# ANÁLISE DO PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES

O SECTOR AERO-PORTUÁRIO

Ordem dos Engenheiros / 12 de Janeiro de 2012

Artur Ravara

# O SECTOR AERO-PORTUÁRIO

Artur Ravara (1)

- ÍNDICE

1 EXCERTOS DO PET RELATIVOS AO SECTOR AERO-PORTUÁRIO

2 CONTRIBUTOS PARA ANÁLISE DO PET

2.1 EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO A NÍVEL MUNDIAL E EUROPEU

2.2 PERSPETIVAS DE CONSTRUÇÃO DE AEROPORTOS

2.3 SITUAÇÃO E PERSPETIVAS DOS AEROPORTOS DA PORTELA, FRANCISCO SÁ CARNEIRO E FARO

2.4 ESTRATÉGIA NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DE TRANSPORTE AÉREO

2.5 PORTELA+1 VS. NAL

2.6 SELEÇÃO E AVALIAÇÃO DE INVESTIMENTO EM CONJUNTURA DE ENDIVIDAMENTO E DESEMPREGO

1) Engenheiro Civil, Membro Conselheiro da OE, Presidente de GAPRES, S.A.

Plano Estratégico dos Transportes

# Mobilidade Sustentável

Horizonte 2011-2015

GOVERNO DE PORTUGAL | MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

Outubro de 2011

# 2 ENQUADRAMENTO

O sector do transporte aéreo, de crescente importância para a economia nacional, tem ainda uma escala diminuta no contexto europeu e mundial, apresentando um enorme potencial de crescimento face às vantagens competitivas únicas de que dispõe.

Nesse sentido torna-se importante a definição de uma estratégia de crescimento de longo prazo, reconhecendo a importância do transporte aéreo e do sistema aeroportuário no desenvolvimento económico do país.

### 3.1.2 ALAVANCAR A COMPETITIVIDADE E O DESENVOLVIMENTO DA ECONOMIA NACIONAL

O melhor contributo do Governo para a mitigação dos efeitos do ajuste financeiro em curso no nosso país é a criação de condições para a promoção da competitividade e do desenvolvimento da economia nacional, sendo esta a segunda prioridade de actuação, no âmbito do presente documento.

O sector das infra-estruturas e transportes, enquanto um dos pilares da economia, tem um papel relevante nesse sentido, preconizando-se assim uma actuação em dois planos:

1) Canalização dos limitados recursos - públicos e comunitários - à disposição do País, para aqueles investimentos que, comprovadamente, gerem retorno económico para o País e melhorem a competitividade das empresas e exportações nacionais.

2) Promoção do funcionamento eficiente da economia, centrando a intervenção directa do Estado nas áreas que constituam o seu verdadeiro papel e abrindo espaço à iniciativa privada e potenciando o desenvolvimento do tecido empresarial português, a criação de novas empresas, a promoção da inovação e a criação de emprego.

# 8.4 AEROPORTO DE LISBOA

Os pressupostos em que se baseou a decisão de construir um novo aeroporto na região de Lisboa assentaram numa conjuntura bastante diversa da que hoje vivemos.

Tendo presente a difícil situação económica de Portugal e a actual conjuntura económica internacional, com as inerentes dificuldades de acesso a financiamento, é inquestionável que o investimento nesta infra-estrutura de grandes dimensões necessite de ser alvo de uma reflexão profunda que não poderá deixar de levar em conta um conjunto de factores, de entre os quais se destacam:

- A realização de avultados investimentos (aproximadamente 380 milhões de euros), por parte da ANA, no Aeroporto da Portela com vista ao aumento da capacidade e ao prolongamento da vida útil do aeroporto;
- O investimento realizado na rede do Metro de Lisboa com vista à ligação ao Aeroporto de Lisboa, que deverá estar concluída no final de 2012.
- A mais-valia para a economia e, em especial para o Turismo, da existência de um Aeroporto a poucos minutos do centro da cidade.

Com base nestes factores, o Governo irá dar orientações para que sejam revistos os pressupostos que serviram de base à decisão de construção do novo aeroporto de Lisboa, dando prioridade à rentabilização da capacidade disponível no aeroporto da Portela e à introdução de medidas que potenciem a sua capacidade de captação de tráfego e desenvolvimento de rotas de modo a movimentar mais passageiros e carga, incrementando a vida útil da infra-estrutura já existente e a rentabilização dos sucessivos investimentos realizados de modo a corresponder às demandas operacionais de segurança mas igualmente à crescente procura.

