

# PLANO ESTRATÉGICO DO AERÓDROMO MUNICIPAL DE ÉVORA

2020-2024

MARÇO 2020



Sociedade Portuguesa de Inovação

PR 04090



# Índice de conteúdos

1. Enquadramento
2. Diagnóstico
3. Análise comparativa de tendências e boas práticas
4. Linhas de orientação estratégica
5. Plano de ação
6. Cenários de implementação
7. Anexos



# Índice de conteúdos

1. **Enquadramento**
2. Diagnóstico
3. Análise comparativa de tendências e boas práticas
4. Linhas de orientação estratégica
5. Plano de ação
6. Cenários de implementação
7. Anexos

## 1. Enquadramento | Introdução

A região do Alentejo é, atualmente, uma das principais regiões de desenvolvimento da indústria aeronáutica nacional e internacional, ocupando o concelho de Évora uma posição dominante no contexto da região, como comprova o número de empresas multinacionais do setor que ali têm vindo a instalar as suas unidades de produção de bens e serviços.

O Aeródromo Municipal de Évora (Aeródromo) constitui, assim, uma infraestrutura chave para a consolidação da posição relevante do concelho na dinamização da região e, em particular, para o reforço das condições de atratividade necessárias à instalação de empresas e ao desenvolvimento de atividades associadas ao setor aeronáutico.



## 1. Enquadramento | Introdução

Para que o Aeródromo possa cumprir em pleno este desígnio, a Câmara Municipal de Évora (CME) pretende elaborar um Plano Estratégico que enquadre e defina as linhas de orientação estratégica e de ação desta infraestrutura para o futuro, com vista ao reforço e consolidação do seu papel no plano regional, nacional e internacional.

É neste contexto que se enquadra o presente trabalho, desenvolvido pela Sociedade Portuguesa de Inovação (SPI), no âmbito da prestação de serviços de elaboração do Plano Estratégico do Aeródromo de Évora.



## 1. Enquadramento | Objetivos

O presente projeto tem como objetivo principal apoiar a Câmara Municipal de Évora na configuração da Estratégia e Plano de Ação para o Aeródromo.

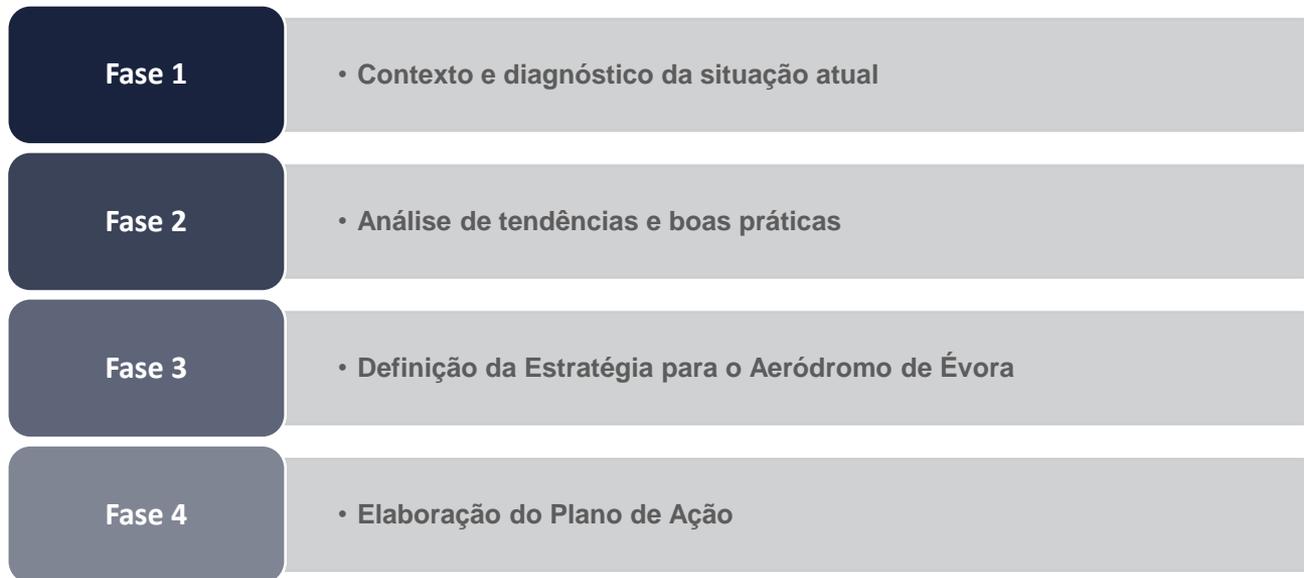
A concretização deste objetivo principal envolve, entre outros, o cumprimento dos seguintes objetivos específicos:



1. Efetuar o diagnóstico detalhado do contexto atual do Aeródromo de Évora;
2. Realizar uma análise de *benchmarking* de aeródromos com características semelhantes, que permita estudar e analisar as boas práticas;
3. Definir a estratégia para o Aeródromo de Évora, em torno de uma Visão, Missão e Linhas de Orientação Estratégica;
4. Propor um plano de ação com vista à operacionalização da estratégia, assente em projetos estruturantes com impacto relevante nas vertentes estratégicas definidas.

## 1. Enquadramento | Metodologia

Por forma a atingir os objetivos propostos, foi desenvolvido um plano de trabalho baseado na seguinte metodologia:



## 1. Enquadramento | Atividades realizadas

Com o objetivo de sustentar a definição da Estratégia e a elaboração do Plano de Ação, foram desenvolvidas as seguintes atividades previstas na metodologia:

**REUNIÃO DE ARRANQUE DO PROJETO:** Realização de uma reunião de início de trabalhos entre a SPI e a CME, na qual se procedeu à definição detalhada do plano de trabalhos e à apresentação das equipas.

**DESK RESEARCH:** Identificação e análise de um conjunto de documentos e consulta de *websites* e bases de dados, por forma a proceder ao levantamento e recolha de informação relevante para o desenvolvimento da Estratégia e Plano de Ação para o Aeródromo.

**REUNIÕES DE AUSCULTAÇÃO:** Realização de reuniões de auscultação a interlocutores internos (CME e Direção do Aeródromo), *stakeholders* (entidades relevantes da região, empresas e associações instaladas no Aeródromo) e infraestruturas concorrentes.

## 1. Enquadramento | Atividades realizadas

Com o objetivo de sustentar a definição da Estratégia e a elaboração do Plano de Ação, foram desenvolvidas as seguintes atividades previstas na metodologia:

**ANÁLISE COMPARATIVA DE TENDÊNCIAS E BOAS PRÁTICAS:** Definição de critérios de identificação e seleção de casos de estudo e de boas práticas relevantes, com o objetivo de identificar lições e reflexões inspiradoras para a definição das Linhas de Orientação Estratégica do Aeródromo.

**ELABORAÇÃO DO DOCUMENTO “PLANO ESTRATÉGICO DO AERÓDROMO DE ÉVORA”:** Desenvolvimento de conteúdos sustentados nos trabalhos prévios e preparação do documento com a proposta de estratégia a adotar pelo Aeródromo, bem como um conjunto de projetos a empreender com vista à materialização da estratégia proposta.

## 1. Enquadramento | Atividades realizadas

### Reunião de arranque do projeto

- Foi realizada uma reunião de início de trabalhos, entre a CME e a SPI, que teve lugar em Évora, a 24 de setembro de 2019.
- Da referida reunião resultou a definição detalhada do plano de trabalhos e a apresentação das equipas, a identificação do conjunto de interlocutores internos da CME a auscultar e a definição dos aspetos chave do projeto.



