – *Service Level Agreement*
SGI – Sistema de gestão Integrado
SGIDI – Sistema de Gestão de Investigação, Desenvolvimento e Inovação
SJU – *SESAR Joint Undertaking*
SLCI – Serviço de Luta Contra Incêndios
SLOA – *Stakeholder Line of Action*
STAKEHOLDERS - Parceiros
SMS – *Safety Management System*
STAND – Posição de estacionamento de aeronave
SeMS – *Security Management System*

T

TAXIWAY – Caminho de circulação
TAM – *Total Airport Management*
TEN-T – *Trans-European Transport Network*
TU – *Traffic Unit*

U

UE – *European Union*

Y

YIELD - Taxa interna de rendibilidade anualizada de um ativo

21 ANEXO IV – MAPA GLOBAL DOS PROJETOS PRIORITÁRIOS

21.1 SECTOR FERROVIÁRIO

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.	RTE-T	1T 14	2T 14	2S 14	1S 15	2S 15	1S 16	2S 16	1S 17	2S 17	1S 18	2S 18	1S 19	2S 19	1S 20	2S 20	1S 21	2S 21
CORREDOR DA FACHADA ATLÂNTICA	**734**	**0**	**520**	**0**	**214**																		
Conclusão do Plano de Modernização - Linha do Norte	400		300	0	100	Principal																	
Linha do Minho (Nine - Valença, Ermesinde - Contumil, Ramal Secil na Trofa, Ramal Particular SN Longos da Maia)	145		110	0	35	Global																	
Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos (Meleças / Louriçal, Ramal de Alfarelos, Ramal Secil, Ramal do Ramalhal - Valouro)	135		70	0	65																		
Linha do Sul (Porto de Setúbal + Praias do Sado)	20		15	0	5	Global																	
Linha de Leixões (Terminal de Leixões / Porto de Leixões)	20		15	0	5	Principal																	
Linha do Sul (Terminal de Termitrena)	14		10	0	4	Global																	

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.	RTE-T	1T 14	2T 14	2S 14	1S 15	2S 15	1S 16	2S 16	1S 17	2S 17	1S 18	2S 18	1S 19	2S 19	1S 20	2S 20	1S 21	2S 21
CORREDOR INTERNACIONAL NORTE	**980**	**0**	**690**	**0**	**290**																		
Corredor Aveiro / Leixões – Vilar Formoso | Linha Beira Alta (Ramal Porto Aveiro + Ramal Portucel Cacia + Plataforma de Cacia + Pampilhosa/V Formoso + Ramal de Viseu)	900		630	0	270	Principal																	
Linha Beira Baixa (Covilhã-Guarda)	80		60	0	20	Global																	
CORREDOR INTERNACIONAL SUL	**800**	**0**	**320**	**0**	**480**																		
Corredor Sines / Setúbal / Lisboa – Caia (Sines / Setúbal / Lisboa - Caia + Poceirão - V. Novas + Bombel - Casa Branca + Ramal Petrogal Sines)	800 a 1.000		320	0	480	Principal																	
CORREDOR DO ALGARVE	**55**	**0**	**44**	**0**	**11**																		
Linha do Algarve (Lagos - Tunes + Faro - Vila Real de Santo António + Ligação ao Aeroporto de Faro)	55		44	0	11	Global																	

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.	RTE-T	1T 14	2T 14	2S 14	1S 15	2S 15	1S 16	2S 16	1S 17	2S 17	1S 18	2S 18	1S 19	2S 19	1S 20	2S 20	1S 21	2S 21
DESENVOLVIMENTO DO INTERIOR	**1.850**	**10**	**1.042**	**6**	**792**																		
Linha do Douro (Caíde - Marco de Canaveses)	20	10	0	0	10																		
Linha do Douro (Marco - Régua)	20		16	0	4																		
Linha do Douro (Régua - Pocinho)	16		14	0	2																		
Linha do Vouga (Aveiro - Sernada do Vouga e Espinho - Oliveira de Azeméis)	3		2	0	1																		
Linha do Sul (Ramal de Neves Corvo)	11		0	6	6																		
Corredor Aveiro / Leixões – Vilar Formoso | Linha Beira Alta (Ramal Porto Aveiro + Ramal Portucel Cacia + Plataforma de Cacia + Pampilhosa/V Formoso + Ramal de Viseu)	900	0	630	0	270	Principal																	
Linha Beira Baixa (Covilhã-Guarda)	80	0	60	0	20																		

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.	RTE-T	1T 14	2T 14	2S 14	1S 15	2S 15	1S 16	2S 16	1S 17	2S 17	1S 18	2S 18	1S 19	2S 19	1S 20	2S 20	1S 21	2S 21
Corredor Sines / Setúbal / Lisboa – Caia (Sines / Setúbal / Lisboa - Caia + Poceirão - V. Novas + Bombel - Casa Branca + Ramal Petrogal Sines)	800	0	320	0	480	Principal																	
TOTAL	**2.639**	**10**	**1.606**	**6**	**1.017**																		

Legenda:

Decisão preliminar

Estudos

Contratação/adjudicação

Construção

Abertura

21.2 SECTOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.	RTE-T	1T14	2T14	2S14	1S15	2S15	1S16	2S16	1S17	2S17	1S18	2S18	1S19	2S19	1S20	2S20	1S21	2S21
CORREDOR DA FACHADA ATLÂNTICA	**1.524**	**0**	**385**	**945**	**194**																		
Porto de Leixões - Ampliação do Terminal de Contentores Sul	38		8	30	0	Principal																	
Porto de Leixões – Criação de um novo terminal de contentores a fundos - 14 m (ZH)	200		40	160	0	Principal																	
Porto de Leixões - Novo Terminal de Cruzeiros	50		0	0	50	Principal																	
Porto de Leixões - Plataforma Logística	118		24	94	0	Principal																	
Via navegável do Douro	50		10	0	40	Principal																	
V.N.Douro - Intervenções nas eclusas, procurando ultrapassar a obsolescência técnica, logística e funcional	24		5	19	0	Principal																	
Porto de Aveiro - Criação de condições (acesso marítimo) que	26		19	0	7	Global																	

PROJETO	INVEST. (M€)	QR EN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.	RTE-T	1T14	2T14	2S14	1S15	2S15	1S16	2S16	1S17	2S17	1S18	2S18	1S19	2S19	1S20	2S20	1S21	2S21
permitam entrada e saída de navios de maior dimensão, incluindo durante o período noturno																							
Porto de Aveiro – Logística: Infraestruturação, melhoria das infraestruturas marítimas, construção terminal intermodal da ZALI e expansão da plataforma logística de Cacia	54		35	0	19	Global																	
Porto de Aveiro - Melhoria das condições operacionais dos terminais ro-ro / contentores, de granéis líquidos e sólidos e reforço dos interfaces ferroviários	4		3	0	1	Global																	
Porto da Figueira da Foz - Aprofundamento da barra e canal de acesso e alargamento da bacia de manobras para receção de navios de maior dimensão	25		18	0	7																		
Porto de Lisboa - Aumento da eficiência do atual terminal - TC de Alcântara	47		9	37	0	Principal																	
Porto de Lisboa - Novo Terminal de Contentores	600		120	480	0	Principal																	
Porto de Lisboa - Reativação do Cais da Siderurgia Nacional (Terminal do Seixal)	6		1	5	0	Principal																	
Porto de Lisboa - Melhoria da navegabilidade e descontaminação do estuário do Tejo Seixal (SN) + Alhandra (Cimpor)	90		72	0	18	Principal																	

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.	RTE-T	1T14	2T14	2S14	1S15	2S15	1S16	2S16	1S17	2S17	1S18	2S18	1S19	2S19	1S20	2S20	1S21	2S21
Porto de Lisboa – Nova Gare de Passageiros de Cruzeiros	25		0	25	0	Principal																	
Porto de Setúbal - Expansão do Terminal Roll-On Roll-Off para jusante	4		3	0	1	Global																	
Porto de Setúbal - Melhoria das acessibilidades marítimas - barra e canais Norte e Sul - e otimização de fundos/calado junto aos cais	25		18	0	7	Global																	
Porto de Sines - Expansão do Terminal de Contentores (Terminal XXI) e ampliação das infraestruturas de proteção marítima	139		0	94	45	Principal																	
CORREDOR DO ALGARVE	**10**	**0**	**4**	**0**	**6**																		
Portos do Algarve - Melhoria das condições de acesso marítimo e das instalações de passageiros e carga (Portimão e Faro)	10		4	0	6	Global																	
TOTAL	**1.534**	**0**	**389**	**945**	**200**																		

Legenda:

Decisão preliminar

Estudos

Contratação/adjudicação

Construção

Abertura

21.3 SECTOR RODOVIÁRIO

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.	RTE-T	1T 14	2T 14	2S 14	1S 15	2S 15	1S 16	2S 16	1S 17	2S 17	1S 18	2S 18	1S 19	2S 19	1S 20	2S 20	1S 21	2S 21
CORREDOR DA FACHADA ATLÂNTICA	**5**	**0**	**0**	**0**	**5**																		
IC16. Radial da Pontinha	5		0	0	5																		
CORREDOR INTERNACIONAL NORTE	**785**	**120**	**10**	**600**	**55**																		
IP4. Túnel do Marão	173	120	0	0	53	Global																	
IP3. Coimbra – Viseu	600		0	600	0	Global																	
IP5. Vilar Formoso – Fronteira	12		10	0	2	Principal																	
CORREDOR INTERNACIONAL SUL	**40**	**0**	**32**	**0**	**8**																		

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.	RTE-T	1T 14	2T 14	2S 14	1S 15	2S 15	1S 16	2S 16	1S 17	2S 17	1S 18	2S 18	1S 19	2S 19	1S 20	2S 20	1S 21	2S 21
IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1)	40		32	0	8	Principal																	
DESENVOLVIMENTO DO INTERIOR	**893**	**120**	**96**	**600**	**77**																		
Nó do IP1/A1 com o IC9	5		4	0	1																		
Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia	20		16	0	4																		
Corredor do IC35: Penafiel - Entre-os-Rios e Arouca – Stª Mª Feira	23		18	0	5																		
IP8. St. Margarida do Sado – Beja	15		12	0	3	Global																	
Abertura da ponte de	5		4	0	1																		

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.	RTE-T	1T 14	2T 14	2S 14	1S 15	2S 15	1S 16	2S 16	1S 17	2S 17	1S 18	2S 18	1S 19	2S 19	1S 20	2S 20	1S 21	2S 21
Constância / Praia do Ribatejo a pesados																							
IP4. Túnel do Marão	*173*	*120*	*0*	*0*	*53*	*Global*																	
IP3. Coimbra – Viseu	*600*	*0*	*0*	*600*	*0*	*Global*																	
IP5. Vilar Formoso – Fronteira	*12*	*0*	*9,6*	*0*	*2,4*	*Principal*																	
IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1)	*40*	*0*	*32*	*0*	*8*	*Principal*																	
TOTAL	**898**	**120**	**96**	**600**	**82**																		

21.4 SECTOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.	RTE-T	1T14	2T14	2S14	1S15	2S15	1S16	2S16	1S17	2S17	1S18	2S18	1S19	2S19	1S20	2S20	1S21	2S21
CORREDOR DA FACHADA ATLÂNTICA	**172**	**0**	**0**	**172**	**0**																		
Plano Estratégico da ANA - Desenvolvimento do Aeroporto Sá Carneiro	25			25	0	Principal																	
Plano Estratégico da ANA - Desenvolvimento do Aeroporto de Lisboa	137			137	0	Principal																	
Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa	5			5	0	Principal																	
Integrators – proposta Rangel (FedEx)	5			5	0	Principal																	

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.	RTE-T	1T14	2T14	2S14	1S15	2S15	1S16	2S16	1S17	2S17	1S18	2S18	1S19	2S19	1S20	2S20	1S21	2S21
CORREDOR DO ALGARVE	**66**	**0**	**0**	**66**	**0**																		
Plano Estratégico da ANA - Desenvolvimento do Aeroporto de Faro	66			66	0	Global																	
CORREDOR DO INTERIOR	**3**	**0**	**0**	**3**	**0**																		
Plano Estratégico da ANA - Desenvolvimento do Aeroporto de Beja	3			3	0																		
TOTAL	**241**	**0**	**0**	**241**	**0**																		

Legenda:

- **Decisão preliminar**
- **Estudos**
- **Contratação/adjudicação**
- **Construção**
- **Abertura**

21.5 TRANSPORTES PÚBLICO DE PASSAGEIROS

PROJETO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.	RTE-T	1T14	2T14	2S14	1S15	2S15	1S16	2S16	1S17	2S17	1S18	2S18	1S19	2S19	1S20	2S20	1S21	2S21
Metro de Lisboa / Extensão à Reboleira	15	15	0	0	0																		
Linha de Cascais	160		128	32	0																		
Outros serviços públicos de transporte de passageiros a nível nacional	580	0	464	56	60																		
TOTAL	**755**	**15**	**592**	**88**	**60**																		

Legenda:

- **Decisão preliminar**
- **Estudos**
- **Contratação/adjudicação**
- **Construção**
- **Abertura**

21.6 DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO POR SECTOR

SECTOR	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Sector ferroviário	2.639	10	1.606	6	1.017
Sector marítimo-portuário	1.534	0	389	945	200
Sector rodoviário	898	120	96	600	82
Sector aéreo e aeroportuário	241	0	0	241	0
Transportes públicos de passageiros	755	15	592	88	60
TOTAL	**6.067**	**145**	**2.683**	**1.880**	**1.359**

Ilustração 48 - Distribuição de investimento por sector

21.7 DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO POR CORREDOR PRIORITÁRIO

EIXO PRIORITÁRIO	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
Corredor da fachada atlântica	2.435	0	905	1.117	413
Corredor internacional norte	1.765	120	700	600	345
Corredor internacional sul	840	0	352	0	488
Corredor do interior[6]	2.746	130	1.138	609	869
Corredor do Algarve	131	0	48	66	17
Transportes públicos de passageiros	755	15	592	88	60
TOTAL	**6.067**	**145**	**2.683**	**1.880**	**1.359**

Ilustração 49 - Distribuição de investimento por corredor prioritário

[6] NOTA: Os projetos integrantes do corredor internacional norte e corredor internacional sul beneficiam duplamente o desenvolvimento daqueles corredores e do corredor do interior.

21.8 DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO POR TIPO DE REDE

INTEGRAÇÃO NA RTE-T	INVEST. (M€)	QREN	F. COM. 14-20	PRIV.	PUB.
RTE-T Principal	3.731	0	1.595	1.117	1.018
RTE-T Global	1.290	120	333	666	171
Não RTE-T	1.046	25	755	97	170
TOTAL	**6.067**	**145**	**2.683**	**1.880**	**1.359**

Ilustração 50 - Distribuição por tipo de rede

22 ANEXO V – FICHAS DOS PROJETOS DE INVESTIMENTO PRIORITÁRIOS

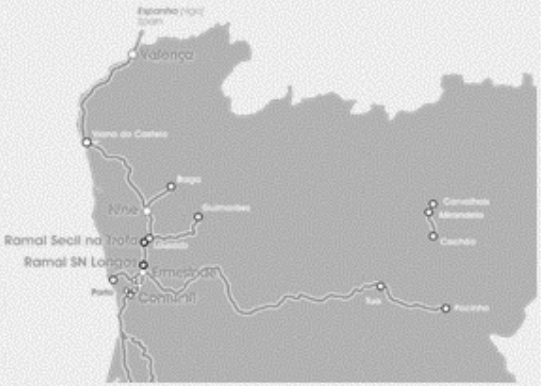
22.1 SECTOR FERROVIÁRIO

Linha do Norte (Gaia / Ovar - Alfarelos / Pampilhosa - Vale de Santarém/ Entroncamento, Alverca / Castanh. Ribatejo, Terminal Bobadela)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto de reabilitação da linha do Norte, espinha dorsal da Rede Ferroviária Nacional, integrado numa estratégia de desenvolvimento assente em princípios de aumento da eficiência, competitividade e sustentabilidade do sistema de transportes, dinamização do crescimento económico e aumento da coesão social e territorial, traduz-se numa intervenção fundamental para o desenvolvimento do sistema ferroviário. A conclusão da reabilitação visa dotar esta linha de condições homogéneas de exploração, eliminando constrangimentos, aumentando os níveis de segurança e fiabilidade da infraestrutura. A reabilitação impedirá a degradação da infraestrutura e permitirá repor o patamar de velocidades na média dos 140 km/h, não permitindo, no entanto, o aumento da TVM (tabela de velocidade máxima) uma vez que não irá haver alterações de traçado. As intervenções vão permitir eliminar as margens suplementares atualmente previstas no Diretório da Rede. Deverão ainda permitir o cruzamento e circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 m. O projeto compreende a intervenção nos troços ainda não modernizados, a triplicação do troço a norte de Alverca / Castanheira do Ribatejo e a eliminação de constrangimentos no Terminal Vale Tejo e no Terminal da Bobadela e respetivas ligações à Rede Ferroviária Nacional. **Troços:** Gaia / Ovar - Alfarelos / Pampilhosa - Vale de Santarém/ Entroncamento, Alverca / Castanh. Ribatejo, Terminal Bobadela **Investimento estimado:** 400 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos: ▪ Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, plataformas logísticas e parques industriais localizados ao longo deste eixo ferroviário; ▪ Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Linha do Minho (Nine/ Valença, Ermesinde/ Contumil, Ramal Secil na Trofa, Ramal Particular SN Longos da Maia)

Localização



Descrição

O projeto de modernização da linha do Minho visa reforçar as condições de mobilidade de pessoas e bens nas regiões do Grande Porto e do Alto Minho de Portugal e destas com a região espanhola da Galiza.