Numa visão estratégica de ampliação da capacidade da região de Lisboa, de modo a aumentar a sua capacidade de captação de tráfego aéreo, pretende este Governo mandatar a ANA Aeroportos para realizar um estudo consolidado que verta sobre os seguintes temas:

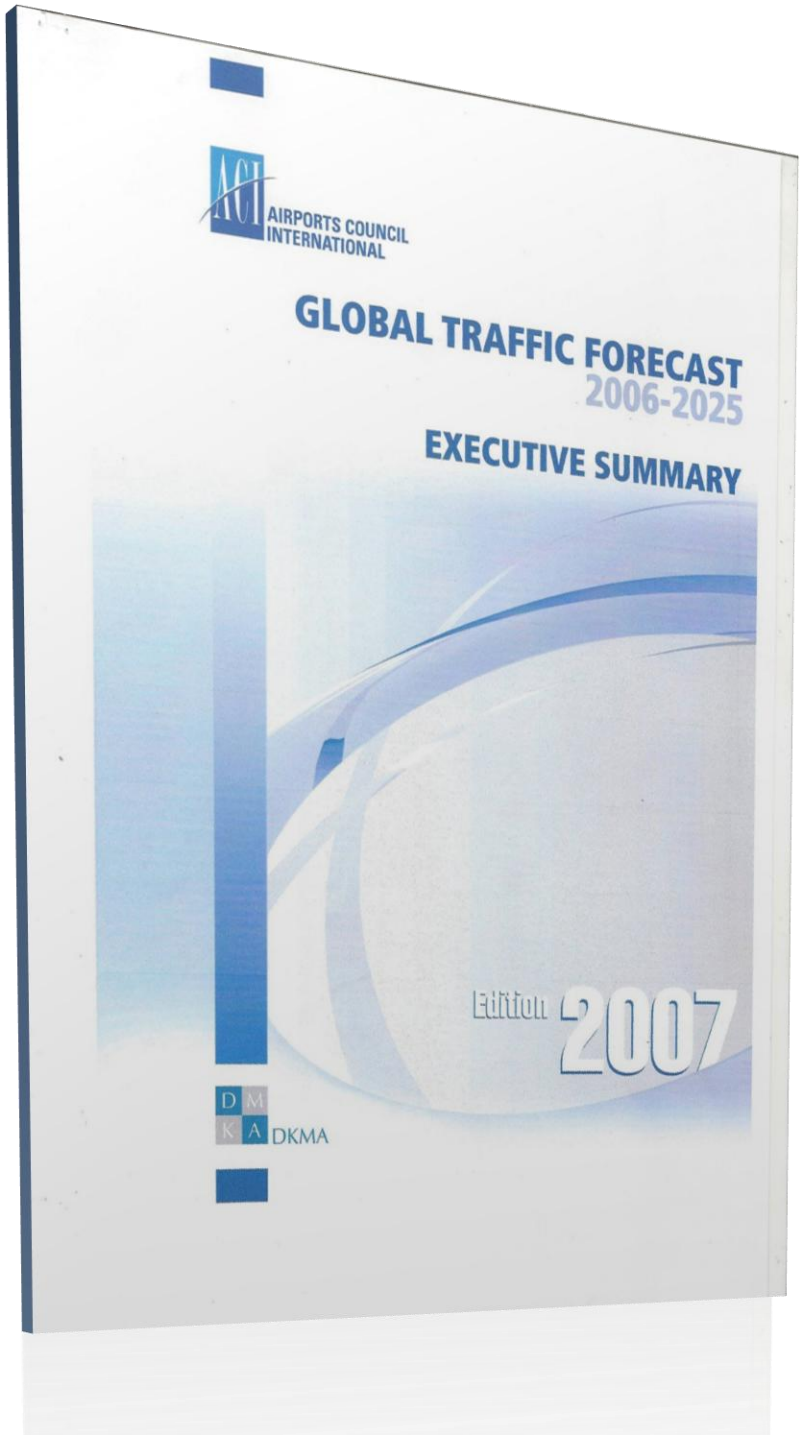
- Análise detalhada da capacidade do Aeroporto da Portela, neste momento com dois terminais civis e um militar - nomeadamente em termos de capacidade de manobras de aeronaves no solo e capacidade de maximização de tráfego aéreo;

- As melhorias possíveis de implementar neste aeroporto de modo a aumentar a sua capacidade - o que deve incluir as medidas, custos respectivos e a capacidade adicional gerada;