## 1. Enquadramento | Atividades realizadas

### **Desk Research**

- Conforme previsto na metodologia proposta, procedeu-se à identificação e análise de um conjunto de documentos, bases de dados e *websites*, com vista ao levantamento e recolha de informação relevante para o desenvolvimento do Plano Estratégico do Aeródromo de Évora.
- Sem prejuízo de outros conteúdos analisados, destaca-se um conjunto de fontes identificadas de várias naturezas, desde legislação, estudos, planos e páginas *web*:

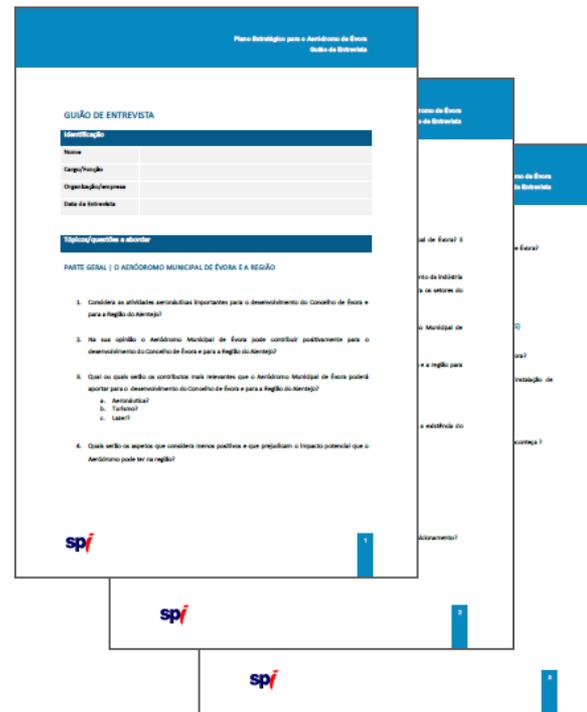
- ✓ Aeródromo d'Aubigny sur Nère ([www.aubigny.net/Aerodrome](http://www.aubigny.net/Aerodrome))
- ✓ Aeródromo La Caminera ([www.fincalacaminera.com/pt/pista-de-aterragem](http://www.fincalacaminera.com/pt/pista-de-aterragem))
- ✓ Aeródromo Municipal de Cascais ([www.aerodromo-cascais.pt](http://www.aerodromo-cascais.pt))
- ✓ Aeródromo Municipal de Ponte de Sor ([www.aerodromo-cm-pontedesor.pt](http://www.aerodromo-cm-pontedesor.pt))
- ✓ Aeródromo Municipal de Viseu ([www.cm-viseu.pt/index.php/diretorio/ambiente-2/aviao-em-viseu](http://www.cm-viseu.pt/index.php/diretorio/ambiente-2/aviao-em-viseu))
- ✓ Autoridade Nacional da Aviação Civil ([www.anac.pt](http://www.anac.pt))
- ✓ CCDR Alentejo (2014), Uma Estratégia de Especialização Inteligente para o Alentejo
- ✓ CAVOK, Portal de aviação e lazer ([www.cavok.pt](http://www.cavok.pt))
- ✓ Decreto-Lei n.º 186/2007, Diário da República, 1.ª série – n.º 90 – 10 de Maio de 2007
- ✓ Decreto-Lei n.º 55/2010, Diário da República, 1.ª série – n.º 105 – 31 de Maio de 2010
- ✓ Governo de Portugal (2014), PETI 3+ - Plano Estratégico dos transportes e Infraestruturas, Horizonte 2014-2020
- ✓ João Zorrinho (2014), Análise do Contexto para a criação de um cluster aeronáutico na região de Évora, ISEG
- ✓ Luís Ferreira (2013), Aeródromos do Continente: metodologia de análise de descritores para o seu planeamento, ISEL
- ✓ NAV Portugal ([www.nav.pt](http://www.nav.pt))
- ✓ Tarek Ben Hassen (2012), Le Système Régional d'Innovation de l'Aéronautique à Montréal entre dynamiques territoriales et sectorielles, University du Québec à Montréal

# 1. Enquadramento | Atividades realizadas

## Reuniões de auscultação

No sentido de obter informação relevante para a elaboração do diagnóstico e para a definição do Plano Estratégico do Aeródromo, foram realizadas reuniões de auscultação a interlocutores internos (a equipa de acompanhamento da CME e a Direção do Aeródromo), a outros *stakeholders*, incluindo entidades relevantes da região, empresas e entidades não empresariais instaladas no Aeródromo, bem como a infraestruturas concorrentes.

Para tal, foi elaborado um guião de entrevista, que permitiu orientar os trabalhos.



## 1. Enquadramento | Atividades realizadas

### Análise comparativa de tendências e boas práticas

A seleção dos casos de estudo para análise foi realizada tendo por base cinco critérios principais: enquadramento local e regional; posicionamento estratégico, áreas de atividade e serviços prestados; propriedade, modelo de governação e financiamento; parcerias e acordos estabelecidos com terceiros; e ensinamentos e boas práticas a reter.

Atendendo a esses critérios de análise, foram selecionados os seguintes aeródromos, que são seguidamente apresentados pela respetiva ordem de relevância:

Aeródromos selecionados
Aeródromo Municipal de Cascais
Aeródromo Municipal de Ponte de Sor
Aeródromo Municipal de Viseu
Aeródromo d'Aubigny-Sur-Nère
Aeródromo La Caminera



# Índice de conteúdos

1. Enquadramento
2. **Diagnóstico**
3. Análise comparativa de tendências e boas práticas
4. Linhas de orientação estratégica
5. Plano de ação
6. Cenários de implementação
7. Anexos

## 2. Diagnóstico | Breve História

O Aeródromo Municipal de Évora foi construído no início dos anos 70, no terreno do anterior Campo de Aviação, terreno esse que havia sido cedido à Câmara Municipal de Évora, em julho de 1969, pelo Eng.º Vasco Maria Eugénio de Almeida.

A cedência deste terreno com cerca de 40 hectares, localizado a 3,5 km da cidade de Évora, teve como fim específico a criação do referido Campo de Aviação, com o objetivo de promover o desenvolvimento da atividade aeronáutica em Évora.



## 2. Diagnóstico | Infraestrutura Aeronáutica

### Lado Ar

O Aeródromo é uma infraestrutura aeronáutica de classe II, de reconhecida qualidade, que dispõe de uma pista principal asfaltada e de uma pista secundária não pavimentada (de terra batida). Um aeródromo da Classe II destina-se a aviões comerciais com um peso à decolagem inferior a 10 toneladas, ou com menos de 19 lugares para passageiros.

A pista principal tem 1.300 metros de comprimento e 23 metros de largura, dimensões que a enquadram na categoria 2B do código de referência para aeródromos da ICAO.

As dimensões referidas não permitem a utilização da pista pela supra referida tipologia máxima de aeronaves admitida em aeródromos de Classe II, o que constitui um constrangimento que merece reflexão, num quadro de aumento de atividade, de melhoria das condições de operação e de definição de uma estratégia para o futuro do Aeródromo.



## 2. Diagnóstico | Infraestrutura Aeronáutica

### Lado Ar

A pista secundária situa-se do lado poente da pista principal, com origem a 150m da soleira 01, num ângulo de cerca de  $70^\circ$  e tem 530 metros de comprimento e 30 metros de largura, sendo classificada como 1C.

A localização da pista secundária, essencialmente utilizada para atividades de aeronáutica de lazer, tende a perturbar as atividades desenvolvidas na pista principal, não permitindo a utilização coordenada e simultânea de ambas as pistas. Adicionalmente, a localização da pista secundária impede o aproveitamento de um terreno adjacente à cabeceira da pista principal e à pista secundária.

A realocação da pista secundária eliminaria os constrangimentos referidos e permitiria a especialização em tipologias de voo que possibilitassem a sua utilização numa lógica de complementaridade à pista principal.



## 2. Diagnóstico | Infraestrutura Aeronáutica

### Lado Ar

No que se refere aos sistemas de informação e apoio ao tráfego aéreo, o Aeródromo opera o serviço AFIS a partir da torre de controlo e encontra-se equipado com diversos sistemas que o tornam apto à realização de voos noturnos.

Os sistemas que equipam o Aeródromo são os seguintes: sistema de fornecimento de sinal Non-Directional Beacon (NDB); sistema de iluminação noturna na pista principal e nos caminhos de circulação; e Precision Approach Path Indicator System (PAPIS).