As intervenções serão desenvolvidas em articulação com Espanha garantindo a interoperabilidade ferroviária ao longo do corredor. A infraestrutura deverá permitir o cruzamento e a circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 metros.

A conclusão da electrificação, permitirá aos Operadores tirar partido do investimento já efectuado nesta linha e potenciar a afectação de material de tração eléctrica, condições necessárias ao cadenciamento de horários e consequentemente à optimização dos modelos de exploração, gerando condições de competitividade para a exploração ferroviária.

O projeto compreende designadamente a electrificação entre Nine - Valença / Fronteira, a duplicação de via entre Contumil e Ermesinde, o aumento do comprimento útil para recepção/expedição de comboios no Terminal Darque e as electrificações dos Ramais Particulares SN Longos Maia e Secil na Trofa.

Troços: Nine/ Valença, Ermesinde/ Contumil, Ramal Secil na Trofa, Ramal Particular SN Longos da Maia

Investimento estimado: 145 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

O objectivo da realização deste projeto consiste no aumento da quota do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias ao longo do eixo Porto-Vigo, fundamentalmente através do aumento da competitividade do transporte ferroviário e da diminuição do tempo de ligação entre as cidades do Porto e Vigo para cerca das 2 horas, assegurando simultaneamente a melhoria dos níveis de qualidade do serviço, designadamente em termos da pontualidade e fiabilidade do horário e da redução da sinistralidade nos atravessamentos de nível.

Face ao exposto, este projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos e parques industriais localizados ao longo deste eixo ferroviário;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Linha do Oeste + Ramal de Alfarelos (Meleças / Louriçal, Ramal de Alfarelos, Ramal Secil, Ramal do Ramalhal - Valouro)

Localização

Descrição

O projeto de modernização da linha do Oeste potenciará o reforço da competitividade do setor ferroviário ao nível metropolitano e regional, através da melhoria das condições de mobilidade de mercadorias e pessoas ao longo da região do Oeste e do aumento da sua integração na rede ferroviária nacional por via de melhores ligações ao restante território nacional e a Espanha, aos portos de Lisboa e Figueira da Foz, às principais industrias e à região da Grande Lisboa.

Este projecto consistirá numa alternativa à linha do Norte, contribuindo para a melhoria do atual modelo de exploração, através do aumento das velocidades comerciais (substituição da tração térmica por tração eléctrica) e do aumento de capacidade da infraestrutura. Permitirá estruturar a frota de material diesel da CP, incrementar a produtividade dos meios operacionais e potenciar economias de escala (sinergias criadas entre os parques de material e na gestão dos recursos humanos).

O projeto compreende intervenções (incluindo eletrificação) entre Meleças e o Louriçal, nos sistemas de sinalização e telecomunicações até à Figueira da Foz e a criação de desvios ativos e de pontos de cruzamento na linha do Oeste e no ramal de Alfarelos de forma a assegurar a circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 metros. Compreende ainda a electrificação dos Ramais Privados da Secil (Pataias e Martingança) e do Ramalhal - Valouro.

Troços: Meleças/ Louriçal, Ramal de Alfarelos, Ramal Secil, Ramal do Ramalhal-Valouro

Investimento estimado: 135 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

Este investimento permitirá reduzir os tempos de percurso e aumentar o conforto para os passageiros, reforçando as condições de segurança da circulação ferroviária. Como tal, apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes aos portos de Lisboa e Figueira da Foz e às principais industrias localizadas ao longo deste eixo ferroviário;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

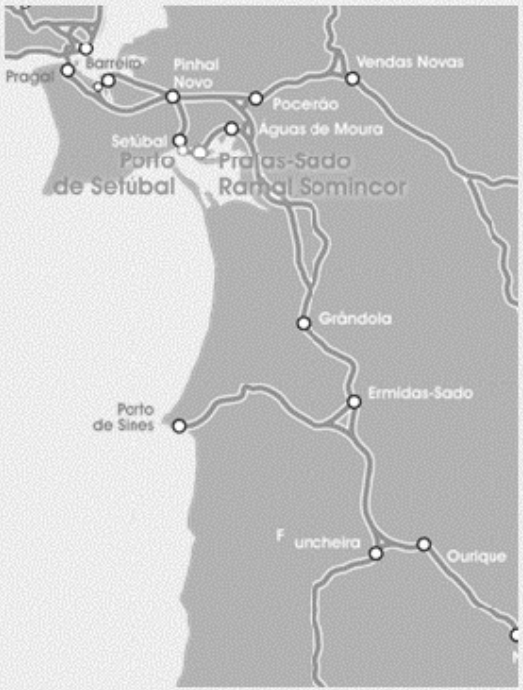
As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

A entidade promotora deverá ponderar a viabilidade de otimização adicional deste projeto.

Linha do Sul (Porto de Setúbal + Praias do Sado)

Localização



Descrição

Este projeto visa reforçar a ligação ferroviária ao Porto de Setúbal e aos ramais existentes, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional.

O projeto compreende a eliminação dos constrangimentos na zona da estação de Praias do Sado e nas ligações aos ramais e ao Porto de Setúbal, a electrificação do feixe de recepção / expedição das linhas do Porto, a construção de linhas em falta e a electrificação do Ramal Privado da Somincor em Praias do Sado.

Investimento estimado: 20 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

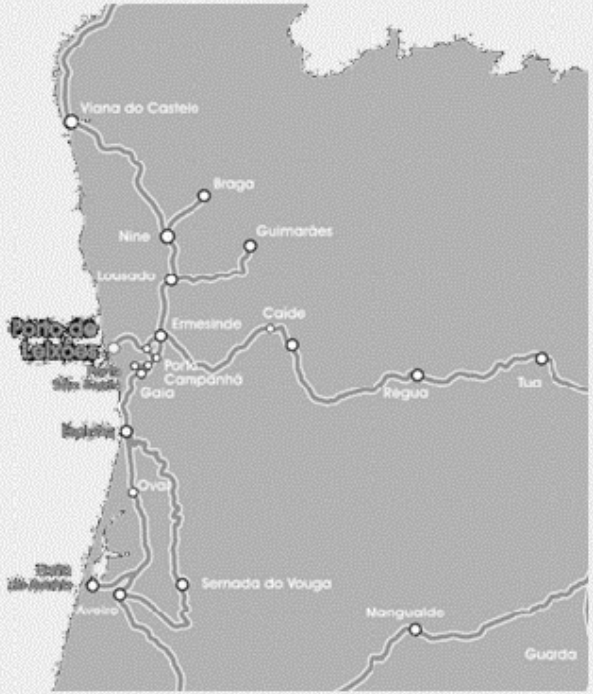
Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego no que concerne ao transporte de mercadorias, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto de Setúbal e a plataformas logísticas localizados ao longo deste eixo ferroviário;

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Linha de Leixões (Terminal de Leixões / Porto de Leixões)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto compreende a renovação da infraestrutura existente no actual terminal de Leixões (linha do pórtico e linha de manobra), a construção de uma nova ligação ferroviária à prevista Plataforma logística portuária de Gatões/Guifões e ainda as criação de condições para assegurar a formação de comboios com 750 metros de comprimento. **Troços:** Terminal de Leixões / Porto de Leixões **Investimento estimado:** 20 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego no que concerne ao transporte de mercadorias, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, os seguintes principais aspetos: ▪ Ao nível do transporte de mercadorias potencia a criação de ligações novas a portos e a plataformas logísticas; A principal premissa da realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário.

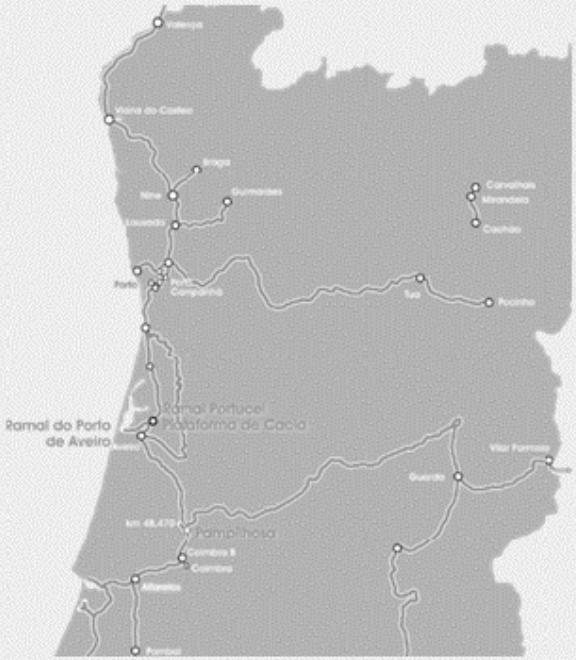
Linha do Sul (Terminal de Termitrena)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto visa a construção de uma nova ligação da rede ferroviária nacional ao terminal portuário da Termitrena, servindo a área industrial/logística da SAPEC e o terminal portuário da Teporset, para sustentar o potencial aumento de carga previsto para aquele terminal. **Troços:** Terminal de Termitrena **Investimento estimado:** 14 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto potencia a criação de ligações novas a portos e a parques industriais. A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário.

Corredor Aveiro – Vilar Formoso / Linha Beira Alta

(Ramal Porto Aveiro + Ramal Portucel Cacia + Plataforma de Cacia + Pampilhosa/Vilar Formoso + Ramal Viseu)

Localização



Descrição

O projeto visa reforçar a ligação ferroviária do norte e centro de Portugal com a Europa, de modo a viabilizar um transporte ferroviário de mercadorias eficiente, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional. Tem ainda por objetivo repor a TVM de forma a ultrapassar os atrasos sucessivos que se têm registado, com forte impacto na qualidade percebida pelos passageiros.

Serão desenvolvidas intervenções para assegurar: (i) a interoperabilidade ferroviária do Corredor ao nível nacional, ibérico e europeu - dotando-o de bi-bitola (1668 mm + 1435 mm); (ii) eliminar constrangimentos ao nível da infraestrutura da linha da Beira Alta; (iii) permitir a circulação de comboios de mercadorias com 750 m de comprimento.

Será construída uma concordância entre as linhas da Beira Alta e do Norte de modo a garantir a circulação direta do tráfego com origem/destino a norte da estação da Pampilhosa e avaliada a correção de rampas no itinerário.

O projeto compreende ainda a electrificação do Ramal do Porto Aveiro, incluindo as linhas de triagem e o aumento do comprimento da linha de expedição / recepção do Ramal Privado da Portucel Cacia.

Troços: Ramal Porto Aveiro, Ramal Portucel Cacia, Plataforma de Cacia, Pampilhosa / Vilar Formoso, Ramal Viseu

Investimento estimado: 900 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

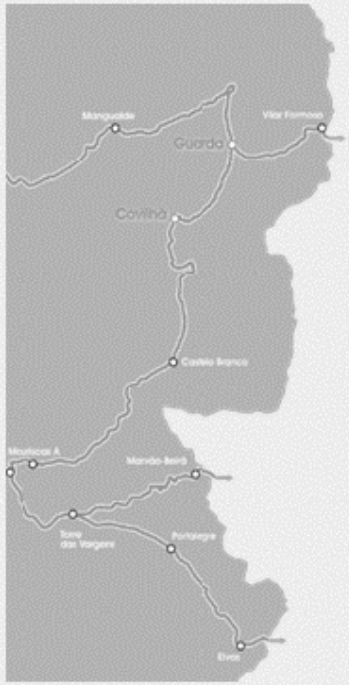
A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, plataformas logísticas e parques industriais, no que diz respeito ao transporte de mercadorias localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Linha da Beira Baixa (Covilhã/Guarda)

Localização



Descrição

A conclusão do projeto de modernização da linha da Beira Baixa, permitirá o fecho de malha e a redundância de rede, contribuindo não só para descongestionar a linha do Norte e a linha da Beira Alta bem como permitir canais alternativos ao tráfego internacional de mercadorias a partir das regiões da Grande Lisboa e Sul de Portugal, aumentando significativamente a capacidade de ligação à fronteira de Vilar Formoso. Permitirá ainda dar resposta às necessidades de mobilidade de pessoas em toda esta região.

A infraestrutura deverá permitir o cruzamento e a circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 m. Será avaliada a correção de rampas.

O projeto compreende a electrificação e instalação de sinalização, controlo de velocidade e telecomunicações.

Troços: Covilhã/Guarda

Investimento estimado: 80 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

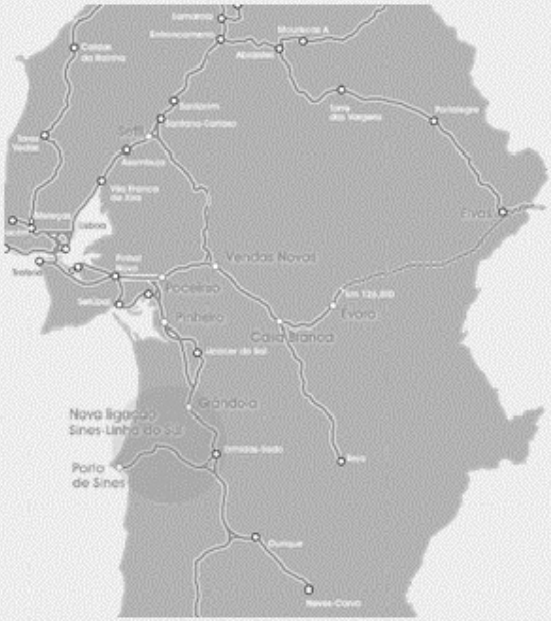
A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos;
- Ao nível do transporte de passageiros potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

A principal premissa em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto assenta no potencial de cofinanciamento comunitário.

Corredor Sines/Setúbal/Lisboa – Caia (Lx/ Setúbal/ Sines/ Caia + Poceirão/ V. Novas + Bombel/Casa Branca + Ramal Petrogal Sines)

Localização



Descrição

Este projeto visa reforçar a ligação ferroviária ao porto de Sines, tendo em vista o aumento da sua atratividade como porta de entrada na Europa, em especial na Península Ibérica, alargando o seu *hinterland* e articulando com outras ligações aos portos de Lisboa e Setúbal.

O objectivo da realização desta ligação internacional ferroviária passa por disponibilizar uma solução de transporte ferroviário de mercadorias mais eficiente, seja entre uma origem e um destino final ou integrado numa cadeia logística intermodal, potenciando assim o aumento da competitividade da economia nacional. Será ainda potenciada a mobilidade de pessoas entre as regiões do Alentejo e Lisboa e Vale do Tejo e o reforço da conectividade externa do território.

O projeto compreende a construção de novos troços, nomeadamente a ligação de Sines a Grândola Norte e a ligação Évora/ Caia, bem como a modernização de troços já existentes, num corredor que deverá assegurar condições de interoperabilidade ferroviária a nível nacional ibérico e europeu. Esta linha ferroviária será electrificada, dotada de sinalização eletrónica, e assegurará a circulação de comboios com 750 metros. O projeto compreende ainda a correção de rampas e a electrificação do Ramal Privado Petrogal em Sines.

Troços: Lisboa/ Setúbal/ Sines/ Caia, Poceirão/ Vendas Novas, Bombel/Casa Branca, Ramal Petrogal Sines

Investimento estimado: 800 M€ - 1.000 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado no que concerne ao transporte de mercadorias e um potencial moderado no que diz respeito ao transporte de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, plataformas logísticas e parques industriais localizados ao longo deste eixo ferroviário;
- Ao nível do transporte de passageiros potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a aeroportos e portos, núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário.

A entidade promotora deverá ponderar a viabilidade de otmização adicional deste projeto.

Linha do Algarve (Lagos / Tunes, Faro / Vila Real de Santo António)

Localização

Descrição

A Linha do Algarve assume-se como um eixo estruturante para a mobilidade da principal região turística de Portugal e desta com o restante território nacional, ibérico e europeu. A sua modernização visa por isso dinamizar a economia regional e nacional, dando resposta às crescentes necessidades de mobilidade de pessoas e bens geradas em toda esta região, designadamente num sector de atividade estratégico e gerador receitas muito significativas para a economia portuguesa.

Esta intervenção permitirá a exploração comercial exclusivamente com material eléctrico e o cadenciamento do horário em função do aumento de capacidade da infraestrutura e da melhor performance do material, condições que contribuem para o aumento de produtividade dos meios e consequentemente da eficiência do modelo produtivo. Os investimentos a realizar deverão permitir reduções no tempo de percurso.

Este projeto permitirá adicionalmente proceder à restruturação da frota de material diesel de serviço regional da CP e assim eliminar a necessidade de custos de aluguer de material à RENFE.

O projeto compreende a eletrificação dos troços da Linha do Algarve ainda não eletrificados, a intervenção nos sistemas de regulação de tráfego e a ligação ao aeroporto de Faro.