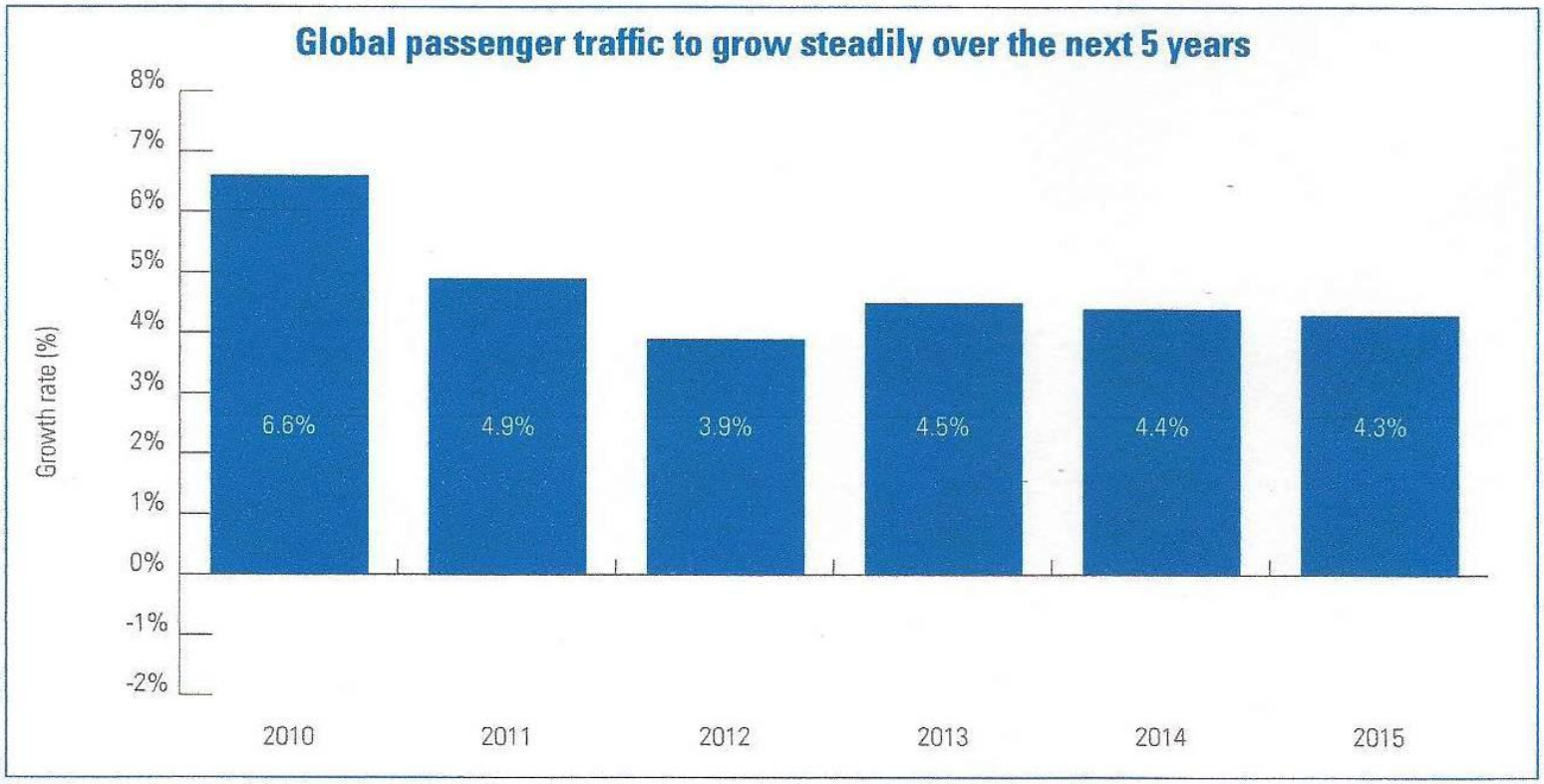
- Análise comparativa das restantes infra-estruturas aeroportuárias da região de Lisboa, sua capacidade e viabilidade em vir a acomodar tráfego internacional em duas vertentes: uma exclusivamente intra-espaço Schengen, outra entre espaços Schengen e não-Schengen. Este estudo deverá, igualmente, incluir a menção do investimento mínimo necessário para a concretização dessa acomodação de tráfego bem como a capacidade adicional de transporte gerada.

## 8.5 "LOW COST"

Tendo presente o efeito potenciador que novas rotas representam para a economia de um país (emprego directo e indirecto, desenvolvimento urbano e criação de serviços e tecido empresarial adjacentes, entre outros) bem como para o Turismo, como é muito evidente em Portugal, será avaliada a viabilidade de conversão de outras infra-estruturas aeroportuárias existentes que permitam, com um reduzido investimento, receber o eventual tráfego que não for possível acomodar no aeroporto da Portela, permitindo igualmente o desenvolvimento inerente da região, com a maior captação de tráfego e aumento de capacidade na gestões aeroportuária e de tráfego aéreo.