No entanto, estes sistemas não permitem o voo por instrumentos (IFR), que é crucial na perspetiva da formação aeronáutica. Cerca de 30% da componente prática na formação é realizada nestas condições e implica que as entidades formadoras tenham que recorrer a outros locais.



## 2. Diagnóstico | Infraestrutura Aeronáutica

### Lado Terra e Elementos de Apoio

O Aeródromo conta com os seguintes elementos de apoio à atividade aeronáutica:

- ✓ Instalações de Combustíveis;
- ✓ Instalações de Segurança;
- ✓ Instalações de Apoio às Operações Aéreas.

As instalações de Apoio às Operações Aéreas incluem o edifício administrativo, 6 hangares (5 ocupados atualmente) e o edifício do bar do Aeródromo, o qual se encontra cedido à Comefly (Skydive Portugal).

Nos 5 hangares ocupados encontram-se instalados o Aero clube de Évora, a Associação Aeronáutica de Évora, a Comefly, o Agrupamento de Escolas Gabriel Pereira, os serviços de emergência aérea do INEM e o centro de meios aéreos da Autoridade Nacional de Proteção Civil e do Comando Distrital de Operações e Salvamento de Évora. Adiante serão descritas com maior detalhe as entidades instaladas e as respetivas atividades desenvolvidas.



## 2. Diagnóstico | Infraestrutura Aeronáutica

### Lado Terra e Elementos de Apoio

O hangar não ocupado integra um conjunto composto por hangar e edifício, com características multifuncionais adequadas à formação de pilotos. Este conjunto foi construído pela CAE Global Academy Évora (Academia Aeronáutica de Évora), que cessou atividade em 2012, encontrando-se encerrado desde então. O seu interior contém várias aeronaves em avançado estado de degradação, bem como diverso material de apoio à atividade formativa.

Com a conclusão do processo de libertação deste conjunto, previsivelmente ainda no primeiro trimestre de 2020, voltará a ser possível a sua disponibilização para desenvolvimento de atividades formativas.

O complexo inclui uma torre de controlo que, por ser a única existente, deverá manter-se sob administração do Aeródromo até à construção de uma nova torre.



## 2. Diagnóstico | Infraestrutura Aeronáutica

### Lado Terra e Elementos de Apoio

Na linha de hangares existem, ainda, 3 lotes de terreno vazios, nos quais está prevista a construção de três novos hangares para albergar duas entidades em processo de instalação no Aeródromo:

- **Air Dream College** - escola de aviação que voltará a trazer para o Aeródromo as valências da formação de pilotos. Esta entidade ocupará dois hangares.
- **PlaneLook** - empresa de prestação de serviços de manutenção de aeronaves e de serviços de voo turístico. Esta entidade ocupará um hangar.

Para além dos referidos lotes, existe a zona de entrada no Aeródromo, cuja utilização pode ser otimizada e ainda 2 terrenos municipais desocupados (com áreas de 39.830m<sup>2</sup> e de 96.793m<sup>2</sup>), adjacentes ao Aeródromo, no lado Poente da pista principal – ambos com potencial para instalação de novas entidades.



## 2. Diagnóstico | Infraestrutura Aeronáutica

### Lado Terra e Elementos de Apoio

O Aeródromo dispõe de um edifício administrativo, o qual é utilizado pela Direção do Aeródromo e por elementos da Proteção Civil Municipal. Este edifício é constituído por:

- Dois gabinetes de trabalho
- Sala de operações
- Sala de reuniões
- Instalações sanitárias
- Arrecadação



Os dois gabinetes de trabalho são ocupados pelo Diretor do Aeródromo e pelos serviços administrativos e de secretariado do Aeródromo e da Proteção Civil Municipal.

A única sala com dimensão para realização de reuniões desempenha, por falta de alternativas, uma dupla função: é utilizada como sala de operações e sala de reuniões. Assim, é nesta sala que reúnem os elementos do Comando de Operações da Proteção Civil Municipal, seja no caso de reuniões de gestão corrente, seja no caso de reuniões operacionais em momentos de emergência civil. Esta sala é também utilizada para reuniões ou atividades de outra natureza que tenham necessariamente de ser realizadas no edifício administrativo do Aeródromo – v.g. realização de reuniões relacionadas com a atividade de gestão do Aeródromo, utilização enquanto sala de descanso e planeamento para pilotos em espera no Aeródromo ou a mera utilização para suporte a eventos em curso.

## 2. Diagnóstico | Infraestrutura Aeronáutica

### Lado Terra e Elementos de Apoio

Atento o exposto, verifica-se que a estrutura operacional do Aeródromo não dispõe de espaços de trabalho suficientes e adequados às atribuições e exigências da operação do Aeródromo e às atividades aí desenvolvidas - situação que tenderá a agravar-se num cenário de crescimento e aumento de atividade.

Adicionalmente, verifica-se a inexistência de espaços flexíveis para cedência ou utilização por entidades que desenvolvam atividades no Aeródromo. Estes espaços, caso existissem, contribuiriam para melhorar as atividades desenvolvidas no Aeródromo, podendo mesmo representar uma fonte de receitas adicional.



## 2. Diagnóstico | Infraestrutura Aeronáutica

### Lado Terra e Elementos de Apoio

A inexistência de outros edifícios de serviços para além do edifício administrativo, tem levado as entidades presentes no Aeródromo a desenvolver as suas atividades nos hangares que lhes estão atribuídos, mesmo que para tais atividades não seja necessária a ocupação de uma estrutura desse tipo a tempo inteiro – como é o caso das associações instaladas no Aeródromo, que desenvolvem toda a sua atividade nos respetivos hangares, sendo o seu uso efetivo para atividades aeronáuticas bastante reduzido.

Nesse sentido, a reorganização e otimização dos espaços existentes, naturalmente com respeito pelos compromissos anteriormente assumidos, poderá contribuir para um aproveitamento mais eficiente dos hangares, porventura através da concentração de atividades de natureza não aeronáutica em edifícios dedicados a essa finalidade, conjugada com a utilização de hangares partilhados.



## 2. Diagnóstico | Infraestrutura Aeronáutica

### Lado Terra e Elementos de Apoio

No mesmo sentido, o INEM e o Centro de Meios Aéreos (CMA) do Comando Distrital de Operações de Socorro (CDOS) de Évora são, igualmente, forçados a usar os hangares para atividades não aeronáuticas. As camaratas e balneários existentes para utilização dos elementos operacionais destes serviços estão instaladas em contentores no interior dos respetivos hangares, os quais não reúnem as condições ideais para a respetiva função.

Numa perspetiva de crescimento do Aeródromo, e tendo em consideração os planos de curto prazo de instalação de uma escola de aviação, a criação de espaço para alojamento, com zona de balneários, permitiria disponibilizar aos operacionais em regime de permanência, bem como a alunos e formadores deslocados ou outros utilizadores do Aeródromo, as condições adequadas para a sua estadia no interior da infraestrutura aeronáutica. Assim, a oferta de alojamento contribuiria significativamente para melhorar a atratividade do Aeródromo e potenciar o seu crescimento.



## 2. Diagnóstico | Infraestrutura Aeronáutica

### Lado Terra e Elementos de Apoio

Noutro plano, importa referir que a inexistência de espaços para estacionamento coberto de aeronaves constitui também um importante fator de perda de atratividade do Aeródromo. Por um lado, tal facto tem levado à deslocalização de atividades para outros aeródromos que dispõem de áreas de estacionamento, e, por outro, não tem permitido o aproveitamento da oportunidade de associação de movimentos aéreos a períodos de estadia na região ou mesmo o simples estacionamento de aeronaves por períodos mais alargados. De facto, a hangaragem constitui não só uma oportunidade para o Aeródromo aumentar as suas fontes de receitas, como poderá constituir um fator relevante para a dinamização da atividade turística da cidade e da região.