Troços: Lagos / Tunes, Faro / Vila Real de Santo António

Investimento estimado: 55 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego no que concerne ao transporte de passageiros, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, os seguintes principais aspetos:

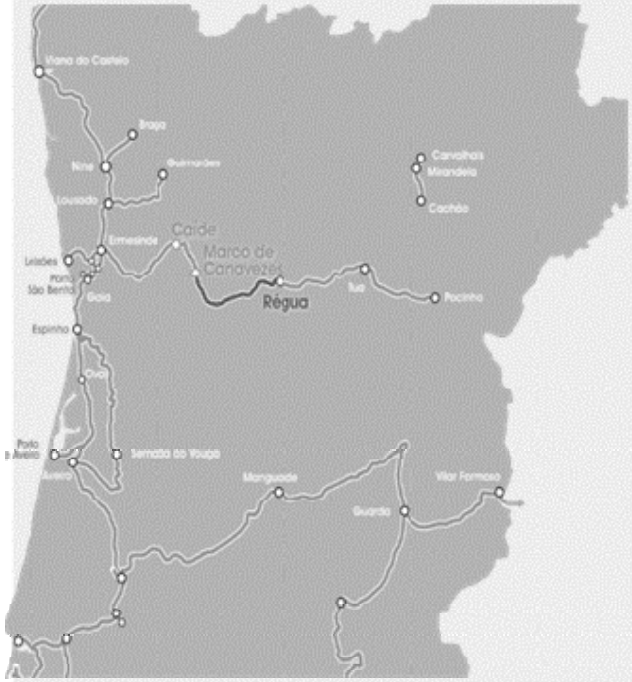
- Criação de novas ligações a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias;
- Melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces, equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário;

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*;
- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Linha do Douro (Caíde/ Marco de Canavezes)

Localização



Descrição

O projeto de modernização da linha do Douro compreende a electrificação entre Caíde e Marco e a introcução de sinalização eletrónica, controlo de velocicade e telecomunicações até à Régua.

Esta intervenção permitirá que o serviço urbano seja assegurado sem necessidade de transbordo entre o Porto e Marco de Canavezes, melhorando o serviço oferecido ao cliente e possibilitando o ganho de sinergias com a atual oferta Urbana do Porto.

Troços: Caíde/ Marco

Investimento estimado: 20 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

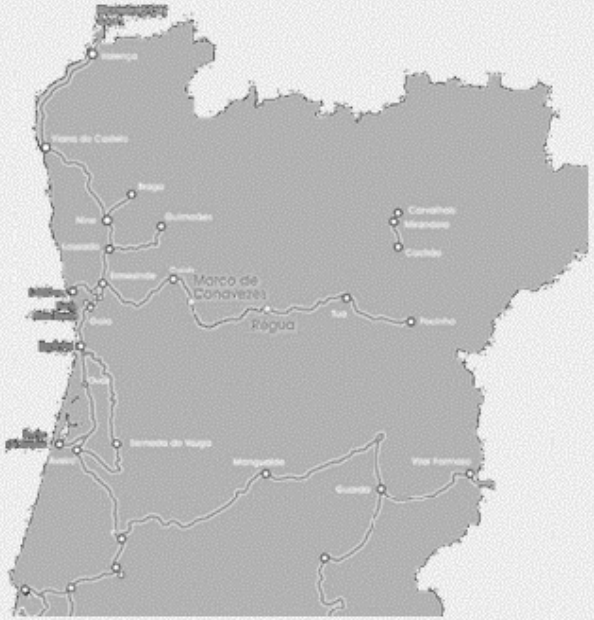
A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, interfaces e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Linha do Douro (Marco / Régua)

Localização



Descrição

Este projeto visa a eletrificação da linha do Douro entre o Marco e a Régua numa extensão de cerca de 43 km, para assegurar a oferta de serviços regionais com tração elétrica, melhorando a velocidade comercial e as condições de conforto oferecidas aos passageiros, permitindo otimizar o modelo de exploração comercial.

A eletrificação deste troço da linha do Douro contribuirá igualmente para a estruturação do parque de material diesel da CP.

Troços: Marco / Régua

Investimento estimado: 20 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

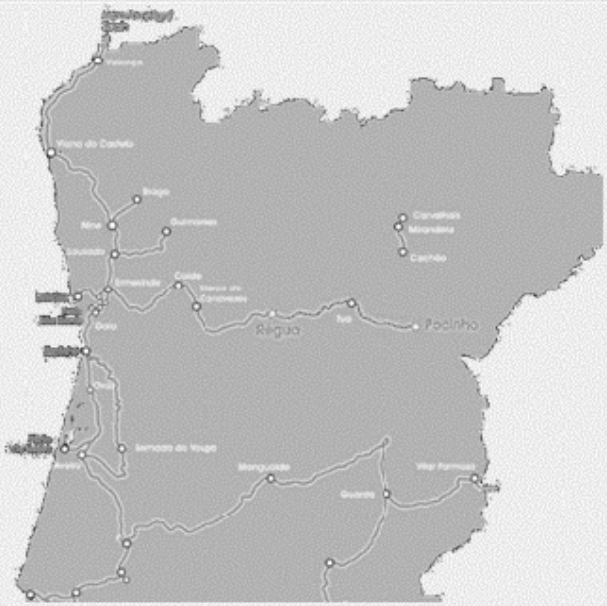
A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos e a equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Redução dos atuais custos de O&M.

Linha do Douro (Régua / Pocinho)

Localização



Descrição

O projeto prevê a eletrificação da linha do troço Régua – Pocinho da linha do Douro numa extensão de cerca de 70 km, para permitir a afectação de material de tração eléctrica e a consequente integração da exploração deste troço no modelo de oferta da restante linha do Douro, permitindo optimizar a gestão do parque de material e dos recursos humanos.

Troços: Régua / Pocinho

Investimento estimado: 16 M€

Conclusão: após QCA

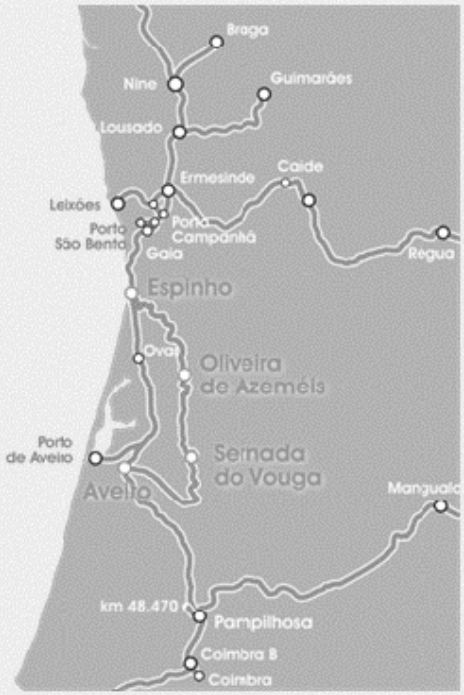
Medidas de Otimização

A realização deste projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário.

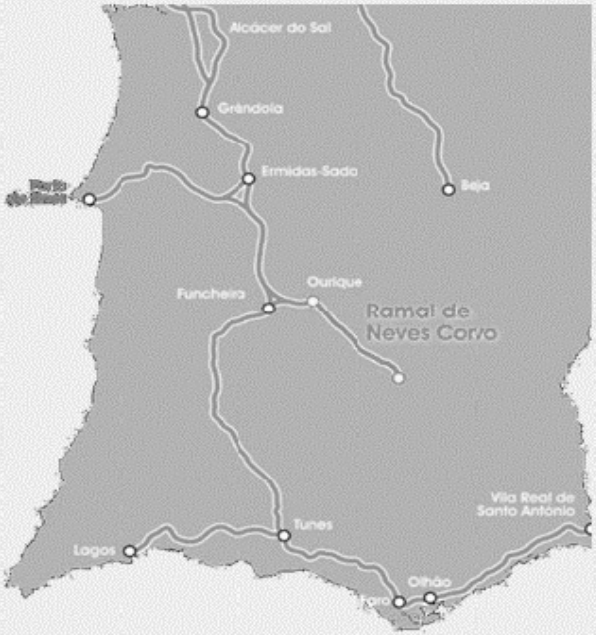
As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Redução dos atuais custos de O&M.

Linha do Vouga

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	Este projeto visa melhorar os níveis de segurança da exploração ferroviária, elevando os níveis de fiabilidade e qualidade de serviço. O projeto compreende a requalificação da via e a automatização de Passagens de Nível. **Troços:** Linha do Vouga **Investimento estimado:** 3 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos e equipamentos públicos, serviços e indústria localizados ao longo deste eixo ferroviário. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Aumento do grau de cobertura dos atuais custos de O&M.

Linha do Sul (Ramal de Neves Corvo)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto compreende a electrificação do troço Ourique/Minas Neves Corvo numa extensão de aproximadamente 31 km. **Troços:** Ramal de Neves Corvo **Investimento estimado:** 11 M€ **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto potencia potencia a melhoria de ligações consideracas insuficientes parques irdustriais. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*; ▪ Redução dos atuais custos de O&M.

22.2 SECTOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO

Porto de Leixões - Ampliação do Terminal de Contentores Sul

Localização

Descrição

O presente investimento de ampliação do Terminal de Contentores Sul, actualmente sob concessão da TCL – Terminal de Contentores de Leixões, S.A., consubstancia-se, essencialmente, no reforço e repavimentação do terrapleno para aumento da área de parqueamento de contentores cheios, em cerca de 2,4 ha, na construção de um Terminal Ferro-Marítimo de apoio e na reconversão do antigo parque de espera de camiões para zona de parqueamento de contentores vazios.

Neste momento torna-se necessário criar condições para aumentar a capacidade instalada no terminal, nomeadamente do seu lado terra, ou seja na ampliação dos seus terraplenos para parqueamento de contentores cheios, atendendo às seguintes principais circunstâncias:

- O movimento em TEU tem evoluído acima do previsto no modelo económico e financeiro da concessão e perspectiva-se que assim continue no futuro;
- A resposta às necessidades das cadeias logísticas exigiu a afectação de espaço para a gestão de contentores vazios;
- A premência da necessidade de área para parqueamento de contentores cheios em face da evolução das taxas de crescimento do tráfego de contentores;
- A capacidade instalada do Terminal de 6.600.000 toneladas e 650 mil TEU está próxima de ser atingida nas actuais condições de exploração de dois turnos de trabalho efectivo;
- Crescimento sustentado da carga contentorizada em Leixões, tendo sido movimentadas em 2012 mais de 6,4 milhões de toneladas e mais de 630 mil TEU.

Investimento necessário: 38 M€
Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de movimentação de mercadorias no terminal por via do aumento da capacidade em carga contentorizada de 650.000 TEU para 850.000 TEU, viabilizando, assim, o trabalho no terceiro turno.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Permite aumentar a conectividade de Leixões com outros portos;
- Potencia a intermodalidade do terminal com a plataforma logística de Leixões em curso, com a plataforma logística de Salamanca e com outras plataformas existentes no *hinterland* do Porto de Leixões;
- Permite aumentar a conectividade do terminal com parques industriais existentes nas Regiões Norte e Centro.

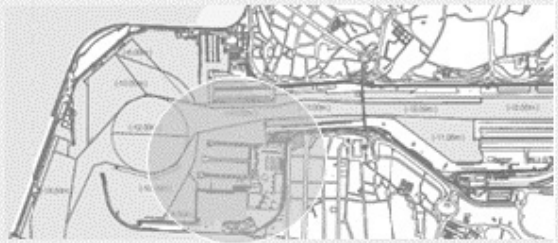
No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento, proporcionando ainda o aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M da infraestrutura.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*: parte significativa do investimento será realizado pelo concessionário (equipamentos / super-estrutura), suportando a APDL os investimentos em infraestruturas do terminal.

Porto de Leixões – Criação de um novo terminal de contentores a fundos - 14 m (ZH)

Localização



Descrição

Este projeto consiste na construção de um novo terminal de contentores *post-panamax* no Porto de Leixões, com fundos a -14metros, com o objetivo de reforçar a posição de Leixões nos mercados actuais em face ao aumento da dimensão dos navios porta-contentores (máximo e médio) que se tem vindo a assistir como resultado da procura por parte dos armadores/operadores de transporte marítimo da redução do custo unitário por contentor transportado.

Em simultâneo, este terminal permite responder ao constrangimento actual de Leixões em carga contentorizada, que se encontra no limite da capacidade instalada, bem como potenciar a entrada em novos mercados, essencialmente através das potencialidades geradas pela criação da Plataforma Logística de Leixões em curso e das sinergias geradas pelos protocolos já estabelecidos ou em preparação com outras plataformas logísticas e parques industriais.

Este terminal situar-se-á no molhe Sul do Porto de Leixões, no prolongamento do actual Terminal Multiusos, obrigará à reformulação do actual Porto de Pesca, ao aprofundamento da bacia de rotação e canal de acesso ao porto de Leixões e ao prolongamento do Quebra-mar, em 300 metros, com alteração da sua inclinação.

Investimento necessário: 200 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, esperando-se que o porto venha a duplicar o movimento em carga contentorizada num prazo relativamente curto.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Criação de novas ligações que permitirão aumentar a conectividade de Leixões com outros portos;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com a plataforma logística de Leixões, com a plataforma logística de Salamanca e com outras plataformas existentes no *hinterland* do Porto de Leixões;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal com parques industriais existentes nas Regiões Norte e Centro.

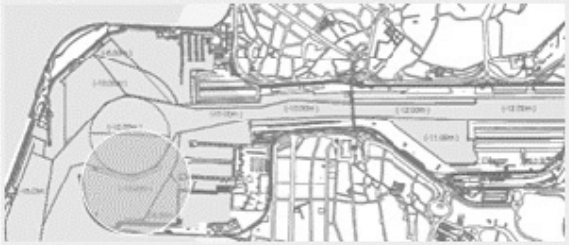
No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento, proporcionando ainda o aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M da infraestrutura.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding*, por via da participação do setor privado, sob a forma de concessão.

Porto de Leixões - Novo Terminal de Cruzeiros

Localização



Descrição

O novo terminal de cruzeiros no molhe Sul do Porto de Leixões apresenta-se como um investimento fundamental para a criação das condições para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros na região Norte de Portugal, permitindo a promoção das particulares potencialidades turísticas desta região e a melhoria da integração do Porto de Leixões na envolvente urbana.

O novo terminal contempla um novo cais de acostagem para navios cruzeiros até 300 metros de comprimento (já concluído), uma estação de passageiros, um porto de recreio para 170 lugares, um cais dedicado à navegação fluvio-marítima e o Centro de Ciência e Tecnologias do Mar, da Universidade do Porto.

O presente investimento envolveu a realização de obras marítimas (concluídas em Março de 2011), que compreenderam a frente-cais, a bacia de rotação e de manobra, o terrapleno para o edifício, o porto de recreio (pontões flutuantes) e o reperfilamento do talude interior do molhe sul.

Adicionalmente, o projeto envolve ainda a construção do edifício do terminal, tratando-se de um investimento de elevado valor arquitectónico e inovadora multifuncionalidade que, para além da estação de passageiros, também acolherá o Centro de Ciência e Tecnologias do Mar, da Universidade do Porto, no âmbito da criação do Parque de Ciência e Tecnologias do Mar.

Investimento necessário: 50 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, perspectivando-se que, em 2015, o novo terminal receba cerca de 100 mil passageiros e aproximadamente 100 escalas, prevendo-se ainda crescimentos para os anos seguintes.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos:

- Melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro, estando em desenvolvimento uma articulação conjunta para promover este Aeroporto no apoio ao turismo de cruzeiros;
- Melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal a núcleos urbanos densos, nomeadamente à região do Grande Porto;
- Melhoria de ligações consideradas insuficientes que potenciem o interface com o rio Douro;
- Melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal com equipamentos públicos, serviços e indústrias existentes na região.

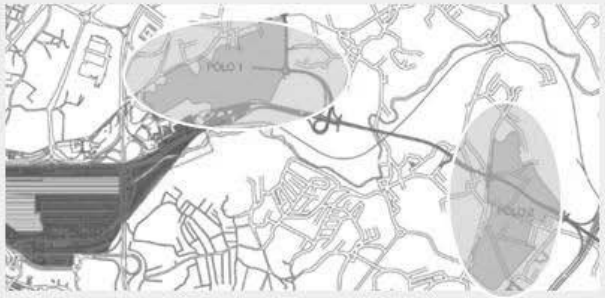
No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding*.

Porto de Leixões - Plataforma Logística

Localização



Descrição

A Plataforma Logística de Leixões é um investimento que contribuirá de uma forma decisiva para desenvolver o Porto de Leixões e transformar a Área Metropolitana do Porto numa plataforma de valor acrescentado de nível ibérico, com condições únicas para a atracção e fixação de agentes da logística e de distribuição que permitam ancorar novo tráfego para o porto de Leixões e para as comunidades e cadeias logísticas envolventes.

Trata-se de um serviço de valor acrescentado às cargas que passam por Leixões, o qual representa um requisito actual de qualidade e eficiência portuária.

Esta plataforma localiza-se junto ao Porto de Leixões, com o mesmo acesso privativo, a Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões, e compreende dois Pólos: i) **Pólo 1**, com uma área total de 31 hectares e ii) **Pólo 2**, com uma área total de 35 hectares.

Investimento estimado: 180 M€ (62 M€ já foram realizados pela APDL)

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego / movimentação de mercadorias devido à complementaridade com o Porto de Leixões.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos:

- Permite aumentar a conectividade e o *hinterland* de Leixões e fomentar ligações com outros portos;
- Permite aumentar a conectividade com o *hinterland* do porto, incluindo os parques industriais existentes essencialmente nas regiões Norte e Centro.

No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, sendo que, atualmente, o investimento está a ser promovido essencialmente pela APDL, devido à atual conjuntura económica. No entanto, espera-se que parte significativa do investimento em super-estrutura venha a ser concretizado pelo setor privado.

V.N.Douro - Obras de correção do traçado geométrico (aprofundamento e alargamento do canal navegável entre Pinhão e Pocinho) e segurança da navegação

Localização

Descrição

Este projeto consiste na execução das obras de alargamento e aprofundamento do canal de navegação na foz dos rios Tua e Sabor, permitindo eliminar o estrangulamento da via navegável em termos de calado e comprimento das embarcações.