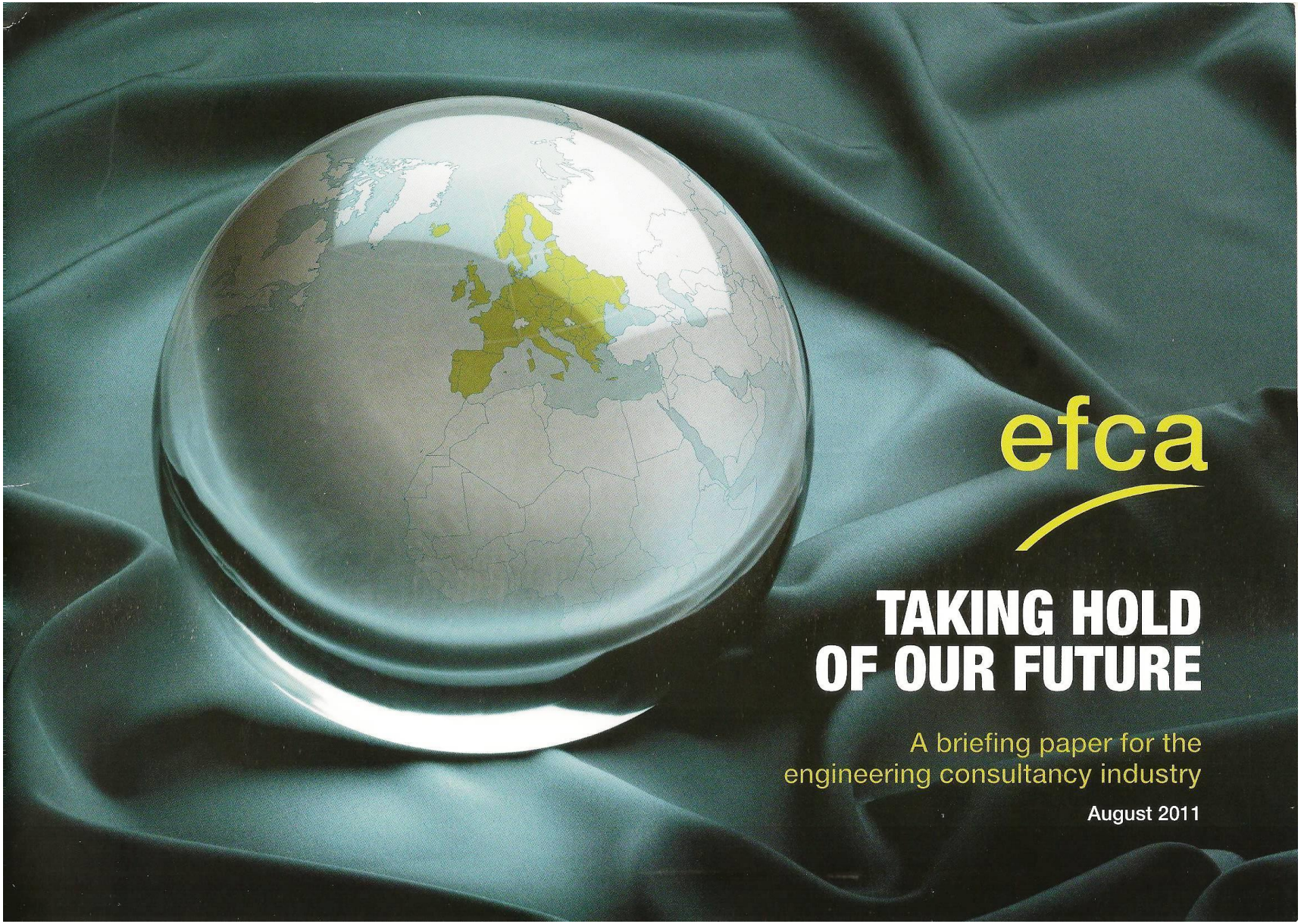

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL
GLOBAL TRAFFIC FORECAST
2006-2025
EXECUTIVE SUMMARY
Edition 2007
DKMA

## Global passenger traffic to grow steadily over the next 5 years




**Medium term forecast by region**

| | Actual | | Forecasts | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | YOY % | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2011 - 2015 |
| Africa | 156.0 | 9.5% | -9.5% | 8.8% | 5.6% | 5.5% | 5.4% | 2.9% |
| Asia/Pacific | 1'294.8 | 11.3% | 5.0% | 6.8% | 6.8% | 6.7% | 6.6% | 6.4% |
| Europe | 1'466.8 | 4.3% | 7.5% | 2.3% | 3.5% | 3.4% | 3.3% | 4.0% |
| Lat. America/Carib | 403.7 | 13.2% | 8.3% | 5.9% | 6.2% | 6.2% | 5.7% | 6.4% |
| Middle East | 206.6 | 12.0% | 6.8% | 5.7% | 5.2% | 5.1% | 4.8% | 5.5% |
| North America | 1'509.8 | 2.5% | 2.6% | 1.9% | 2.7% | 2.6% | 2.5% | 2.5% |
| World | 5'037.7 | 6.6% | 4.9% | 3.9% | 4.5% | 4.4% | 4.3% | 4.4% |



efca

# TAKING HOLD OF OUR FUTURE

A briefing paper for the engineering consultancy industry

August 2011

## Transport

Air passenger travel is expected to grow in the EU by over 50% by 2020, and freight by 125%. The cost of EU infrastructure development to match transport demand has been estimated at over €1.5 trillion for 2010-2030[17]. New Member States with less motorway and no high-speed rail network require upgrading as the vision of a Single European Transport Area is realised. The road construction market in Central Europe is expected to develop at the average nominal rate of 5% in the coming years, with its value exceeding €15 billion annually in 2012 and 2013[18].