## 2. Diagnóstico | Infraestrutura Aeronáutica

### Lado Terra e Elementos de Apoio

O Aeródromo não dispõe de centro médico próprio, devendo, em caso de necessidade, recorrer ao Hospital do Espírito Santo. Apesar de não ser obrigatório por lei a existência de instalações específicas para este fim, a alocação de um espaço físico na infraestrutura onde pudessem ser prestados os primeiros socorros, em caso de acidente no decorrer das atividades realizadas no Aeródromo, seria uma mais-valia para esta infraestrutura.



## 2. Diagnóstico | Infraestrutura Aeronáutica

### Lado Terra e Elementos de Apoio

Atualmente não existem espaços disponíveis para instalação de novas entidades no Aeródromo, dependendo a disponibilidade de novas áreas da expansão da infraestrutura.

Nesse sentido, a libertação do edifício anteriormente ocupado pela CAE constitui uma oportunidade para, a curto prazo, sem custos significativos, criar oferta de espaço para instalação de empresas de formação de pessoal aeronáutico.

Adicionalmente, deve ser considerada a possibilidade de aproveitamento dos terrenos municipais existentes do lado Poente da pista principal. A sua utilização deverá ser concretizada no quadro de uma iniciativa mais ampla de reorganização e ampliação da infraestrutura aeronáutica, promovida com o objetivo de melhorar as condições operacionais da infraestrutura e de criar condições para o reforço da sua atratividade e crescimento.



## 2. Diagnóstico | Estrutura Operacional

A estrutura operacional do Aeródromo está integrada com a estrutura operacional da Proteção Civil Municipal, sendo os cargos de Diretor do Aeródromo e de Comandante da Proteção Civil Municipal ocupados pela mesma pessoa.

Relativamente à estrutura operacional do Aeródromo, sendo este uma infraestrutura pertencente à Câmara Municipal de Évora, o Diretor do Aeródromo reporta ao Presidente da Câmara Municipal, cabendo à Direção de Serviços de Desenvolvimento Económico da Câmara Municipal assegurar a contratualização e gestão dos espaços concessionáveis. No que respeita à operação do Aeródromo, e de acordo com a legislação em vigor, o Diretor ainda responde perante a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), situação que duplica os canais de reporte e subordinação.

Face ao exposto, verifica-se que a acumulação dos cargos de Diretor do Aeródromo e de Comandante da Proteção Civil, para além da sobrecarga sobre o seu titular, gera uma dificuldade acrescida no adequado desempenho de ambas as funções, sobretudo tendo em conta a complexidade e exigência que caracteriza ambos os cargos.

Acresce ainda o facto de não estar previsto, na estrutura operacional, o cargo de Diretor-Substituto do Aeródromo. Este cargo, contemplado na legislação, tem como objetivo manter um aeródromo operacional na ausência do seu Diretor, situação esta que deve ser acautelada no que se refere ao Aeródromo de Évora.



## 2. Diagnóstico | Estrutura Operacional

Do Diretor do Aeródromo dependem 5 serviços, aos quais estão alocados os seguintes efetivos:

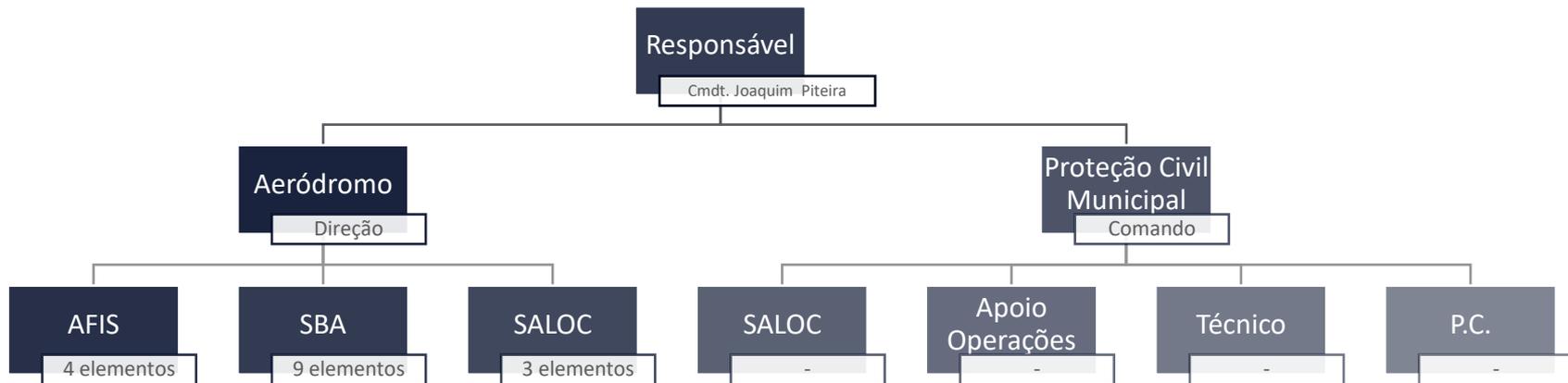
- ✓ **Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS)** – 4 elementos;
- ✓ **Serviço de Bombeiros do Aeródromo (SBA)** – 9 elementos;
- ✓ **Sala de Operações e Comunicações (SALOC)** – 3 elementos (encontra-se a decorrer um processo para contratação de 3 novos operacionais, passando este serviço a contar com 6 operacionais);
- ✓ **Serviço Administrativo (SA)** – 1 elemento;
- ✓ **Serviço de Manutenção de Infraestruturas (SMI)** – 1 elemento.

Conforme se verifica infra, toda a estrutura operacional do Aeródromo acumula funções com a estrutura operacional da Proteção Civil Municipal:

- ✓ **Diretor (Aeródromo)** e Comandante (Proteção Civil Municipal)
- ✓ **SALOC (Aeródromo)** e SALOC (Proteção Civil Municipal)
- ✓ **SBA (Aeródromo)** e Apoio Operações (Proteção Civil Municipal)
- ✓ **SA (Aeródromo)** e SA (Proteção Civil Municipal)

## 2. Diagnóstico | Estrutura Operacional

Organização interna do Aeródromo



## 2. Diagnóstico | Estrutura Operacional

A estrutura operacional em funções revela-se insuficiente para a atividade atual, o qual se encontra já acima das capacidades operacionais. Com efeito, no que se refere ao número de recursos humanos, o Aeródromo enfrenta uma situação de clara escassez de elementos, o que dificulta a eficaz operação de todas as funções. O eventual e desejável aumento do número de movimentos e de atividades no Aeródromo acentuará esta realidade, figurando-se como necessária uma calendarização sincronizada entre a contratação de novos elementos e o crescimento das atividades desenvolvidas no Aeródromo.

Apresenta-se infra uma tabela que compara o atual quadro de recursos humanos, por função, com aquele que seria recomendável face ao conjunto de responsabilidades inerentes a estas funções.

Função	Atual	Ideal	Diferença
AFIS	4	6 ou 7	-2
SBA	9	12	-3
SALOC	3	8	-5
SA	1	2	-1
SM	0	2	-2

## 2. Diagnóstico | Estrutura Operacional

O processo de contratação de novos elementos (3), em curso, irá melhorar as atuais condições de insuficiência operacional, sem contudo resolver o desequilíbrio. A existência de um quadro de recursos humanos com o número de elementos, por função, indicado supra como ideal, permitiria não só suprimir as carências registadas, como garantir a correta operação no caso de aumento de tráfego e da atividade geral do Aeródromo.

Finalmente, importa referir que a estrutura organizacional atual, para além da acumulação com as funções de Proteção Civil, está totalmente orientada para a atividade aeronáutica *strictu sensu*, pelo que, num cenário de diversificação das atividades presentes no Aeródromo, poderá ser necessário equacionar a introdução de novas funções a assegurar pela estrutura operacional, com vista ao adequado enquadramento das novas atividades que vierem ter acolhimento na infraestrutura.