Através da realização deste investimento, garante-se um canal de navegação com 40 metros de largura e profundidade mínima de 4,2 metros, possibilitando o trânsito de embarcações de maior dimensão, compatíveis com as eclusas entre o mar e Vega Terron (Espanha).

Contempla igualmente outras intervenções que visam responder às exigências de segurança da navegação turística, recreativa e comercial da VND, nomeadamente em termos de implementação/manutenção de um plano de emergência/contingência e de sistemas de segurança, informação e comunicação, tais como por exemplo balizagem, sistemas AIS, VHF e SIC. Compreende ainda intervenções de desassoreamento do canal de navegação, bem como a manutenção e operação corrente das eclusas de navegação.

Investimento necessário: 50 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, no que concerne à movimentação de mercadorias, e um potencial moderado de captação de tráfego ao nível dos passageiros. No que diz respeito à dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

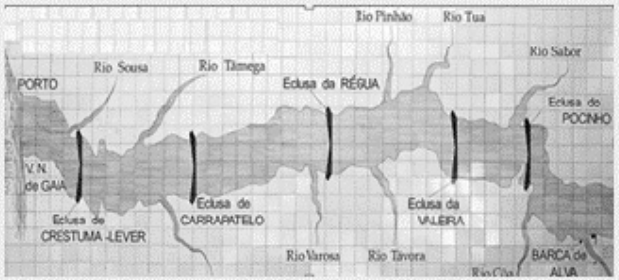
- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com infraestruturas marítimo – portuárias (seja entre os portos da via navegável e o porto de Leixões, seja com outros portos europeus através da navegação flúvio-marítima), com plataformas logísticas localizadas em Leixões e Veja Terron e com parques industriais existentes na envolvente do rio Douro, nomeadamente no contexto da exploração do minério de Moncorvo;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo - portuárias, nomeadamente no contexto de interface com cruzeiros oceânicos, turismo fluvial, e com a componente ferroviária.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará uma redução dos actuais custos de O&M.
As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*

V.N.Douro - Intervenções nas eclusas, procurando ultrapassar a obsolescência técnica, logística e funcional

Localização



Descrição

Este projeto consiste na realização de um conjunto de intervenções nas eclusas que procuram ultrapassar obsolescências de natureza técnica, logística e funcional.

Como tal, este projeto compreende a renovação ou substituição de equipamentos mecânicos e dos dispositivos de comando e controlo das eclusas de navegação, com vista ao aumento da eficiência da operação de eclusagem, reduzindo os tempos de operação e diminuindo o tempo de paragem das eclusas para manutenção e respectivos custos associados.

O presente investimento é complementar das obras de correção do traçado geométrico, aprofundamento e alargamento do canal navegável, sendo que a melhoria das condições operacionais e de segurança das eclusas também potenciará a intermodalidade no transporte de mercadorias com a componente marítimo portuária.

Adicionalmente, as intervenções nas eclusas contribuirão significativamente para a operacionalidade e segurança da navegação em toda a extensão da via navegável do Douro, permitindo um incremento expressivo da navegação de cruzeiros turísticos.

Investimento necessário: 23,985 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos, às plataformas logísticas de Leixões e de Veja Terron em Espanha e a parques industriais localizados ao longo da região;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo - portuárias.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará uma redução dos actuais custos de O&M.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

Porto de Aveiro - Criação de condições (acesso marítimo) que permitam entrada e saída de navios de maior dimensão, incluindo durante o período noturno

Localização

Descrição

Este projeto consiste na execução do prolongamento em 200 metros do molhe Norte e no aprofundamento do seu canal de acesso externo à cota de -13,2ZH.

Com a realização deste investimento pretende-se dotar o Porto de Aveiro das necessárias condições de abrigo contra a agitação e as correntes marítimas desfavoráveis, proporcionando um reforço das condições de segurança nas operações de entrada e saída dos navios em porto, oferecendo igualmente uma maior fiabilidade na prestação de serviços portuários e um aumento do porte dos navios que o poderão escalar.

Este projeto permitirá, desta forma, elevar o patamar de competitividade do Porto de Aveiro para novos segmentos de mercado e, assim, dar melhor capacidade de resposta ao aumento da dimensão média dos navios que operam no mercado.

Com este projeto pretende-se ainda melhorar as condições de sinalização marítima do porto, de modo a permitir a entrada/saída de navios durante o período noturno, contribuindo também para um aumento da eficiência dos serviços portuários prestados pelo porto, mormente para uma redução do tempo de estadia, sobretudo dos navios tanque.

Investimento necessário: 26,06 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

Este projeto apresenta um potencial elevado de movimentação de mercadorias, prevendo-se um acréscimo de 800 mil toneladas, em 2018.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos:

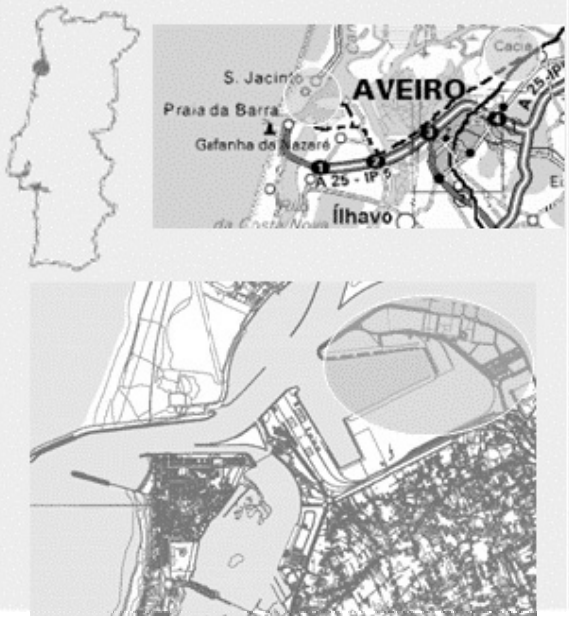
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com outros portos;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com plataformas logísticas existentes na região, contribuindo para um reforço da integração do porto nas cadeias logísticas que o utilizam, sobretudo o *cluster* de produtos químicos, mormente no âmbito do corredor Atlântico;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com os parques industriais existentes na região, melhorando o nível dos serviços prestados pelo porto às empresas aí localizadas, nomeadamente as que se localizam nos parques de Estarreja, Aveiro, Ílhavo e Vale Cambra.

No que concerne à sustentabilidade operacional, prevê-se que o projeto gere receitas para cobrir parcialmente o acréscimo de gastos de exploração do serviço de navegação noturna, aumentando assim o grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário.

Porto de Aveiro – Logística: Infraestruturação, melhoria das infraestruturas marítimas, construção terminal intermodal da ZALI e expansão da plataforma logística de Cacia

Localização



Descrição

Este projeto engloba a construção da ZALI, que inclui a sua infraestruturação e a construção de um terminal intermodal, bem como a expansão do pólo de Cacia. Estes investimentos são cruciais para afirmar o porto de Aveiro enquanto nó logístico competitivo nas cadeias logísticas de transporte no Corredor Atlântico. As suas principais vantagens competitivas consistem na oferta flexível de lotes de terreno para a instalação de unidades logísticas e industriais, no total de 72,9 ha (em exploração 7,1 ha no pólo de Cacia), a possibilidade de utilizar cais acostável privativo, bem como de serviços de transporte multimodais (congregando os modos marítimo, ferroviário e rodoviário). A sua execução assenta em 3 ações:

- Infraestruturação da ZALI: construção das redes de serviços e vias de circulação interna rodo-ferroviárias e aprofundamento da bacia de manobras da sua frente marítima (com 1km);
- Construção de terminal intermodal na ZALI (6,4ha): construção das infraestruturas básicas, um edifício de apoio e gestão das suas atividades e de uma instalação coberta para efeitos da inspeção de contentores pelas autoridades competentes. Destina-se à oferta de serviços de carga/descarga de comboios, consolidação/desconsolidação de contentores, manutenção e limpeza de contentores, armazenagem e despacho alfandegário;
- Expansão da Plataforma Logística de Cacia (2,5ha): encontra-se em exploração 7,1 ha.

Investimento necessário: 53,93 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de movimentação de mercadorias, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com o Porto de Aveiro;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com outras plataformas logísticas, nomeadamente as plataformas de Bobadela, Salamanca e de Madrid (Coslada);
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com parques industriais existentes na região, reforçando os serviços prestados pelo porto às empresas aí localizadas (parques industriais de Ílhavo, Aveiro, Estarreja, Vale de Cambra e de Vagos).

No que concerne à sustentabilidade operacional, perspectiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

Porto de Aveiro - Melhoria das condições operacionais dos terminais ro-ro / contentores, de granéis líquidos e sólidos e reforço dos interfaces ferroviários

Localização

Descrição

Este projeto envolve duas ações de investimento:

- Melhoria das condições operacionais do terminal de contentores/ro-ro: Consiste na adaptação das infraestruturas existentes para a operação de navios porta contentores com um maior nível de produtividade relativamente ao permitido pelas infraestruturas existentes. Trata-se de um investimento essencial para a implementação do segmento de carga contentorizada no porto de Aveiro, dado os requisitos operacionais mais exigentes na prestação daquele tipo de serviços, como seja a celeridade das operações de carga/descarga do navio e a fiabilidade do serviço. Face ao exposto, corresponde a um investimento necessário para efetivar a capacidade do porto para a movimentação de carga contentorizada;
- Melhoria das condições operacionais dos terminais de granéis líquidos e sólidos e reforço dos interfaces ferroviários: consiste na operacionalização das novas pontes cais do terminal de granéis líquidos (n.º 24, 25 e 26), com a construção da ligação da esteira de tubagem existente às mesmas e a implantação das redes de águas pluviais e contaminadas e de sistema de redes de combate de incêndio e reforço dos interfaces ferroviários daquele terminal e do terminal de granéis sólidos.

Investimento necessário: 3,5 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, perspetivando-se um acréscimo de 15.000 TEU movimentados, em 2020, o que corresponde a uma variação de 100% relativamente ao tráfego atual. Perspetiva-se ainda um incremento, em 2020, do movimento de granéis líquidos do Porto de Aveiro em 77,8% (mais 766 mil toneladas) face ao movimento registado em 2012.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes destes terminais com outros portos;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes dos terminais com plataformas logísticas localizadas no corredor Atlântico e nos troços Aveiro / Guarda / Salamanca / Valadolid-Írun e ainda às plataformas existentes na região de Castela e Leão (porto seco de Salamanca e plataforma de Madrid- Coslada);
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes destes terminais com todos os parques industriais existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, perspetiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário.

Porto da Figueira da Foz - Aprofundamento da barra e canal de acesso e alargamento da bacia de manobras para receção de navios de maior dimensão

Localização

Descrição

O presente investimento envolve o reforço das condições de acesso marítimo do porto para fazer face ao aumento da dimensão média dos navios que operam no mercado e, assim, promover uma maior integração do porto nas cadeias logísticas e aumento da competitividade do tecido industrial da sua área de influência. Quanto aos parques industriais, o projeto envolve a melhoria dos serviços prestados pelo porto às empresas localizadas nos parques industriais da sua proximidade, nomeadamente, o da Figueira da Foz, Mealhada e Coimbra.

Ao nível das condições de acesso marítimo, este projeto compreende o aprofundamento da barra e canal de acesso marítimo e alargamento da bacia de manobras do porto da Figueira da Foz, com vista a responder à tendência de aumento da dimensão dos navios que operam no mercado, incluindo os do segmento *feeder*.

Este projeto tem como objetivo aumentar a eficiência das cadeias logísticas que o utilizam este porto, com destaque para a industria do papel, através do fretamento de navios de maior porte e, por sua vez de uma redução do custo por tonelada transportada.

Investimento necessário: 25 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com outros portos;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com parques industriais existentes na proximidade nomeadamente, o da Figueira da Foz, Mealhada e Coimbra.

No que concerne à sustentabilidade operacional, perspectiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário.

Porto de Lisboa - Aumento da eficiência do atual terminal - TC de Alcântara

Localização

Descrição

Este projecto consiste no aumento da eficiência do atual terminal de contentores de Alcântara, aumentando a capacidade actual de 350.000 TEU para 840.000TEU, através de reforço de equipamento, dragagem e pavimentação de área de terrapleno.

Investimento necessário: 46,6 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de movimentação de mercadoria contentorizada. É de referir que este terminal encontra-se já com uma taxa de utilização de cerca de 80%, perspectivando-se um crescimento significativo da quantidade de mercadorias movimentadas, através da realização do presente investimento.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal a outros portos, designadamente aos portos de Leixões, Setúbal, Aveiro e Figueira da Foz;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal às plataformas logísticas de Eobadela, Castanheira do Ribatejo; Alhandra, Alenquer, Guarda e Elvas.

No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará um aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

As principais premissas em termos de sustertabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, sendo que 85% corresponderá a investimento privado e os restantes 15% a investimento público realizado pela própria APL.

Porto de Lisboa - Novo Terminal de Contentores

Localização

Descrição

Este projeto cosiste na construção de um novo terminal de contentores com capacidade estimada de 2,7 milhões de TEU/ano, com comprimento de cais de 1.500 metros e uma área de 99 hectares.

Investimento necessário: 600 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, dado que, considerando o crescimento natural, o potencial de alargamento do *hinterland* e o potencial de *transhipment*, a movimentação de carga contentorizada, em Lisboa, atingirá cerca de 2,7 milhões de TEU/ano.

Adicionalmente, prevê-se o esgotamento da capacidade dos atuais terminais de carga contentorizada em Lisboa entre 2021 e 2023.

Ao nível da dimensão de intermodalidade são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Criação de novas ligações que permitirão aumentar a conectividade de Lisboa aos portos de Setúbal, Figueira da Foz, Aveiro e Leixões;
- Melhoria das ligações consideradas insuficientes de Lisboa com as plataformas logísticas de Bobadela, Castanheira do Ribatejo, Alhandra, Alenquer, Guarda, Elvas e Poceirão;
- Melhoria das ligações consideradas insuficientes do Porto de Lisboa com parques industriais existentes nas regiões de Lisboa, Centro e Sul.

No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento,

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding*.

Porto de Lisboa - Reativação do Cais da Siderurgia Nacional (Terminal do Seixal)

Localização

Descrição

Este projeto consiste na reativação do cais da Siderurgia Nacional, instalando uma capacidade de 500.000 tons/ano, através de dragagem e reabilitação do cais.

Investimento necessário: 6 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de movimentação de mercadorias, perspetivando-se a sua dinamização através da Sicerurgia Nacional, com um volume anual estimado de 500.000 tons.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

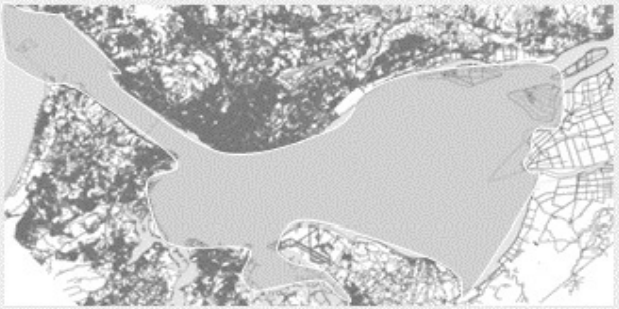
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com outros portos;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com plataformas logísticas da região, nomeadamente do Poceirão, Bobadela, Castanheira do Ribatejo; Alhandra, Alenquer, Guarda e Elvas;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com parques industriais incluídos no *hinterland* do porto de Lisboa.

No que concerne à sustentabilidade operacional, perspectiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

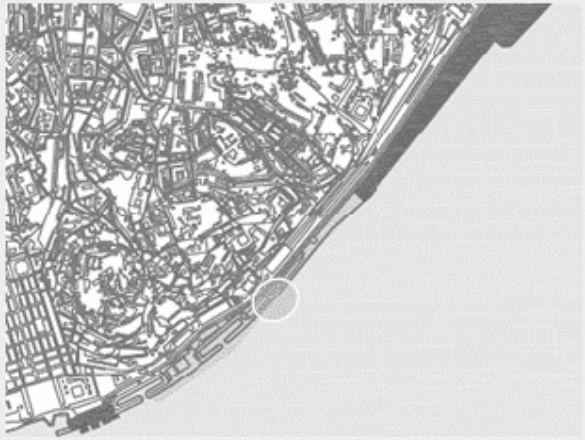
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, perspectivando-se a possibilidade de participação do sector privado no cofinanciamento deste projeto.

Porto de Lisboa - Melhoria da navegabilidade e descontaminação do estuário do Tejo Seixal (SN) + Alhandra (Cimpor)

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	O projeto consiste na melhoria da navegabilidade e descontaminação de sedimentos com níveis de contaminação elevados (4 e 5) do estuário do Tejo, construção de depósito de contenção destes sedimentos e rentabilização do mesmo. **Investimento necessário:** 50 M€ **Conclusão:** até 2016	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar, ao nível da dimensão de intermodalidade, a melhoria das ligações consideradas insuficientes entre os portos de Lisboa. No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará uma redução dos actuais custos de O&M. A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário.

Porto de Lisboa – Nova Gare de Passageiros de Cruzeiro

Localização



Descrição

O projeto contempla a construção do edifício da nova gare de passageiros, além dos equipamentos, áreas para processamento das bagagens e de formalidades para a viagem dos passageiros, incluindo também alguns espaços comerciais bem como arranjos exteriores e instalação de um parque de estacionamento.

Investimento estimado: 25,2 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, perspetivando-se a movimentação de 1,0 milhões de passageiros de cruzeiro, em 2022, e 1,6 milhões, em 2048.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, destacam-se os seguintes principais aspetos:

- Potencia o interface rodoviário, ferroviário e aeroportuário;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com o Aeroporto de Lisboa;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com a região urbana de Lisboa;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes com equipamentos turísticos e culturais.