The European Investment Bank is supporting several rail projects in the EU, including high-speed rail in Spain. It lent €8.1 billion for trans-European networks and major transport axes in 2010. The World Bank has lent $46 billion to the transport area or projects since 2000, peaking in 2010 at $9.4 billion (over 15% of the bank's annual commitments). More funding will be allocated in 2011 as it implements its new strategy of safe, clean, and affordable transport for development. In the EU, the policy for trans-European networks, including those for telecommunications (around €300 million, 2007-2011), is being largely implemented through public-private partnerships[19,20].

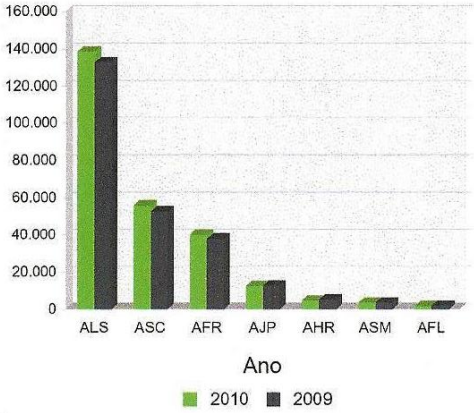
Aeroportos de Portugal

AEROPORTOS ANA

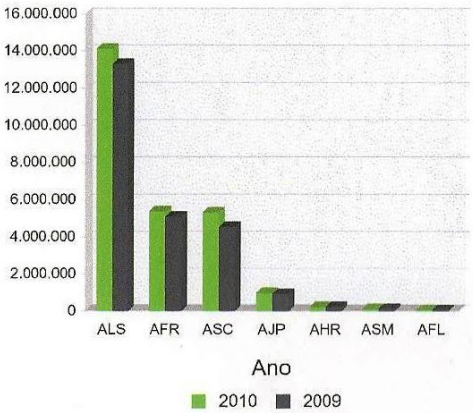
2010

# RESUMO DO TRÁFEGO COMERCIAL

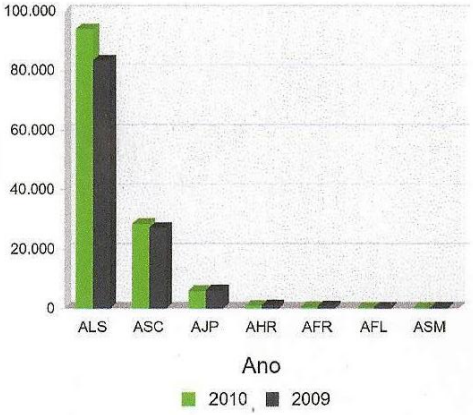
| MOV. | 2010 | 2009 | ^% |
|---|---|---|---|
| ALS | 138.147 | 132.381 | 4,4% |
| ASC | 55.432 | 52.194 | 6,2% |
| AFR | 39.629 | 37.328 | 6,2% |
| AJP | 12.111 | 12.349 | -1,9% |
| AHR | 4.418 | 4.830 | -8,5% |
| ASM | 3.210 | 3.258 | -1,5% |
| AFL | 1.374 | 1.560 | -11,9% |
| TOTAL ANA | **254.321** | **243.900** | **4,3%** |



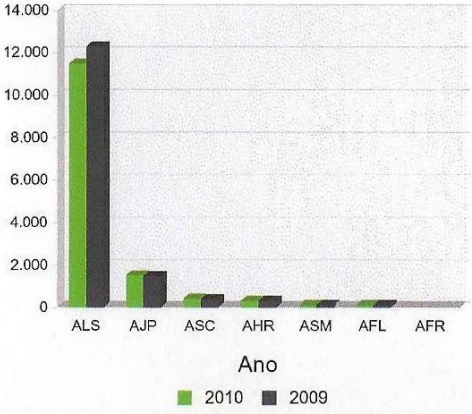

| PAX. | 2010 | 2009 | ^% |
|---|---|---|---|
| ALS | 14.066.545 | 13.260.978 | 6,1% |
| AFR | 5.342.707 | 5.061.801 | 5,5% |
| ASC | 5.279.531 | 4.508.330 | 17,1% |
| AJP | 930.579 | 896.813 | 3,8% |
| AHR | 189.933 | 191.832 | -1,0% |
| ASM | 86.575 | 93.517 | -7,4% |
| AFL | 42.446 | 41.423 | 2,5% |
| TOTAL ANA | **25.938.316** | **24.054.694** | **7,8%** |




| CARGA (Ton) | 2010 | 2009 | ^% |
|---|---|---|---|
| ALS | 93.870,6 | 83.344,2 | 12,6% |
| ASC | 35.274,8 | 32.391,6 | 8,9% |
| AJP | 5.957,1 | 6.147,8 | -3,1% |
| ASM | 2.263,7 | 881,4 | 156,8% |
| AHR | 800,2 | 910,7 | -12,1% |
| AFR | 289,0 | 634,7 | -54,5% |
| AFL | 172,4 | 243,7 | -29,3% |
| TOTAL ANA | **138.627,9** | **124.554,0** | **11,3%** |