## 2. Diagnóstico | Entidades instaladas no Aeródromo

O Aeródromo conta com a presença das seguintes entidades nas suas instalações:

Entidade	Data de final de contrato	Descrição
Aeroclube de Évora	Jan 2021	Associação sem fins lucrativos, que proporciona cursos de paraquedismo, provas desportivas, saltos tandem e simples, programas de treinos, demonstrações de paraquedismo e hangaragem. Não possui avião próprio e atualmente apresenta atividade muito reduzida.
Associação Aeronáutica de Évora	Jun 2020	Associação sem fins lucrativos, com parceria com o Aeroclube de Portugal. Tem a sua atividade essencialmente dirigida aos planadores, dispondo para o efeito de uma aeronave própria para reboque e lançamento. Apesar de operar quase exclusivamente aos fins de semana, verifica-se alguma incompatibilidade entre as suas atividades e o regular funcionamento do Aeródromo e das restantes entidades instaladas, estando por isso prevista a sua mudança definitiva para as instalações do Aeródromo de Montemor-o-Novo.
Comefly (Skydive Portugal)	Jan 2029	Empresa que fornece serviços de formação e lazer relacionados com o paraquedismo e queda livre. Apresenta atividade regular e expressiva, representando entre 35% a 40% do número total de movimentos do Aeródromo.
SkyBar	Jul 2024	Serviço de cafetaria do Aeródromo, gerido pela Comefly.

## 2. Diagnóstico | Entidades instaladas no Aeródromo

Entidade	Data de final de contrato	Descrição
Agrupamento de Escolas Gabriel Pereira (e AWA – Aeronautical Web Academy)	Fev 2023	O Agrupamento de Escolas Gabriel Pereira ocupa um hangar, que foi cedido pela Câmara Municipal de Évora para a dinamização de atividades formativas. O Agrupamento de Escolas estabeleceu uma parceria com a AWA, empresa de formação aeronáutica especializada na formação de pilotos e operadores, sendo o hangar utilizado por estas duas entidades para administrar formação em manutenção aeronáutica aos seus alunos. Tem-se registado pouca atividade neste hangar.
Serviços Proteção Civil da CME	N.A.	Os serviços de proteção civil municipal de Évora estão instalados no Aeródromo, no edifício administrativo. Os elementos operacionais deste serviço integram a equipa operacional do Aeródromo.
Serviços do INEM	Abr 2023	O INEM está instalado num hangar do Aeródromo, onde dispõe da presença permanente de uma aeronave. Tem em permanência nas suas instalações: 2 pilotos, 1 mecânico, 1 médico e 1 enfermeiro. Dada a natureza da sua atividade e da operação 24h/24h, carece de instalações adequadas ao repouso dos seus elementos.
Serviços da ANEPC/CDOS Évora - CMA Évora	N.A.	Em atividade entre 1 de julho e 30 de setembro, com um helicóptero de combate a incêndios e equipa da FEB (Força Especial de Bombeiros). Atua no âmbito da defesa da floresta contra incêndios, cobrindo em especial as zonas do Alentejo e do Centro.

## 2. Diagnóstico | Parcerias

Atualmente, o Aeródromo não mantém nenhum tipo de parceria com entidades que possam contribuir para a melhoria das atividades desenvolvidas, ou para a criação de novas atividades ou serviços, através da partilha de conhecimento e experiências relevantes, ou mesmo da criação de oportunidades para desenvolvimento de novas atividades.

Tendo presente o objetivo de dinamização do Aeródromo de Évora, considera-se relevante que este possa ser capaz de identificar e explorar sinergias com outras entidades, que possam contribuir para a concretização da estratégia e para a melhoria das atividades atualmente desenvolvidas no Aeródromo, ou para o desenvolvimento de novas atividades.



## 2. Diagnóstico | Comunicação

O Aeródromo não possui uma estratégia de comunicação que promova a infraestrutura e as atividades e serviços existentes no Aeródromo. De resto, o Aeródromo não dispõe de *website* próprio, que permita dar a conhecer a oferta e atividades existentes no mesmo. O canal de difusão de informação institucional é, essencialmente, uma página dedicada no *website* da Câmara Municipal de Évora (<http://www.cm-evora.pt/pt/site-investir/aerodromo-municipal-evora/sobre-o-aerodromo/Paginas/list.aspx>).

Deste modo, verifica-se que o contacto e difusão de informação institucional com *stakeholders*, pares e público em geral não se encontra estruturado e, no mesmo sentido, não existem ações e iniciativas de promoção e comunicação externa acerca de assuntos relevantes relacionados com o Aeródromo ou com o setor aeronáutico, nem difusão das atividades aeronáuticas para a comunidade.



## 2. Diagnóstico | Financiamento

O financiamento do Aeródromo depende, inteiramente, da Câmara Municipal de Évora. Trata-se de um Aeródromo Municipal, gerido diretamente pela Câmara Municipal, não tendo autonomia financeira.

As atuais receitas são provenientes, em grande medida, dos pagamentos associados à ocupação e utilização das infraestruturas do Aeródromo por empresas e outras entidades, e pelas taxas de descolagem, aterragem, controlo e estacionamento. Os valores das taxas podem ser consultados no Art.86º da “Tabela de Taxas e Outras Receitas do Município para o ano 2020” (RTTORME).

(<http://www.cm-evora.pt/pt/site-investir/aerodromo-municipal-evora/sobre-o-aerodromo/Documents/Tabela%20de%20Taxas%20do%20Aerodromo%20Municipal%20de%20Evora%202020.pdf>)

Artigo 86.º - TAXAS AEROPORTUÁRIAS		
1. Taxa de aterragem e descolagem, por unidade de tonelagem métrica da massa máxima à descolagem (a taxa integra ambos os movimentos: aterragem e descolagem)		
1.1. Horário de Inverno		
1.1.1. Entre as 07.00h (LMT) e o pôr-do-sol	5,00€	a)
1.1.2. Das 06.00h (LMT) até às 07.00h (LMT) e o pôr-do-sol até às 21.00h (LMT)	10,02€	a)
1.1.3. “Toque e anda”. Entre as 07.00h (LMT) e o pôr-do-sol	2,49€	a)
1.1.4. “Toque e anda”. Das 06.00h (LMT) até às 07.00h (LMT) e pôr-do-sol até às 21.00h (LMT)	5,00€	a)
1.2. Horário de Verão		
1.2.1. Entre as 06.00h (LMT) e o pôr-do-sol	5,00€	a)
1.2.2. Das 05.00h (LMT) até às 06.00h (LMT) e o pôr-do-sol até às 23.00h (LMT)	10,02€	a)
1.2.3. “Toque e anda”. Entre as 06.00h (LMT) e o pôr-do-sol	2,49€	a)

## 2. Diagnóstico | Financiamento



As receitas associadas às taxas recebidas não geram rendimentos suficientes para cobrir as despesas de funcionamento do Aeródromo.

A tradição de dependência do orçamento municipal, a inexistência de uma estrutura de gestão focada, entre outros aspetos, no desenvolvimento do Aeródromo numa perspetiva não operacional, a par das limitações de espaço para crescimento já conhecidas, dificultam o que seria o objetivo ideal: a autossuficiência financeira do Aeródromo, eliminando a dependência do orçamento municipal, pelo menos no que se refere às despesas de funcionamento.

A possibilidade de expansão da infraestrutura aeronáutica, de instalação de novas atividades e de aumento do número de voos, a par com outras potenciais fontes de receita, poderão criar condições para que o Aeródromo venha a conseguir, a médio prazo, gerar receitas suficientes para cobrir as suas despesas de funcionamento.

## 2. Diagnóstico | Áreas de Atuação

O Aeródromo mantém, desde a sua génese, uma forte componente de atividades recreativas e de lazer, de que são exemplo o paraquedismo, os voos com planadores ou os batismos de voo. Estas atividades têm vindo a registar uma queda significativa ao longo dos últimos anos, por razões associadas à recente conjuntura económica, a um menor dinamismo por parte dos operadores ou razões relacionadas com a otimização da utilização do Aeródromo. No caso específico dos planadores, a atividade destas aeronaves foi deslocalizada para Montemor-o-Novo, libertando a pista do Aeródromo para movimento exclusivo de aeronaves a motor.