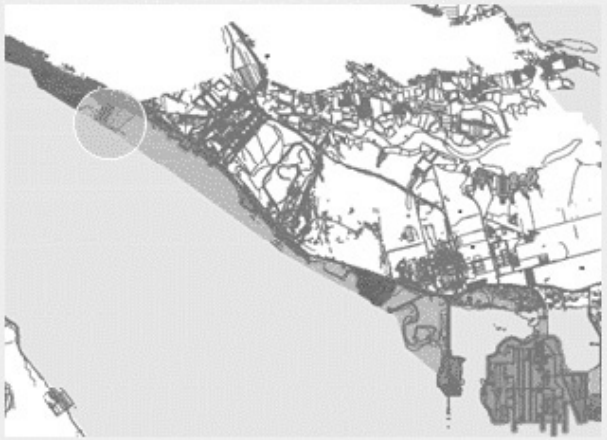
No que concerne à sustentabilidade operacional, trata-se de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

No que concerne à sustentabilidade financeira do projeto, as principais premissas são como segue:

- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding* através de investimento privado, ficando a APL responsável apenas pela reabilitação do cais.

Porto de Setúbal - Expansão do Terminal Roll-On Roll-Off para jusante

Localização



Descrição

Este projeto envolve a infraestruturação de 3,5 ha de terrapleno para rentabilização de um terminal de segunda linha da logística automóvel junto ao porto, procurando atrair serviços de valor acrescentado às viaturas.

Sendo o porto de Setúbal líder da movimentação de veículos em relação aos restantes portos nacionais, a APSS pretende desenvolver o projeto de expansão do terminal *roll-on roll-off* para jusante, tendo por objetivos:

- Potenciar o porto de Setúbal enquanto *hub Ro Ro* na ligação entre as rotas do Atlântico, África, América, Ásia e as linhas do Mediterrâneo;
- Atrair tráfego *Ro-Ro* adicional para o porto servindo o *hinterland* espanhol até Madrid, criando uma âncora com serviços de valor acrescentado às viaturas seja na importação, seja na exportação;
- Rentabilizar uma área disponível, constituindo um terminal de segunda linha da logística automóvel junto ao porto, com condições para estadias médias, com benefícios para a competitividade das importações, à semelhança do que existe nos grandes portos europeus *Ro-Ro*.

Investimento estimado: 3,5 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

- Potencia o interface portuário na rede de transportes multimodal;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à plataforma de serviços logísticos e industriais junto ao porto;
- Potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes do terminal aos parques industriais existentes na região.

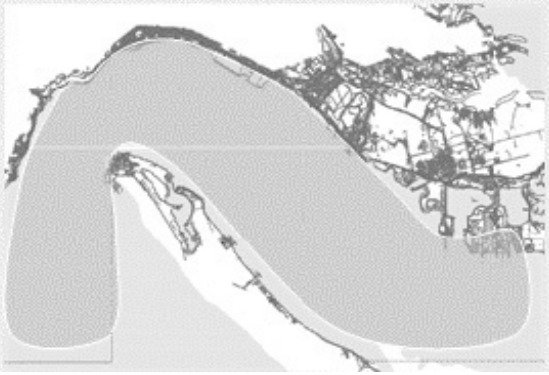
As principais premissas em termos de sustentabilidade operacional do projeto são como segue:

- Prevê-se que as receitas adicionais com a concessão da área para movimento de veículos e atividades logísticas sejam suficientes para cobrir custos de operacionais e de manutenção e de investimento, gerando mais valias para a APSS.
- Aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*.

Porto de Setúbal - Melhoria das acessibilidades marítimas - barra e canais Norte e Sul - e otimização de fundos/calado junto aos cais

4 Localização



Descrição

O projecto compreende a melhoria das acessibilidades marítimas (barra e canais Norte e Sul) e otimização de fundos junto aos cais, para receção no porto de Setúbal de navios de maior dimensão (tipo *Panamax*).

Desta forma, engloba a dragagem faseada e com acompanhamento ambiental do canal da Barra e navegação do porto de Setúbal permitindo a passagem dos navios porta-contentores de 2ª geração, navios de 3ª e 4ª geração *Panamax* e *Panamax* 2000, com até 13 metros de calado, visando manter a posição do porto de Setúbal no mercado de *shortsea*, face à evolução dos navios neste segmento de mercado.

Investimento necessário: 25 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, permitindo potenciar o movimento de tráfego de contentores dos atuais 70 mil TEU para 250 mil TEU nos próximos 5 a 10 anos.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Potencia a melhoria das acessibilidades marítimas já existentes ao porto de Setúbal;
- Potencia a intermodalidade do terminal às plataformas logísticas na zona envolvente portuária de Setúbal, bem como à plataforma logística do Poceirão;
- Potencia a melhoria da ligação aos parques industriais da zona envolvente portuária de Setúbal e Península da Mitrena.

No que concerne à sustentabilidade operacional, considera-se que este projeto potenciará o aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M associados à exploração do Porto de Setúbal.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding*: considera-se que a participação do setor privado possa vir a suportar a totalidade do investimento, quer por via de comparticipação financeira directa, quer por via da aplicação de taxas portuárias pela Administração Portuária de Setúbal.

Porto de Sines - Expansão do Terminal de Contentores (Terminal XXI) e ampliação das infraestruturas de proteção marítima

Localização

Descrição

Este projeto compreende a expansão do Terminal de Contentores de Sines (Terminal XXI), para além do que se encontra actualmente contratado, dotando-o de uma infraestrutura de cais de 1.230 metros, 12 pórticos de cais e uma área de armazenamento de 45 hectares o que elevará a capacidade de movimentação para 2,3 milhões de TEU/ ano.

Inclui igualmente a ampliação do molhe Leste em mais 300 metros, de forma a assegurar as condições de proteção marítima às operações dos navios, aquando das suas operações de carga/descarga de mercadorias e/ou contentores, incluindo a regularização dos fundos rochosos da bacia de rotação e do canal de acesso ao terminal.

Investimento necessário: 139 M€, sendo que 94 M€ correspondem a investimento privado e os restantes 45 M€ a investimento público (APS), especificamente em termos da componente da obra marítima de proteção, cujo financiamento está assegurado.

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de movimentação de mercadorias no terminal por via do aumento da capacidade do terminal de 1.320.000 TEU/ano para 2.300.000 TEU/ano.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

- Permite aumentar a conectividade do terminal de Sines com outros portos;
- Potencia a intermodalidade do terminal com plataformas logísticas nacionais e de Espanha;
- Permite aumentar a conectividade do terminal com parques industriais existentes na região.

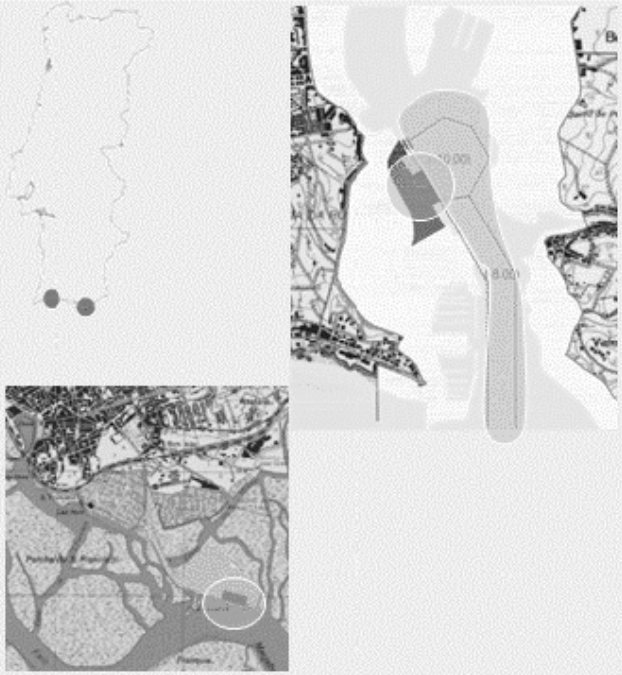
No que concerne à sustentabilidade operacional, a realização deste projecto proporcionará um aumento da eficiência do terminal, nomeadamente no que diz respeito ao aumento do grau de cobertura dos actuais custos de O&M.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*: parte significativa do investimento será realizado pelo sector privado (concessionário), suportando a APS os investimentos relativos à componente da obra marítima de proteção

Portos do Algarve - Melhoria das condições de acesso marítimo e das instalações de passageiros e carga (Portimão e Faro)

Localização



Descrição

Este projeto compreende duas vertentes:

- Dragagem da foz do rio Arade de forma a aumentar os fundos do canal de navegação e da bacia de rotação para -10 metros ZH, permitindo ao porto de Portimão receber mais navios e de maior porte, designadamente no segmento dos navios de cruzeiro;
- Melhoria das condições operacionais de cais e infraestruturas/equipamentos de apoio, para a movimentação de passageiros e de cargas em condições de segurança e de boa fluidez nos portos de Portimão e Faro.

Investimento estimado: 10 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, perspetivando-se o aumento da capacidade instalada de movimentação de mercadorias de 400.000 ton/ano para 600.000 ton/ano e de passageiros para 250.000 passageiros/ano.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, são de destacar os seguintes principais aspetos:

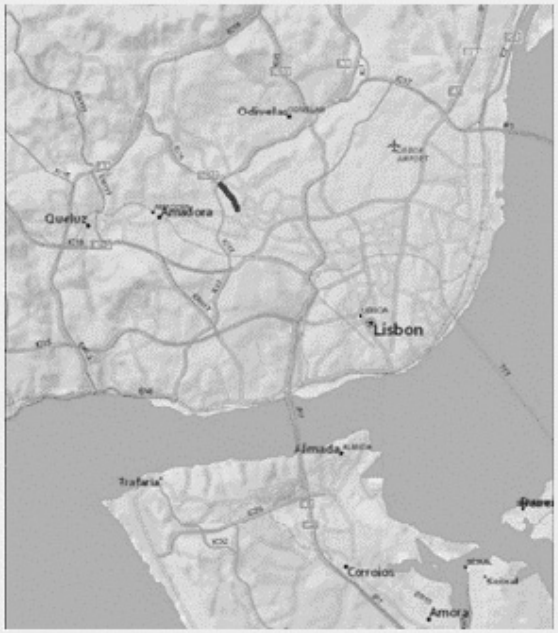
- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a portos;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a infraestruturas aeroportuárias e marítimo-portuárias, equipamentos públicos, serviços e indústria existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, perspectiva-se que se trata de um projeto gerador de receitas que permitirá, para além de cobrir os custos de exploração, cobrir parte dos custos de investimento.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário.

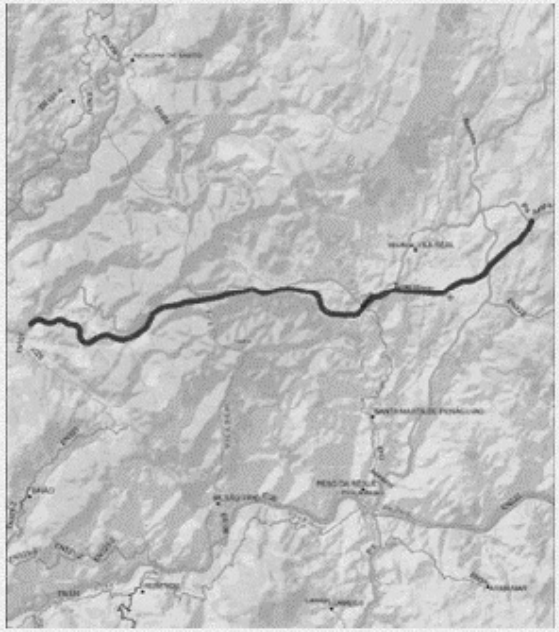
22.3 SECTOR RODOVIÁRIO

IC16. Radial da Pontinha

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	Este projeto compreende um troço do IC16 (radial da Pontinha), com cerca de 0,8 km, inserido na AML, que permite efetuar a ligação entre Lisboa (CRIL) e Sintra. É de destacar o seu papel estruturante no tecido urbano de Lisboa. Este projeto já dispõe de financiamento comunitário assegurado, no âmbito na construção do troço Buraca / Pontinha da CRIL, em que está incluído. **Extensão:** 0,8 km **Tráfego estimado:** 00.000 veíc / dia **Investimento necessário:** 5 M€ **Conclusão:** até 2016	A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, no que concerne à movimentação de mercadorias e de passageiros, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos: ▪ Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a zonas industriais localizadas neste eixo que abrange, essencialmente, as regiões de Sintra e Amadora; ▪ Ao nível do transporte de passageiros potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, nomeadamente às zonas de Sintra, Amadora e Lisboa, a equipamentos públicos, serviços e indústrias, permitindo ainda o interface ferroviário e rodoviário. A principal premissa em termos de sustentabilidade financeira consiste no facto de dispor já de cofinanciamento comunitário assegurado.

IP4. Túnel do Marão

Localização



Descrição

Desenvolve-se numa extensão de cerca de 30 km e possui um perfil transversal tipo caracterizado por 2x2 vias.

Por forma a contornar a difícil orografia da região este projeto contempla uma quantidade apreciável de obras de arte especiais que corresponde a 22% da sua extensão e um túnel com aproximadamente 6 km. A acessibilidade à rede viária existente é garantida através de 4 nós de ligação.

A construção foi desenvolvida no âmbito de uma concessão, estando numa fase avançada de concretização tendo tido, todavia, os trabalhos suspensos desde março de 2012. Em junho de 2013 o Estado rescindiu o contrato de concessão, tendo os ativos sido integrados na responsabilidade da EP.

A EP encontra-se a preparar o lançamento de 3 concursos públicos, na modalidade de conceção construção, para terminar os trabalhos em falta.

Extensão: 30 km, dos quais 6 km em túnel

Tráfego estimado: 8.000 veíc / dia (10% de pesados)

Investimento necessário: 173 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto de Leixões, a plataformas logísticas localizadas na área metropolitana do Grande Porto (Maia/Trofa, Leixões, CCA) e a zonas industriais localizadas ao longo deste corredor;
- Ao nível do transporte de passageiros potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto de Leixões e Aeroporto Sá Carneiro, a núcleos urbanos densos ao longo deste eixo (Porto, Paredes, Vila Real) e a diversos pólos industriais.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- O recurso a cofinanciamento comunitário, cuja candidatura foi instruída e apresentada em outubro de 2013.
- A cobrança de portagens em toda a extensão da A4 (subconcessão Autoestrada Transmontana), que se estima poder atingir os 9,5 M€ por ano.

IP3. Coimbra – Viseu

Localização

Descrição

Com a construção deste projeto pretende-se criar uma alternativa segura e com caracteristicas adequadas ao atual IP3.

Este itinerário corresponde a uma via estruturante, assegurando a ligação entre grandes centros urbanos de influência supra distrital como são Coimbra e Viseu e destes, através da rede com a qual articula, ao porto da Figueira da Foz e à fronteira em Vilar Formoso (através do IP5/A25). Alinhamento com o PROTC – correspondência com o corredor estruturante designado como "Corredor Figueira da Foz – Castro Daire".

Relação com projetos/equipamentos estruturantes de forte impacto territorial, social e económico: Porto da Figueira da Foz; Plataforma Logística da Guarda e Plataforma Logística do Porto da Figueira da Foz.

Em suma, este projeto potencia o desenvolvimento dos concelhos do interior, atenuando as assimetrias entre a zona litoral e o interior Centro, melhorando consideravelmente o traçado rodoviário, já que as características geométricas em planta e em perfil deste itinerário, são definidas para a velocidade base de 120 km/h. Como consequência imediata espera-se uma melhoria na mobilidade das pessoas e bens entre as várias regiões, inclusive com Espanha.

Extensão: 90 km

Tráfego estimado: 17.000 veíc / dia (zona de Coimbra); 13.000 veíc / dia (zona da Aguieira) e 15.000 veic./dia (zona de Viseu)

Investimento necessário: 600 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

Este projeto envolve um investimento muito significativo, estimado na ordem dos 600 M€. Como tal, foram ponderadas alternativas ao estudo prévio já realizado, que pressupunha um traçado novo na totalidade da extensão:

i) Traçado novo entre Coimbra e a zona de Santa Comba Dão, prevendo-se, a partir daí, a duplicação do atual IP3 até Viseu;
ii) Traçado novo entre Coimbra e a zona de Santa Comba Dão, ligação ao IC12 existente e continuação do IC12 entre Nelas, Mangualde e a A25.

Em qualquer circunstância deve ser também ponderado um faseamento da construção, que corresponda à disponibilização, também faseada, de diferentes troços, cuja receita de portagem contribuirá para o financiamento dos seguintes. Assim, considera-se que deve ser dada prioridade à zonas de tráfego mais elevado, ou seja, mais próximas de Coimbra e de Viseu (à semelhança do que ocorreu com a construção da A1 entre Lisboa e Porto). Tendo em consideração o referido, perspectiva-se um potencial elevado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalicade os seguintes principais aspectos:

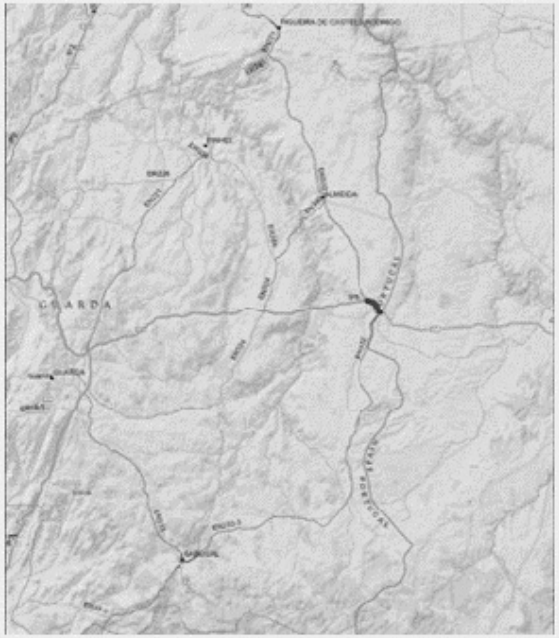
- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto da Figueira da Foz e respectivas Plataformas logísticas, bem como a zonas industriais das cidades servidas;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a núcleos urbanos densos, bem como a toda a envolvente industrial.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira e operacional do projeto são, respetivamente, como segue:

- Redução dos actuais custos de O&M.