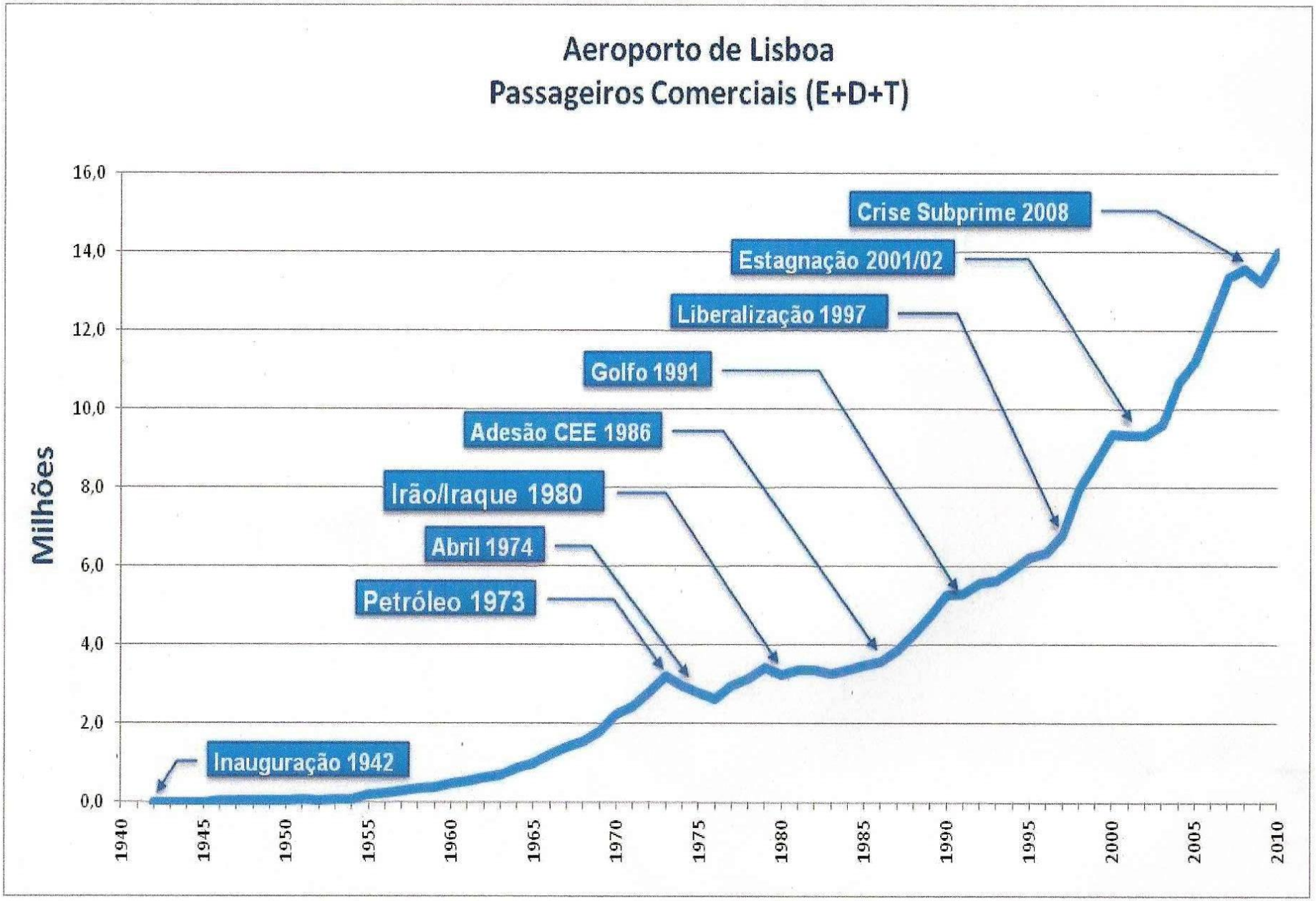



| CORR. (Ton) | 2010 | 2009 | ^% |
|---|---|---|---|
| ALS | 11.432,9 | 12.250,5 | -6,7% |
| AJP | 1.486,8 | 1.450,0 | 2,5% |
| ASC | 385,6 | 361,8 | 6,6% |
| AHR | 279,6 | 284,2 | -1,6% |
| ASM | 71,4 | 73,5 | -2,9% |
| AFL | 68,1 | 69,7 | -2,2% |
| AFR | 0,0 | 0,0 | |
| TOTAL ANA | **13.724,3** | **14.489,6** | **-5,3%** |