Ainda neste âmbito justifica-se referir que o Aeródromo e a cidade beneficiaram, durante vários anos, da enorme notoriedade associada à organização da Bienal Aeronáutica de Évora – “Portugal Air Show”. Com sete edições realizadas compreendeu, na sua última edição, três componentes (Festival Aéreo, Certame Aeronáutico e Fórum Aeronáutico), tendo registado na última edição, em 2009, cerca de 40.000 visitantes.

A suspensão deste evento, que era o maior exclusivamente dedicado à aeronáutica em toda a Península Ibérica, provocou uma elevada quebra da dinâmica associada ao aeródromo e às atividades no mesmo desenvolvidas, e, consequentemente, um dano reputacional significativo para o Aeródromo.



## 2. Diagnóstico | Áreas de Atuação

A par das atividades recreativas, a componente formativa constituiu, desde sempre, uma prioridade para a CME. A história do Aeródromo mostra que a aposta na formação recaiu, na sua quase totalidade, na componente de pilotagem. Os projetos instalados têm revelado alguma intermitência, não tendo permitido a estabilização e consolidação de atividades de formação. Para além da irregularidade das operações da AWA, o caso mais relevante é o da CAE, que interrompeu as suas atividades há cerca de 5 anos, abandonando as instalações sem as desocupar nem devolver e contribuindo significativamente para a redução das atividades formativas no Aeródromo.

Não obstante, o inequívoco crescimento da procura de pilotos e pessoal de linha aérea a nível mundial criou condições para um renovado interesse na instalação de unidades de formação no Aeródromo de Évora, confirmado pela procura de espaços registada e pela instalação de uma nova escola, a Air Dream College, que está a construir as suas novas instalações no Aeródromo. Adicionalmente, a libertação das instalações ocupadas pela CAE, criará condições para o aproveitamento desta unidade, cuja dimensão e características funcionais permitirá a sua afetação a novas utilizações alinhadas com a estratégia a definir para o Aeródromo.



## 2. Diagnóstico | Áreas de Atuação

Em síntese, o Aeródromo tem vivido um período de alguma estagnação no que se refere ao desenvolvimento das atividades que sempre caracterizaram a dinâmica desta infraestrutura: a formação e a aviação de lazer. As atividades desenvolvidas têm estado maioritariamente associadas à aviação de lazer (paraquedismo), a alguma formação de voo, com carácter irregular, e, ainda, à formação na área de manutenção de aeronaves, administrada pelo Agrupamento de Escolas Gabriel Pereira. Para além destas, é fundamental reconhecer a importância das atividades associadas à Proteção Civil e à Emergência Médica, que o Aeródromo assegura atualmente e que deve manter no futuro.

Nesse sentido, é fundamental, com base na experiência e no conhecimento direto do potencial da infraestrutura, bem como nas oportunidades de crescimento e diversificação assentes na expectativa associada à procura real, identificar e definir um âmbito de atuação para o Aeródromo, estruturado em torno de áreas de atuação que contribuam para a concretização da Visão e Missão do Aeródromo.

Adicionalmente, a captação de novas entidades para instalação no Aeródromo carece de uma nova dinâmica, assente em orientações estratégicas claras, que permitam a concretização de iniciativas dirigidas à identificação de potenciais interessados. A identificação de novos serviços e a respetiva concretização ou captação de entidades interessadas na sua operação, impõe uma atuação proativa, de análise, prospeção e proposta. Atualmente este tipo de iniciativas não ocorre de modo estruturado e consistente, realidade que deve ser alterada, com vista à consolidação do posicionamento do Aeródromo e respetiva sustentabilidade.

## 2. Diagnóstico | Legislação Aplicável

De acordo com o Decreto-Lei n.º 186/2007, alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2010, os quais regem e delimitam as matérias de construção, certificação, exploração e classificação de aeródromos civis para efeitos de ordenamento aeroportuário, o organismo responsável pela regulamentação e certificação no domínio da aviação civil é a ANAC. Na legislação vigente, supracitada, é adotado um sistema de classificação para os aeródromos civis, em função da sua natureza operacional, administrativa, de segurança e de facilitação, dividindo-os pelas suas atribuições em classes de I a IV e cujas características correspondentes aos requisitos necessários para a atribuição de cada uma das classes serão apresentadas em detalhe no Anexo IV.

Atualmente, o Aeródromo de Évora encontra-se classificado como aeródromo de Classe II.

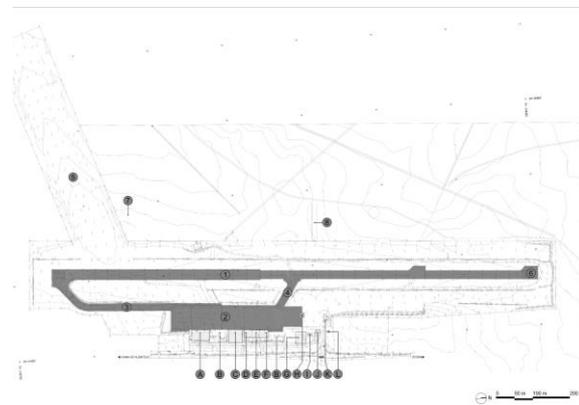


## 2. Diagnóstico | Documentos de planeamento anteriores

A obtenção da classe II para o Aeródromo de Évora, levou a que fosse desenvolvido, em 2006, um Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Aeródromo. Esse plano visou, essencialmente, a capacitação do Aeródromo, estabelecendo como meta a obtenção de um aeródromo de alto nível da classe II, através da consecução de quatro objetivos principais:

- ✓ Consolidação da Academia Aeronáutica;
- ✓ Desenvolvimento da aviação ligeira e desportiva;
- ✓ Estabelecimento de base para aviação de trabalhos especializados (v.g. fotografia aérea, cartografia e outros relacionados com atividade agrícola);
- ✓ Criação de condições para operação de pequenos aviões turísticos.

Esse plano abrangeu uma caracterização detalhada da infraestrutura, nomeadamente a caracterização de elementos da área de movimento, das ajudas à navegação, do Lado Ar, do Lado Terra e dos Elementos de Apoio. Decorrente desta caracterização, foi realizado o planeamento para melhoria e supressão das necessidades identificadas, englobando ações no Lado Ar, Lado Terra e infraestruturas de apoio. Das ações identificadas, e apesar de apenas terem sido concretizadas parcialmente, a meta de obtenção da Classe II para o Aeródromo foi atingida.





# Índice de conteúdos

1. Enquadramento
2. Diagnóstico
3. **Análise comparativa de tendências e boas práticas**
4. Linhas de orientação estratégica
5. Plano de ação
6. Cenários de implementação
7. Anexos

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

A análise comparativa de casos de estudo permite identificar tendências e boas práticas relevantes que podem contribuir para a reflexão necessária à definição da Estratégia para o Aeródromo.

Nesse sentido, procedeu-se à identificação e análise de casos de estudo com base nos seguintes critérios:

- Enquadramento local e regional – Localização equivalente à do Aeródromo de Évora, instalado numa capital de distrito ou numa cidade com as mesmas dimensões territoriais/populacionais de Évora;
- Posicionamento estratégico, áreas de atividade e serviços prestados – Tipologia de atividades desenvolvidas, que possam ser exploradas ou reforçadas no Aeródromo de Évora, tendo em consideração as oportunidades existentes (escolas aeronáuticas, voos não pilotados – drones, heliporto, entre outros);
- Propriedade, modelo de governação e financiamento – Propriedade pública com boas práticas ao nível do modelo de governação, financeiramente sustentáveis, através de arrendamento de espaços, taxas aeroportuárias, financiamento comunitário, etc.;
- Parcerias e acordos estabelecidos com terceiros – Tipologia de parcerias celebradas com empresas instaladas ou relacionadas com a infraestrutura aeronáutica, com especial enfoque nas sinergias criadas com mercados que beneficiem da existência de um aeródromo (turismo, lazer, restauração, entre outros).