IP5. Vilar Formoso – Fronteira

Localização



Descrição

Projeto transfronteiriço, com uma extensão de 3,5 km, integrado no conceito *last mile*.

O projeto foi desenvolvido com um perfil transversal de 2X2 vias e para uma velocidade base de 100 km/h e pretende dar continuidade, em perfil de autoestrada, à A25 existente, evitando a travessia urbana de Vilar Formoso. Carecerá, todavia, de continuidade do lado espanhol.

A implementação deste projeto pressupõe a introdução de portagens nesta extensão adicional da A25.

Extensão: 3,5 km

Tráfego estimado: 10.000 veíc/dia

Investimento necessário: 12 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

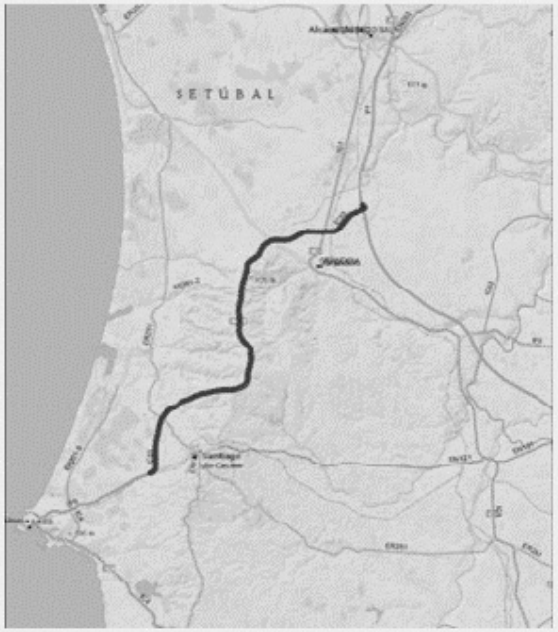
A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto e plataformas logísticas de Aveiro, bem como a parques industriais existentes na região;
- Ao nível do transporte de passageiros potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a zonas industriais existentes na região.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário.

IC33. Reabilitação Relvas Verdes (IP8) - Grândola (IP1)

Localização



Descrição

Este projeto compreende a reabilitação do troço existente com uma extensão de 40 km. Esta intervenção estará condicionada à construção da plataforma logística do Poceirão e à não construção de uma alternativa ferroviária de alta velocidade.

O projeto poderá ainda ser reestruturado de modo a admitir a introdução de portagens. Desta forma terá que ser revisto o montante de investimento previsto, que aumentará, mas em contrapartida haverá um contributo para a sustentabilidade financeira desse investimento.

Extensão: 40 km

Tráfego estimado: 5.500 veíc / dia

Investimento necessário: 40 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

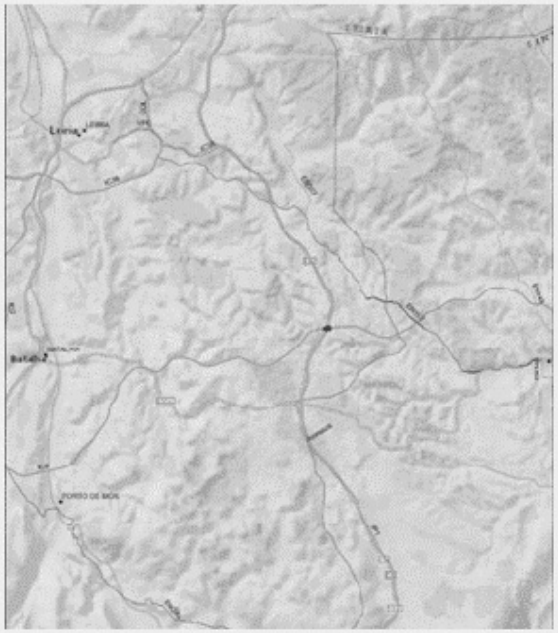
A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, no que concerne ao transporte de mercadorias, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade, os seguintes principais aspetos:

- Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao Porto de Sines, à plataforma logística do Poceirão e a parques industriais localizados na região, designadamente em Sines.
- Ao nível do transporte de passageiros potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a interfaces (modo rodoviário / ferroviário – Sines / Poceirão) e facilita as condições de mobilidade de pessoas a zonas industriais localizadas na região.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário.

Nó do IP1/A1 com o IC9

Localização



Descrição

Este projeto compreende a introdução de um nó de interligação entre o IP1/A1 e o IC9, melhorando a articulação entre estes itinerários.

Trata-se de um nó entre duas concessões rodoviárias que carecerá de articulação nesse âmbito.

É necessário ter em consideração que se trata de um novo nó na A1, integrada na concessão Brisa, pelo que qualquer desenvolvimento do processo terá de contar com a participação daquela concessionária.

Extensão: pontual

Tráfego estimado: 3.500 veíc / dia no IC9 e 19.500 veíc./dia na A1 (Fátima / Leiria)

Investimento necessário: 5 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, no que concerne à movimentação de mercadorias, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspetos:

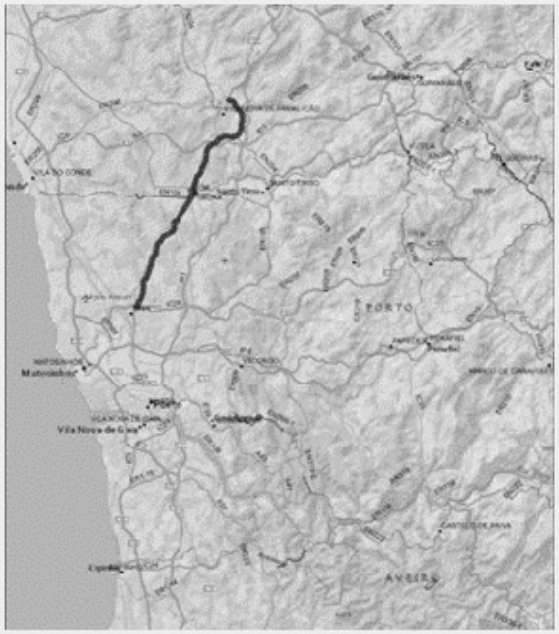
- Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao porto de pesca de Peniche / Nazaré e aos parques industriais existentes na zona de Leiria, Batalha e Marinha Grande;
- Ao nível do transporte de passageiros potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao núcleo urbano denso da região de Leiria, a equipamentos públicos e a portos marítimos.

No que concerne à sustentabilidade operacional do projeto, é de referir que os custos de operação e manutenção, bem como os custos de construção do novo nó, poderão ser minimizados se a respectiva construção ocorrer após o período transitório de cinco anos para adoção de novos sistemas de portagem em curso na Brisa, que prevê uma maior automatização dos processos.

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário.

Acessibilidades na EN14 entre V. N. Famalicão e Maia

Localização



Descrição

Esta intervenção visa conferir melhores condições de acessibilidade numa zona densamente povoada e onde a dinâmica do tecido empresarial revela necessidades pontuais de adoção de medidas especificamente dedicadas a essa realidade.

A solução geométrica para a intervenção deverá ser amadurecida, ponderando as necessidades referidas com a relação custo/benefício dela resultante.

Existe um estudo que prevê a criação de uma variante à EN14 entre Famalicão e Maia, com perfil de autoestrada em toda a extensão e um investimento de 190 M€. Considera-se que esta solução é atualmente desadequada, pelo que deverão ser estudadas melhorias localizadas com impacto específico essencialmente nas necessidades evidenciadas pelo tecido empresarial da região.

Projeto integrado no conceito *last mile*.

Extensão: intervenções localizadas

Tráfego estimado: 25.000 veíc/dia na zona da Maia e 17.000 veíc./dia na zona de Famalicão

Investimento necessário: 20 M€

Conclusão: após 2016, antes QCA

Medidas de Otimização

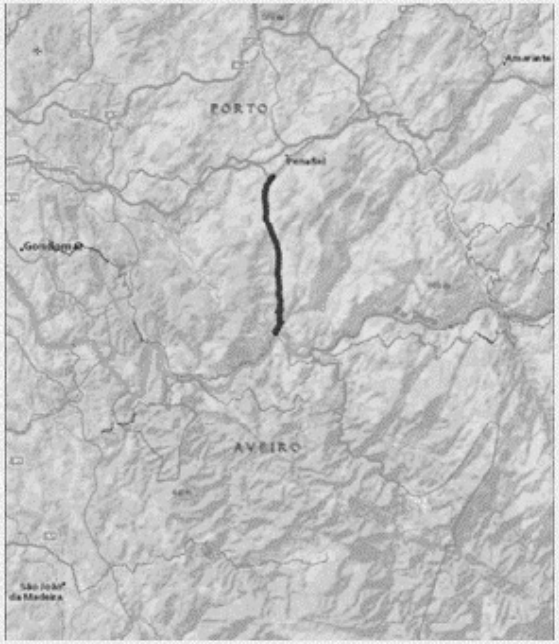
A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes a plataformas logísticas e a parques industrias existentes ao longo deste eixo (Trofa e Mabor);
- Ao nível do transporte de passageiros potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao aeroporto Francisco Sá Carneiro, a núcleos urbanos densos e a zonas industriais e equipamentos públicos existentes na região, potenciando ainda o interface entre o modo rodoviário e aeroportuário

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são como segue:

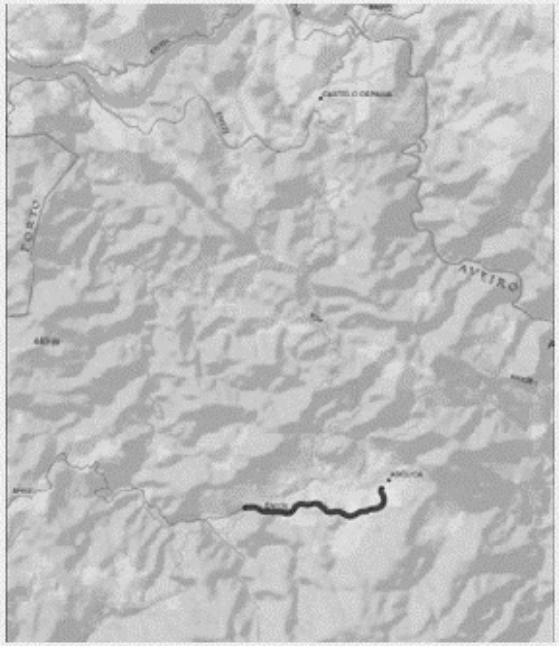
- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, que decorre da existência de parques industriais e empresariais localizados ao longo deste eixo.

IC35. Penafiel / Entre-os-Rios

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	A construção do IC35, que constitui uma alternativa à EN 106, representa a necessidade evidenciada pelas populações dos concelhos de Penafiel, Marco de Canaveses, Castelo de Paiva e Cinfães, entre outras. A atual EN 106 apresenta alguns estrangulamentos, constituindo a construção deste corredor uma solução para a mobilidade neste denso espaço territorial. O projecto contribuí ainda para a melhoria da segurança rodoviária na EN106. **Extensão:** ´4 km **Tráfego estimado:** 5.400 veíc / dia **Conclusão:** após 2016 e antes fim QCA	A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego

IC35 Variante Arouca - Santa Maria da Feira

Localização



Descrição

Este projeto, com uma extensão aproximada de 23km, conjugado com o corredor do IC35 entre Castelo de Paiva e Mansores, constituirá uma ligação deste último ao IP1/A1, em Santa Maria da Feira.

Integrado no conceito *last mile*, assume a continuidade da ligação entre Arouca e Mansores e desta até ao IP1.

O desenvolvimento deste projeto deverá ser analisado conjuntamente com as acessibilidade associadas ao corredor do IC35, já que haverá sinergias positivas na resolução conjunta das questões de segurança hoje verificadas na EN106 e as ligações ao litoral, mais concretamente à A32 e A1

Extensão: 23 km

Tráfego estimado: 5.800 veíc / dia

Conclusão: após 2016, antes QCA

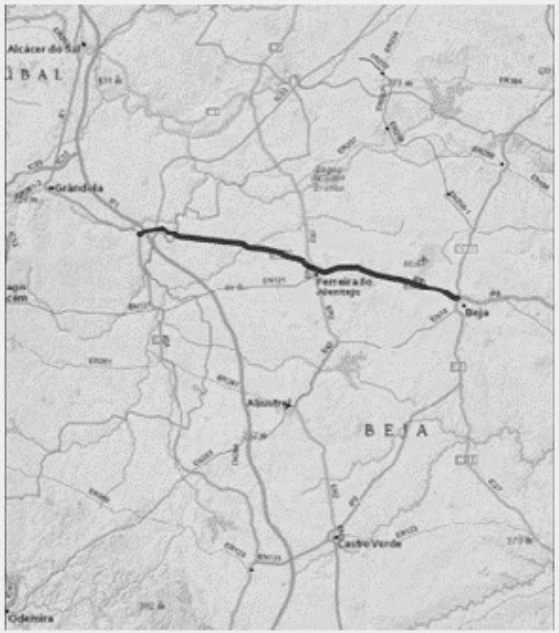
Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, sendo de destacar ao nível da dimensão de intermodalidade os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes à zona industrial localizada no eixo viário;
- Ao nível do transporte de passageiros, potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao centro urbano de Santa Maria da Feira, potenciando ainda a ligação à zona industrial localizada no eixo viário.

IP8. St. Margarida do Sado – Beja

Localização



Descrição

O lanço IP8. Sta. Margarida do Sado está integrado na subconcessão Baixo Alentejo.

A construção da A26 foi suspensa pela concessionária e formalizada em MoU de 2012. A intervenção que atualmente se pretende realizar irá sobretudo incidir na requalificação das estradas nacionais que asseguram este corredor, melhorando as suas características técnicas e operacionais. É expectável que com esta requalificação se verifique um aumento ligeiro da atratividade regional ao investimento e uma diminuição da sinistralidade na região.

Será, ainda, assegurada uma ligação mais eficaz do Porto de Sines à cidade de Beja.

Extensão: várias intervenções pontuais

Tráfego estimado: 4.400 veíc / dia

Investimento necessário: 15 M€

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

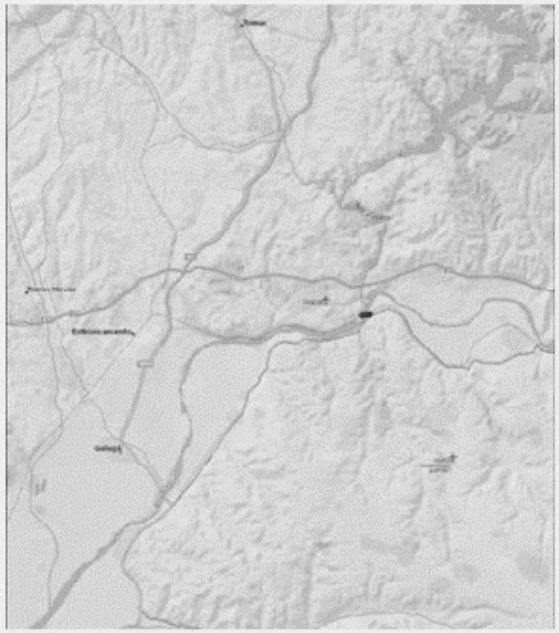
A realização deste projeto não apresenta potencial de captação incremental de tráfego. No entanto, ao nível da dimensão de intermodalidade destacam-se os seguintes principais aspectos:

- Ao nível do transporte de mercadorias potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes locais e regionais à cidade de Beja, potenciando ainda a ligação ao porto, à plataforma logística e ao parque industrial de Sines;
- Ao nível do transporte de passageiros potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes ao aeroporto de Beja, potenciando ainda o interface entre o modo rodoviário e aéreo.

A principal premissa da realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial de cofinanciamento comunitário.

Abertura da ponte de Constância / Praia do Ribatejo a pesados

Localização



Descrição

Este projeto refere-se à ponte metálica da Praia do Ribatejo sobre o rio Tejo. Esta ponte foi objeto de um protocolo celebrado entre a EP, a REFER e os municípios de V.N. da Barquinha e Constância. O mesmo teve como objetivo reabilitar e reforçar a estrutura da obra de arte de forma a permitir a circulação ao trânsito automóvel ligeiro, já que a atual estrutura não suporta o trânsito pesado.

A travessia do Tejo pelos veículos pesados na região do Médio Tejo deverá ser equacionada em conjunto com a melhoria das acessibilidades na zona da Chamusca – Ecoparque do Relvão -, que por sua vez estão associadas ao corredor do IC3 com uma nova ponte.

Extensão: n.a.

Tráfego estimado: 4.300 veíc / dia

Investimento necessário: Não aplicável, já que o desenvolvimento do IC3 já está considerado noutro projeto analisado no GTIEVA (Acessibilidades ao Eco Parque do Relvão, inc. ponte Chamusca)

Conclusão: após 2016 e antes fim QCA

Medidas de Otimização

A travessia do Tejo por veículos pesados na região do médio Tejo apresenta um potencial elevado de captação de tráfego no que concerne à movimentação de mercadorias, e um potencial moderado ao nível do transporte de passageiros.