**LEGENDA**

| | |
|---|---|
| AFL | Aeroporto das Flores |
| AFR | Aeroporto de Faro |
| AHR | Aeroporto da Horta |
| AJP | Aeroporto João Paulo II |
| ALS | Aeroporto de Lisboa |
| ASC | Aeroporto Francisco Sá Carneiro |
| ASM | Aeroporto de Santa Maria |


Aeroporto de Lisboa
Passageiros Comerciais (E+D+T)
Milhões
16,0
14,0
12,0
10,0
8,0
6,0
4,0
2,0
0,0
1940
1945
1950
1955
1960
1965
1970
1975
1980
1985
1990
1995
2000
2005
2010
Crise Subprime 2008
Estagnação 2001/02
Liberalização 1997
Golfo 1991
Adesão CEE 1986
Irão/Iraque 1980
Abril 1974
Petróleo 1973
Inauguração 1942

# 2.4 ESTRATÉGIA NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE AÉREO

- Perfil das relações externas de Portugal
- Posição geográfica de Portugal neste contexto
- Requisitos do transporte aéreo quanto a operadores e infraestruturas
- O papel da Portela no “hub”
- Como assegurar o futuro, a médio e a longo prazo:
  NAL ou Portela + 1?

# VISÃO GERAL DOS AEROPORTOS SOB GESTÃO ANA

### Aeroporto do Porto

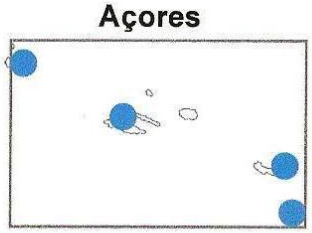
- **Tráfego 2009**: 4,5MPax = **19% total ANA**
- **% Pax Acumulado Agosto 2010:** +16,8%
- **Crescimento últimos 10 anos**: +4,8%
- **Missão**: Posicionar-se como Aeroporto líder na Região Noroeste da Península Ibérica, actuando principalmente como Aeroporto de Origem/Destino para voos da TAP e LCC

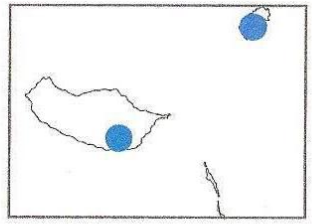
### Aeroporto de Lisboa

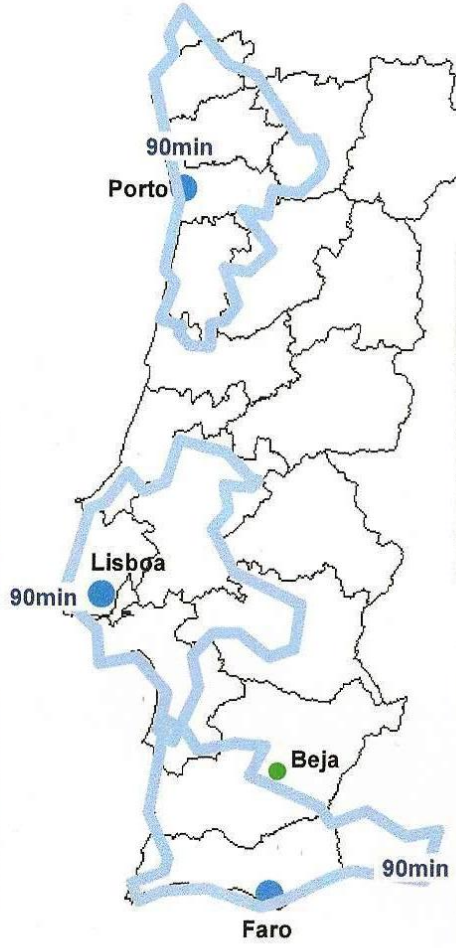
- **Tráfego 2009**: 13,3MPax = **55% total ANA**
- **% Pax Acumulado Agosto 2010:** +4,8%
- **Crescimento últimos 10 anos**: +4,3%
- **Missão:** Principal Aeroporto em Portugal, actuando como aeroporto O/D e Hub da TAP (essecialmente tráfego para o Brasil e África)

### Aeroporto de Faro

- **Tráfego 2009**: 5,1MPax = **21% total ANA**
- **% Pax Acumulado Agosto 2010:** +4,2%
- **Crescimento últimos 10 anos**: +1,1%
- **Missão**: Aeroporto Turístico, servindo principalmente o Sul de Portugal através de voos LCC e Charters




### Aeroportos dos Açores

- **Tráfego 2009**:1,2 MPax = **5% total ANA**
- **% Pax Acumulado Agosto 2010:** +1,6%
- **Crescimento últimos 10 anos**: +3,2%
- **Missão**: Voos de ligação ao Continente, Europa e Américas e parte da ligação Inter-ilhas