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromos selecionados e principais características diferenciadoras

- **Aeródromo de Cascais/Tires:** Crescimento sustentado na diversidade da oferta de serviços e atividades instalados, como entidades de formação de pessoal aeronáutico, aviação privada e manutenção de aeronaves.
- **Aeródromo de Ponte de Sor:** Boas condições de apoio à fixação de empresas, como espaços disponíveis e infraestruturas de suporte, e aposta no desenvolvimento de atividades formativas, de pilotagem e manutenção de aeronaves, através de parcerias com Instituições de Ensino Superior e outras entidades.
- **Aeródromo de Viseu:** Estratégia de crescimento assente na capacitação da estrutura operacional e na qualificação da infraestrutura para realização de voos comerciais (em apoio ao Aeroporto Sá Carneiro, no Porto), bem como na instalação de novos serviços, como a formação de pessoal aeronáutico.
- **Aeródromo d'Aubigny-sur-Nère (França):** Estratégia baseada na oferta formativa para Iniciação Aeronáutica e Pilotagem de Aeronaves Ligeiras e no estabelecimento de parcerias locais para dinamização de atividades de cariz turístico e recreativo.
- **Aeródromo La Caminera (Espanha):** Aproveitamento do aeródromo, neste caso privado, enquanto fator diferenciador na captação de segmentos turísticos, com impacto relevante para a região.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Cascais/Tires



<b>Entidade gestora</b>	Cascais Dinâmica – Gestão da Economia, Turismo e Empreendedorismo, E.M., S.A.
<b>Morada</b>	Av. Amália Rodrigues, Tires, 2785-632 São Domingos de Rana
<b>Região</b>	Lisboa
<b>País</b>	Portugal
<b>Coordenadas GPS</b>	38°43'32"N 9°21'19"W

#### Características Gerais da Operação

<b>Ano de início de atividade</b>	1964
<b>Volume de tráfego anual</b>	45.971 movimentos
<b>Número de operadores / empresas / entidades instaladas</b>	20 empresas

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Cascais/Tires

##### Caracterização da Infraestrutura

**Dimensão da Pista** 1.700m \* 30m

**Área m<sup>2</sup>** n.d.

**Total de Lotes** 5 hangares

**Taxa de Ocupação** n.d.

	<b>Pista RWY</b>	<b>TORA (M)</b>	<b>ASDA (M)</b>	<b>TODA (M)</b>	<b>LDA (M)</b>
<b>Distâncias Declaradas</b>	<b>17</b>	1.540	1.540	1.690	1.210
	<b>35</b>	1.350	1.550	1.540	1.400

**Zona de Tráfego de Aeródromo** O espaço aéreo é delimitado pelas Áreas de Proteção Operacional do Aeródromo de Cascais

Voos em VFR, noturno e diurno

**Tráfego Autorizado** Voos em IFR, noturno e diurno

Operação de Ultraleves

5 placas de estacionamento, em betão asfáltico, com acesso aos hangares.

**Outras Características** Sinalização luminosa, luzes de aproximação e sistema PAPIS inserido no ALS.

Aerogare com capacidade para 300 passageiros/hora e Heliporto.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Cascais/Tires

##### Enquadramento Local e Regional

O Aeródromo Municipal de Cascais localiza-se na zona turística da Costa do Estoril, mais propriamente em Tires, no concelho de Cascais, e pertence à Área Metropolitana de Lisboa. O concelho de Cascais tem uma área terrestre de 97,4km<sup>2</sup> e cerca de 212.000 habitantes.

O aeródromo foi construído nos terrenos do antigo Casal de Tires e inaugurado em 1964. A pista inicial tinha apenas 600 metros de comprimento, tendo sido sucessivamente aumentada até ao comprimento atual de 1.700 metros. Tal como a pista, toda a restante infraestrutura foi sendo alvo de ampliações e melhorias ao longo dos anos, por forma a garantir a incorporação no aeródromo de diversas valências, com vista à dinamização e diversificação das atividades realizadas. As sucessivas fases de expansão do aeródromo permitiram atingir, em 2018, a sua classificação atual de classe IV, atribuída pela ANAC. Desse modo o aeródromo consolidou a sua posição como infraestrutura aeronáutica de referência para a aviação geral e executiva, a nível local, nacional e até mesmo internacional.

Este desenvolvimento do Aeródromo de Cascais/Tires permitiu que pudesse receber voos internacionais de passageiros, estando apto a ser utilizado como alternativa ao Aeroporto de Lisboa para a aviação geral. A localização do Aeródromo na Grande Lisboa proporciona também um elevado movimento de tráfego de aviação executiva, particularmente de jatos privados, que procuram o Aeródromo de Cascais para escapar ao elevado tráfego do Aeroporto de Lisboa.

Nas instalações do Aeródromo de Cascais encontram-se instaladas cerca de duas dezenas de empresas, com mais de 500 trabalhadores, incluindo alguns *players* relevantes do setor aeronáutico mundial e as principais escolas de aviação presentes no país, como a GAir Training Centre, a Leávia ou a OMNI.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Cascais/Tires

##### Posicionamento estratégico, áreas de atividade e serviços prestados

O Aeródromo Municipal de Cascais possui, atualmente, a certificação de classe IV, sendo o único aeródromo a receber a mais alta certificação em Portugal. Esta classificação permite ao aeródromo operar como um aeroporto internacional para aviação geral e executiva. Tal foi possível pela sucessiva expansão e melhoria da infraestrutura, incluindo a construção da Aerogare, concebida para receber tráfego internacional, com capacidade para 300 passageiros/hora e serviços do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF) em permanência.

O aeródromo possui, ainda, Serviços de Controlo de Tráfego Aéreo, Movimento e Operações Aeroportuárias, Segurança, Despacho, Meteorologia, Socorros e Incêndios, Placa, Abastecimento de Combustível, Assistência e Manutenção de Aeronaves, Heliporto, bem como um restaurante/cafetaria e 7 lojas nas áreas públicas. Adicionalmente, é o único aeródromo em Portugal a ter um Serviço de Socorros e Incêndios em permanência, dispendo de pessoal qualificado e dos mais modernos meios de salvamento e de socorro a aeronaves e pessoas.

As principais áreas de atividade no aeródromo são a formação aeronáutica, a aviação executiva e a manutenção de aeronaves. Para além destas, destacam-se ainda as atribuições na área da proteção civil e da emergência médica. De referir que estão estabelecidos no Aeródromo de Cascais vários grupos empresariais que integram um conjunto de atividades em diversas vertentes do setor aeronáutico, como por exemplo o Grupo L3 Commercial Aviation, o Grupo OMNI e o Grupo SevenAir, que fornecem serviços de formação e manutenção e aviação executiva.

Ao nível da formação, seja de pilotos, técnicos de manutenção ou tripulação de cabine, o aeródromo tem-se destacado como o maior e mais relevante centro nacional na componente formativa aeronáutica. As atividades formativas têm beneficiado da instalação de empresas de referência internacional, que encontram em Cascais uma localização central e todas as condições infraestruturais e técnicas necessárias para o desenvolvimento da sua atividade.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Cascais/Tires

##### Posicionamento estratégico, áreas de atividade e serviços prestados

No que se refere à componente formativa, merece especial destaque a parceria celebrada em 2019, com a TAP, que reforçou o posicionamento do Aeródromo enquanto centro de formação de excelência na simulação de voo, que veio acrescer à já reconhecida formação de excelência em voo real. Contudo, o crescimento do volume de tráfego no aeródromo tem causado algumas limitações à realização de voos de formação. Como tal, as escolas de aviação têm procurado alternativas para esses voos, sendo natural que nos próximos anos ocorra a deslocalização de algumas destas entidades.

Em termos de aviação executiva, destaca-se o aproveitamento da posição geográfica de Portugal no eixo transatlântico para reforçar a abrangência territorial dos serviços prestados pelos diversos operadores instalados, utilizando o Aeródromo de Cascais como base de operações para as geografias desde o leste europeu até aos EUA. Os menores custos de utilização da infraestrutura, quando comparados com outros países europeus, a qualidade das infraestruturas e a existência de diversos serviços complementares são também fatores de atratividade para as empresas de aviação executiva. Para além disso, a prestação destes serviços de aviação executiva permite o transporte de passageiros entre Cascais e qualquer outro destino.