Ao nível do transporte de mercadorias, considera-se que este projeto potencia a melhoria de ligações consideradas insuficientes de veículos pesados às zonas industriais de Constância e Vila Nova da Barquinha e instalações industriais

A principal premissa de realização deste projeto ao nível da dimensão de sustentabilidade financeira assenta no potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, por via da captação de investimento privado para a sua realização.

22.4 SECTOR AÉREO E AEROPORTUÁRIO

Novo terminal de carga no Aeroporto Lisboa

Localização	Descrição	Medidas de Otimização
	Este projeto consiste na construção de um novo Terminal de Carga, em espaço cedido pelo Aeroporto de Lisboa (após acordo com a ANA). O projeto a desenvolver, em conjunto com a ANA, deverá garantir a adequação à realidade e a maximização dos benefícios para ambas as partes. O novo espaço, provido de equipamento e utilizando *self handling*, permitirá uma maior concentração de atividades, redução de movimentos de mercadoria, evitando a deslocalização para o exterior do perimetro do aeroporto, aumentando a capacidade de resposta. **Investimento necessário:** 5 M€ **Conclusão:** até 2016	A realização deste projeto apresenta um potencial elevado de captação de tráfego, perspectivando-se um aumento de mais de 50% do tráfego no que diz respeito à carga movimentada pela DHL Express no seu terminal. Ao nível da dimensão de intermodalidade, o presente investimento proporcionará uma melhoria das ligações consideradas insuficientes do terminal a plataformas logísticas existentes na região. No que concerne à sustentabilidade operacional, este projeto caracteriza-se como gerador de receitas. A existência de um novo terminal potenciará ainda uma diminuição nos custos operacionais da DHL, uma vez que o aumento da movimentação de carga, dentro do Aeroporto de Lisboa, irá permitir um aumento de eficiência e de volume, quando comparados com a infraestrutura atual. As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são, respetivamente, como segue: ▪ Potencial elevado de captação de fontes externas de *funding*, dado que a realização deste projeto pressupõe que o mesmo seja totalmente assegurado pela DHL.

Integrators – proposta Rangel (FedEx)

Localização

Descrição

Este projeto envolve um conjunto de iniciativas de curto/médio prazo, que poderão contribuir para uma melhor articulação entre todos os organismos envolvidos nas operações de carga expresso e infraestruturas aeroportuárias, nomeadamente no aeroporto de Lisboa.

Os *integrators* propõem ao gestor da infraestrutura (ANA) a reformulação e ampliação dos terminais de carga existentes, dotando-os de mais espaço, concentrando as operações num só local, operacionalmente apetrechados (cais de carga, equipamentos de segurança e infraestruturas de frio). O objetivo último deverá prever a possibilidade de aluguer de espaço para separação e autonomia das operações.

Investimento necessário: 5 M€

Conclusão: até 2016

Medidas de Otimização

A realização deste projeto apresenta um potencial moderado de captação de tráfego, uma vez que o conjunto de iniciativas a aplicar proporcionará a otimização da capacidade instalada, potenciando, assim, tráfego adicional no que diz respeito à movimentação de mercadorias.

Ao nível da dimensão de intermodalidade, o presente investimento proporcionará uma melhoria das ligações consideradas insuficientes do terminal a plataformas logísticas existentes na região.

No que concerne à sustentabilidade operacional, este projeto caracteriza-se como gerador de receitas. Adicionalmente, o aumento da movimentação de carga permtirá diluir os custos de O&M relacionados com as infraestruturas, aumentando, assim a respetiva sustentabilidade operacional.

As principais premissas em termos de sustentabilidade financeira do projeto são, respetivamente, como segue:

- Potencial limitado de captação de fontes externas de *funding*, podendo o projeto vir a ser financiado pela ANA.

23 ANEXO VI – MAPAS DA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

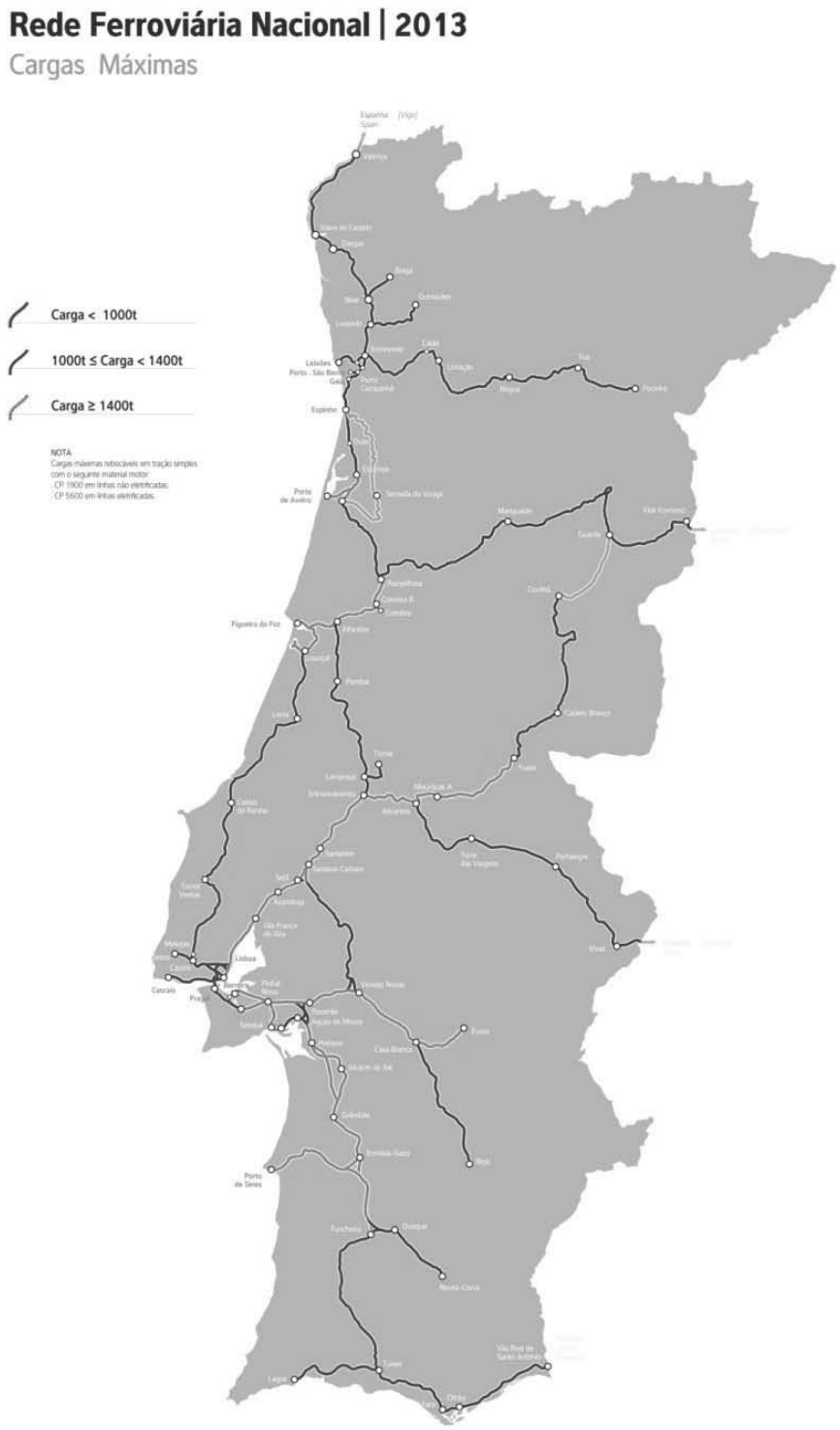


Ilustração 51 – Características da rede ferroviária nacional em 2013 - Cargas máximas

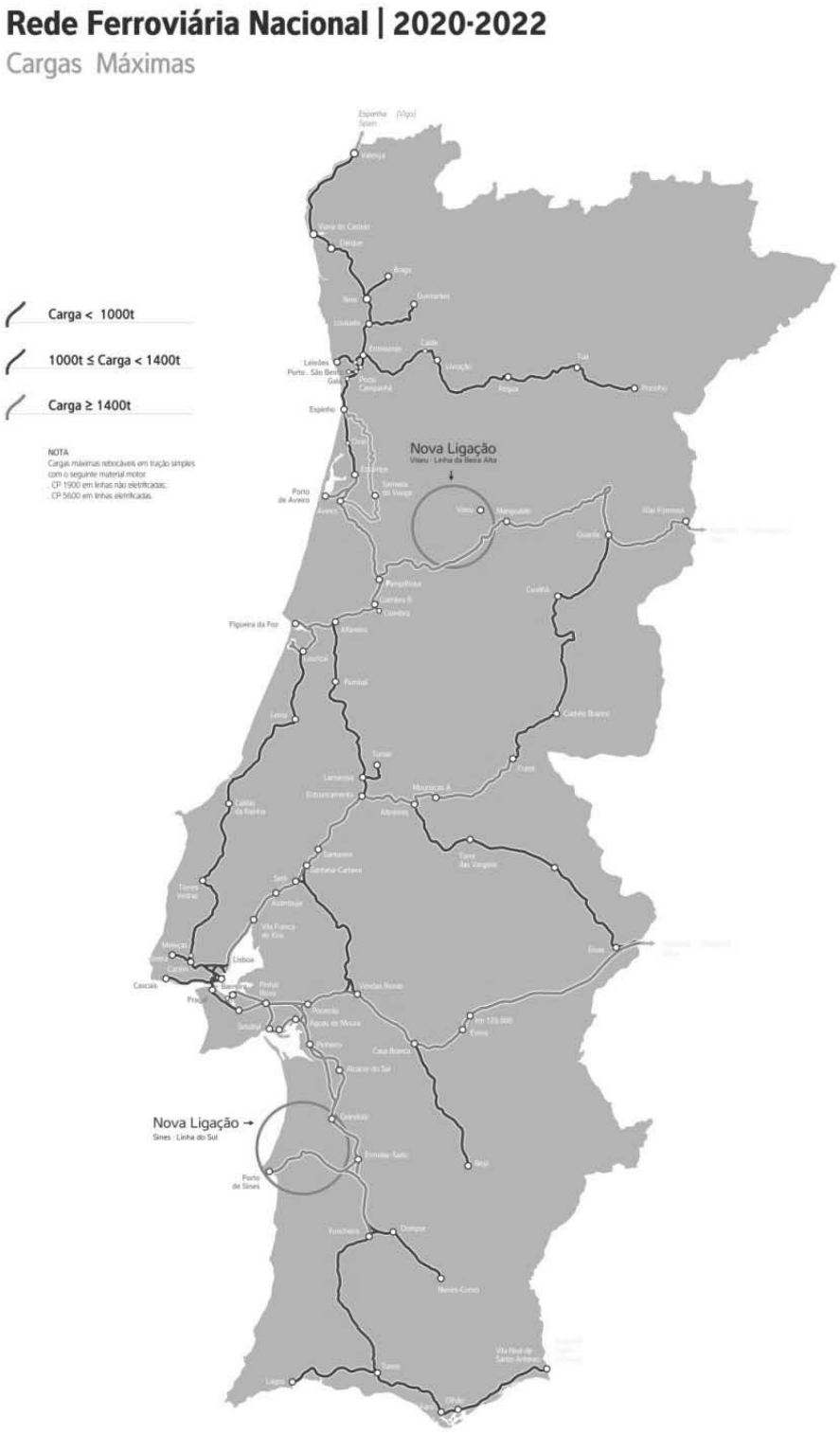


Ilustração 52 – Características da rede ferroviária nacional em 2020/22 – Cargas máximas

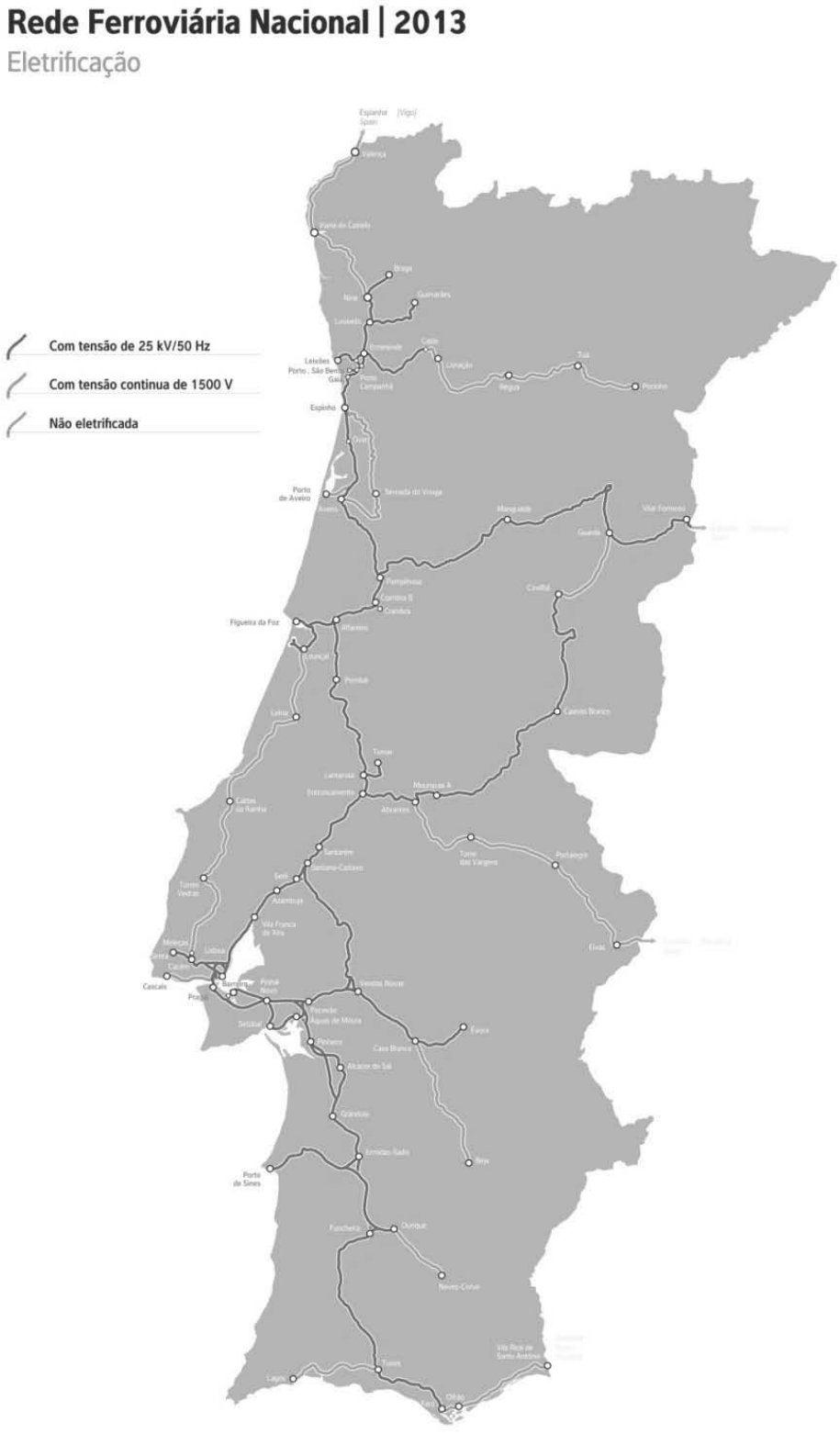


Ilustração 53 – Características da rede ferroviária nacional em 2013 - Eletrificação

Ilustração 54 – Características da rede ferroviária nacional em 2020/22 – Eletrificação