### Aeroportos da Madeira

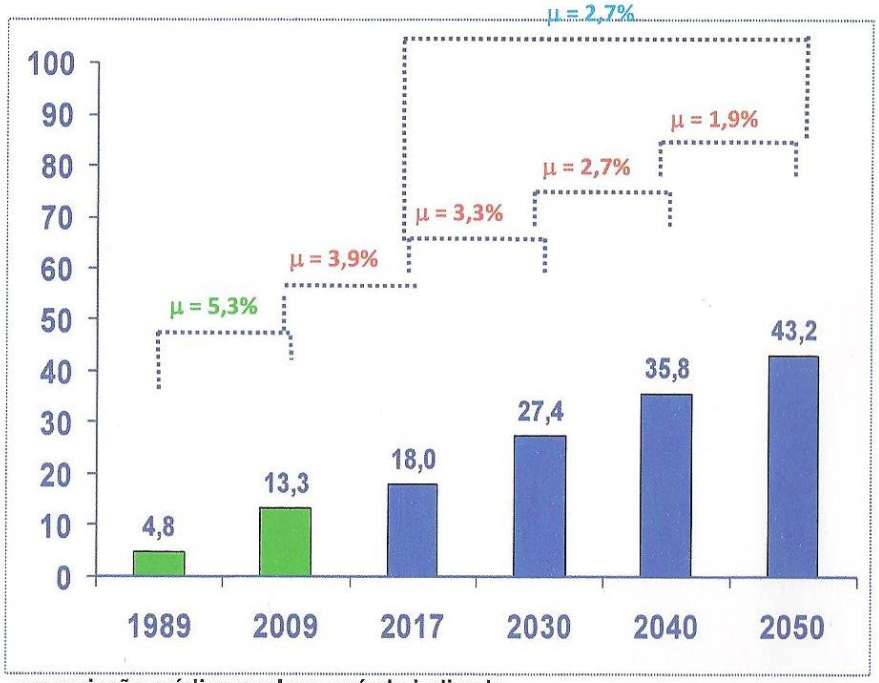
- **Tráfego 2009**: 2,5 MPax
- **% Pax Acumulado Agosto 2010:** - 6,5%
- **Crescimento últimos 10 anos**: 1,7%
- **Missão**: Voos de ligação ao Continente, Europa e Américas e Inter-ilhas

**Prevista a entrada em operação do Terminal Civil de Beja no decurso de 2011**

# PREVISÕES DE TRÁFEGO PARA LISBOA

- **As previsões de tráfego realizadas são conservadoras**, baseadas num modelo econométrico que considera:
  - Os dados históricos
  - A evolução do PIB/capita dos países de origem
- Foi considerado o impacte do contexto da crise económico-financeira actual
- Foi considerado o impacte da operação das linhas ferroviárias de Alta Velocidade Lisboa-Madrid e Lisboa-Porto

**Passageiros Comerciais**




μ = variação média anual no período indicado

**Estrutura do Tráfego por Tipo em 2009**

| | |
|---|---|
| Regular | 82% |
| Low Cost | 15% |
| Charter | 3% |
| Tráfego em Transferência | 25% |

# OS CONSTRANGIMENTOS DO ACTUAL AEROPORTO DA PORTELA

- Capacidade máxima 17-18 milhões de pax após concluído plano de expansão em curso (actual 13,4 milhões)
- Limite de 40 mov/hora em hora de ponta (actual 36 mov/hora em hora de ponta)
- Falta de disponibilidade de slots
  - Algumas Companhias Aéreas migram para aeroportos não constrangidos
  - Atrasos não aceitáveis
- Inexistência de espaço para crescimento
  - Rodeado de áreas residenciais e de estradas
- Constrangimentos graves em todos os sub-sistemas
  - Lado ar: taxiways, aprons, pistas, edifícios do terminal, sistemas operacionais…
  - Lado terra: Congestionamento do Terminal
  - Acessos e estacionamento
- Inadequado serviço prestado ao cliente
- **Plano de intervenções em curso indispensável para acomodar evolução da procura até à abertura do NAL**

**O aeroporto da Portela (ALS) é a principal infra-estrutura aeroportuária de Portugal, desde 1942**

**É urgente a existência de um novo aeroporto para a área de Lisboa**

# 2.6 SELEÇÃO E AVALIAÇÃO DE INVESTIMENTO EM CONJUNTURA DE ENDIVIDAMENTO E DESEMPREGO

- Sustentabilidade Financeira
- Sustentabilidade Económica
- Sustentabilidade de infraestruturas de transportes

  financeira: aeroportos, portos, estradas portajadas

  económica: ferrovia, outras
- Regime fiscal da construção
- Emprego nas fases de preparação, construção e operação
- Emprego direto e indireto em infraestruturas aeroportuárias

# ANÁLISE DO PLANO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES

O SECTOR AERO-PORTUÁRIO

Ordem dos Engenheiros / 12 de Janeiro de 2012

Artur Ravara