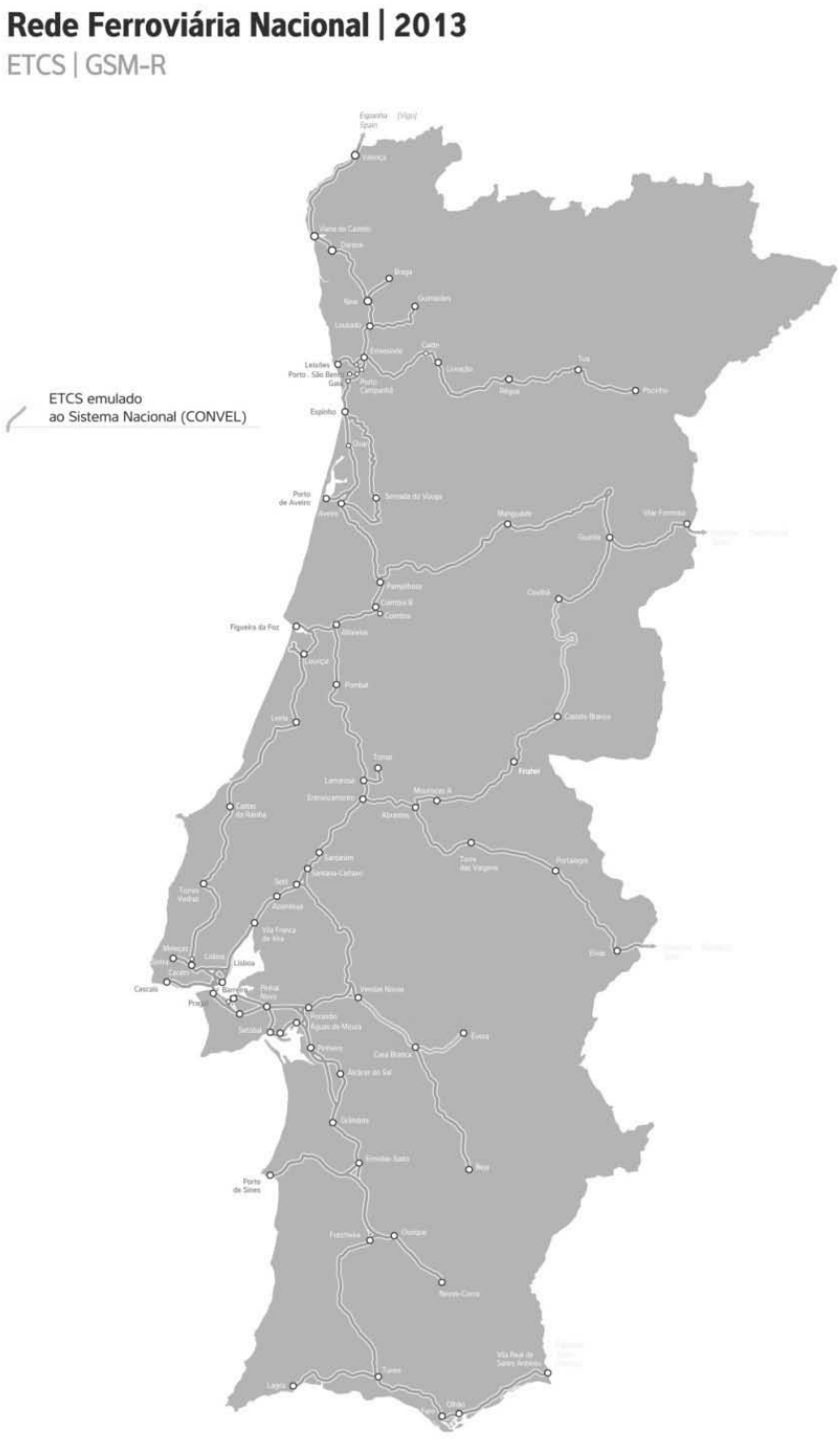


Ilustração 55 – Características da rede ferroviária nacional em 2013 – ETCS | GSM-R

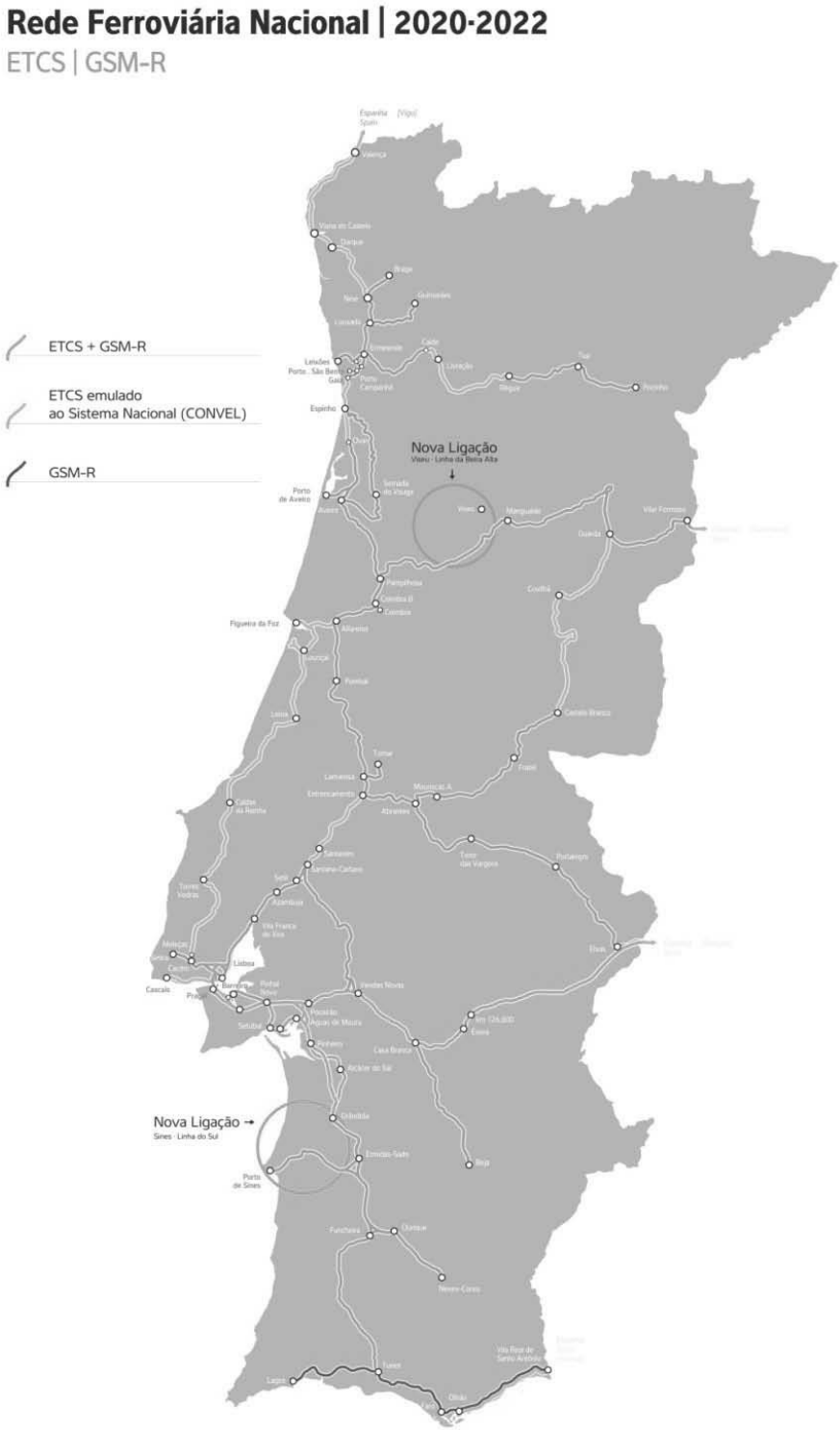


Ilustração 56 – Características da rede ferroviária nacional em 2020/22 – ETCS | GSM-R

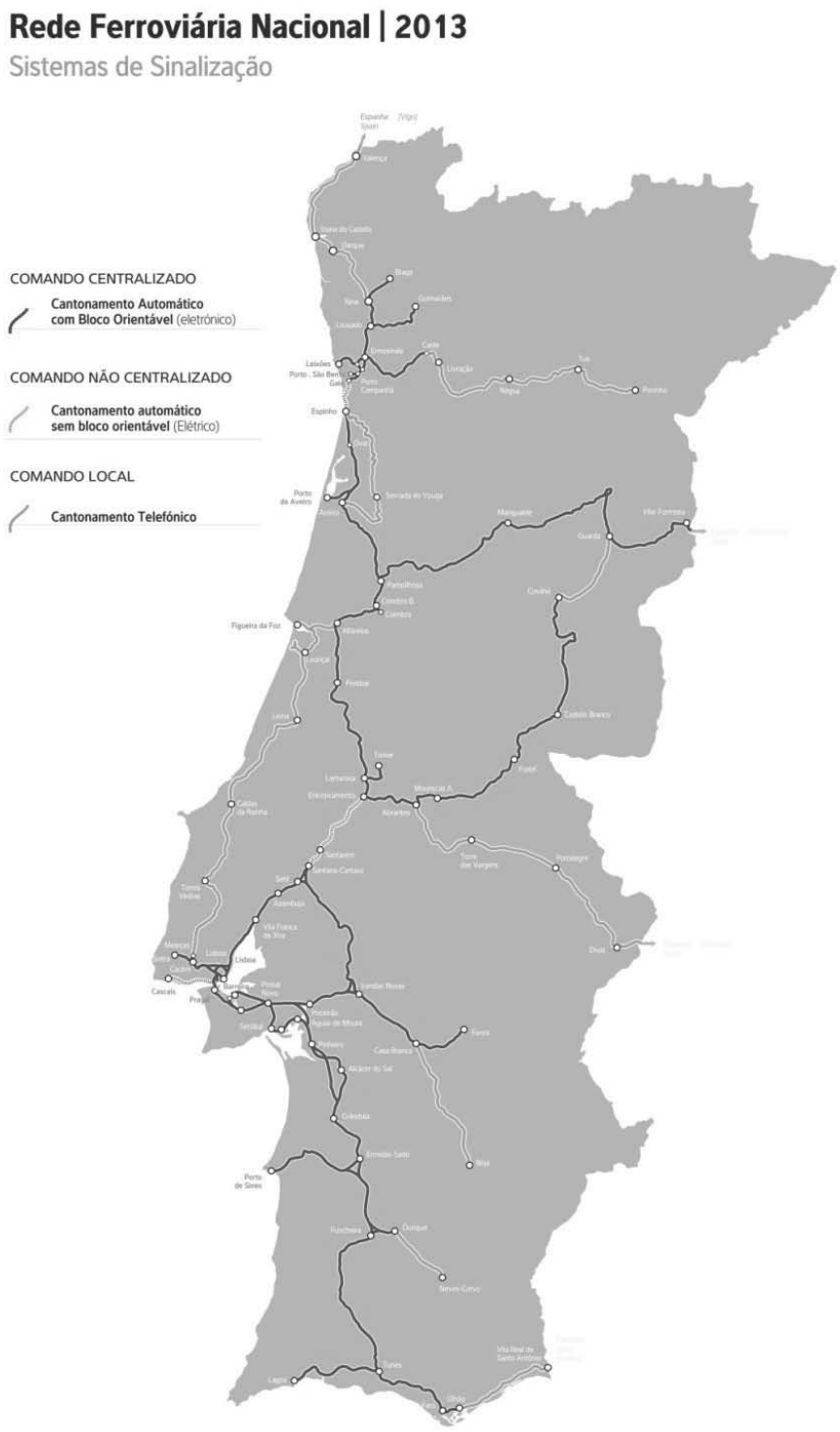


Ilustração 57 – Características da rede ferroviária nacional em 2013 – Sinalização

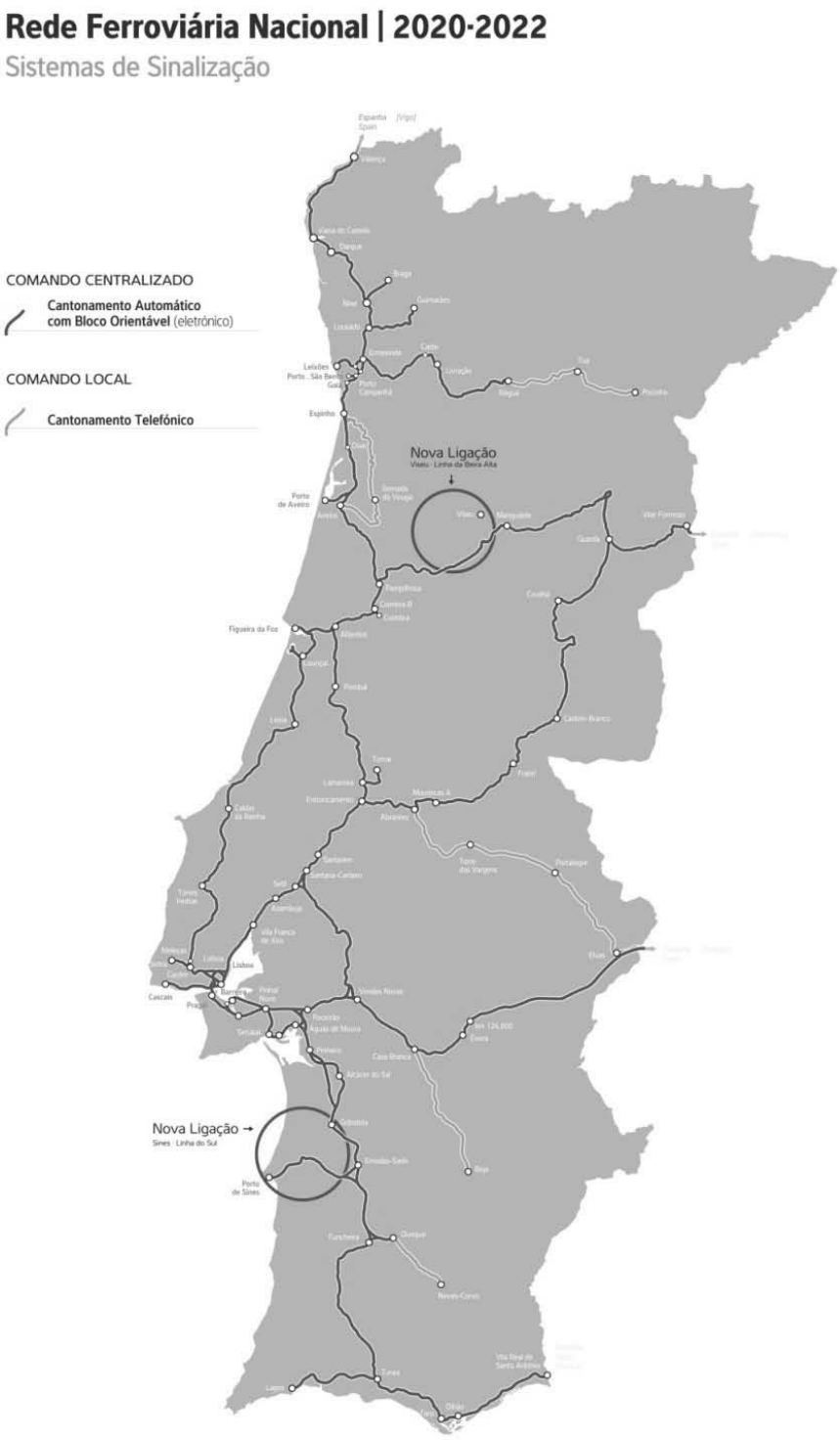


Ilustração 58 – Características da rede ferroviária nacional em 2020/22 – Sinalização

24 ANEXO VII – MAPA DA REDE RODOVIÁRIA NACIONAL EM 2020

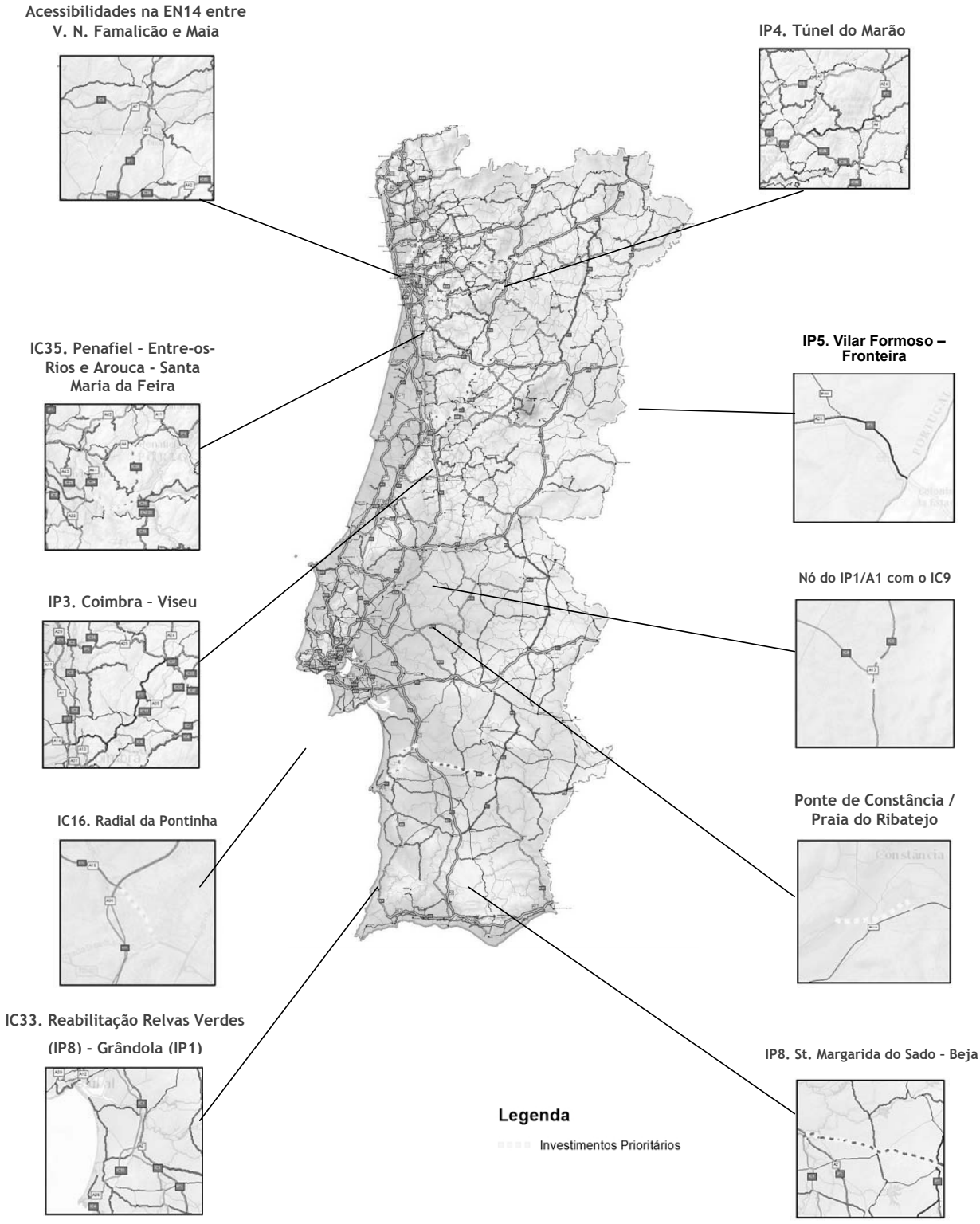


Ilustração 59 – Mapa da rede rodoviária nacional em 2020