No que se refere à manutenção, parte dos serviços encontram-se associados aos grupos empresariais e às escolas de aviação, com o intuito de reduzir custos operacionais destas entidades. No entanto, existem também empresas especializadas no fornecimento de serviços de manutenção a terceiros.

Relativamente aos serviços de proteção civil e emergência médica, o aeródromo funciona como base para meios aéreos da ANPC, para operações de combate a incêndios, e como base para o Helicóptero de Emergência Médica do INEM, garantindo a sua disponibilidade 24 horas por dia.

Adicionalmente, importa referir que existem instaladas entidades prestadoras de serviços turísticos, nomeadamente de voos turísticos e recreativos em aeronaves ligeiras e helicópteros.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Cascais/Tires

##### Propriedade, modelo de governação e financiamento

O aeródromo é propriedade da Câmara Municipal de Cascais, sendo gerido pela empresa municipal Cascais Dinâmica, que tem como atribuição a promoção, construção e exploração de equipamentos e infraestruturas municipais adequados ao desenvolvimento turístico, cultural e desportivo.

Ao nível de estrutura organizacional, o aeródromo tem um diretor que reporta ao presidente da empresa municipal que o gere.

Os meios de financiamento do Aeródromo de Cascais incluem fundos municipais e nacionais, e as receitas obtidas através das taxas aeroportuárias, de tráfego (aterragem, descolagem e Touch&Go), estacionamento de aeronaves, ocupação de espaços (hangares, lojas, espaços de restauração, etc.), taxa de terminal, entre outras.

Para além disso, o aeródromo tem recebido significativos investimentos empresariais diretos, decorrente da assinatura de contratos de cedência de exploração de espaços entre a Cascais Dinâmica e os operadores aeronáuticos ou outras entidades relacionadas. Estes contratos preveem a cedência de espaços nos terrenos do aeródromo por períodos temporais definidos, ficando os custos de infraestruturização e operacionalização desses espaços a cargo das entidades privadas que aí se instalem.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Cascais/Tires

##### Parcerias e acordos estabelecidos com terceiros

O Aeródromo Municipal de Cascais tem prosseguido com uma estratégia de estabelecimento de parcerias com diversas entidades do setor aeronáutico, as quais tem contribuído para uma diversificação eficaz e sustentada das atividades desenvolvidas, assente, essencialmente, na instalação de empresas prestadoras de serviços do setor aeronáutico. Dessa forma, o aeródromo consegue oferecer um conjunto de serviços em várias vertentes, como a formação, manutenção, serviços turísticos ou as atribuições no âmbito da proteção civil e emergência médica.

Tal como referido na secção anterior, os acordos de cedência de espaços estabelecidos com entidades privadas incluem uma componente de investimento obrigatória por parte da entidade arrendatária. Desta forma, o aeródromo exclui-se dos custos relacionados com a adaptação das infraestruturas, nomeadamente dos hangares e restantes edifícios utilizados para atividades formativas ou outras.

Como exemplo expressivo e recente, em 2019 a Câmara Municipal de Cascais assinou um acordo com a TAP para a implementação do seu novo Centro de Simuladores de Voo, o que representou o maior investimento de sempre no aeródromo.

De seguida apresentam-se as entidades instaladas e a operar no aeródromo.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

Aeródromo Municipal de Cascais/Tires

#### Operadores / Empresas / Entidades Instaladas



Commercial Training Solutions

#### G Air Training Centre

Trata-se de uma escola de treino e formação de pilotos, técnicos de manutenção aeronáutica e outros profissionais do ramo da aviação civil. A empresa é detida por um grupo multinacional L3 Commercial Aviation.



#### AWA – Aeronautical Web Academy

Escola de formação de âmbito aeronáutico, em funcionamento desde 2008. Disponibiliza cursos de pilotagem de aviões e de operações de voo, ambos aprovados pela ANAC.

#### Omni Aviation Training Center (OATC) - Escola de Aviação



A OATC é uma Escola de Aviação com mais de 20 anos de experiência, devidamente certificada na área da Formação Inicial de Pilotagem e de Qualificação de Tipo. O OATC ministra Cursos de Instrutor de Voo, Oficiais de Operações de Voo e Formação de Pessoal Navegante de Cabine, entre outros. Com sede e instalações no Aeródromo Municipal de Cascais, a OATC foi criada em 1988 e desde 2003 que está certificada como Organização de Formação Autorizada.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Cascais/Tires

##### Operadores / Empresas / Entidades Instaladas

###### IFA Aviation Training Center



A IFA Aviation Training Center oferece cursos para pilotos, companhias aéreas e tripulações de cabine. A IFA é especializada em cursos de Qualificação, certificados para B737, B757/767, B777, A320, Hawker 900XP e ATR42/72, tendo formado mais de 700 pilotos nos últimos 20 anos. A IFA também fornece conversão de licenças de pilotos (ICAO, FAA e EASA). Abrange vários tipos de cursos, desde Ab initio, ATPL Integrado (A), ATPL (A) Modular, ATPL (A) e-Learning, Qualificação de Tipo, Cabin Crew, Revalidação/Renovação e treino recorrente.

###### Aero Club de Portugal



Entidade formadora de pilotos com maior número de pilotos civis formados e de representantes da Federação Aeronáutica Internacional. Dispõe de hangar com capacidade para 5-6 aeronaves, onde funcionam as operações de voo e a escola, com simulador de voo, sala de briefing e zona de estar/espera.

###### Sevenair Academy



A Sevenair Academy é o único centro de formação em aviação em Portugal que possui licenças EASA ATO e EASA Parte 147, assegurando treino de alta qualidade para Pilotos e Técnicos de Manutenção.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Cascais/Tires

##### Operadores / Empresas / Entidades Instaladas



#### **Pelicano – Atividades aeronáuticas**

Fundada em 1999, é considerada a pioneira na formação de Pilotos para a Aviação ultra-ligeira de 3ª geração em Portugal.



#### **Hangar 5 – Academia de voo**

Fundada em 2012, é academia de formação de pilotos de lazer para aviação ultra-ligeira.



#### **Valair Private Jets**

A Valair é uma empresa de aviação focada no transporte de executivos e na gestão de aeronaves.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Cascais/Tires

##### Operadores / Empresas / Entidades Instaladas



#### Vinair Aeroserviços

Empresa de transportes aéreos de passageiros, fundada em 1987.

#### Omni Aviation



Fundada em Portugal em 1988, realiza atividades de trabalho e transporte aéreo em avião e helicóptero, prestação de serviços de assistência em escala, e importação, exportação, comercialização, representação e aluguer de equipamento aeronáutico, podendo atuar como agência de colocação de tripulantes e técnicos aeronáuticos.



#### Airjetsul Private Jets

Empresa de jatos privados fundada em 1999, que opera no mercado europeu.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Cascais/Tires

##### Operadores / Empresas / Entidades Instaladas



##### Netjets Europe

A NetJets Europe é uma empresa que oferece propriedade fracionada de jatos executivos privados. É uma subsidiária de propriedade parcial da NetJets Inc., com sede em Portugal, sendo a maior empresa de aviação executiva da Europa.



##### Helibravo – Aviação, Lda

A Helibravo Aviação integra o Grupo Sodarca. Atualmente a Helibravo encontra-se sediada no Aeródromo Municipal de Cascais e dispõe de uma frota de 14 helicópteros e 1 avião executivo, sendo de salientar o facto de ser a empresa do ramo a ocupar o 1º lugar no ranking nacional no que diz respeito ao número de horas voadas anualmente.



##### Heliportugal

Fundada em 1982, com o Certificado de Operador Aéreo nº1, a Heliportugal foi a primeira empresa privada portuguesa de helicópteros em Portugal. As capacidades e competências da Heliportugal, permitiram-lhe reunir um importante leque de experiências em várias operações, como na aviação comercial, fornecendo também serviços especializados na manutenção de aeronaves.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Cascais/Tires

##### Operadores / Empresas / Entidades Instaladas

###### AEROMECC – Mecânica de Aeronaves



Fundada em 1991 como o ramo de manutenção do OMNI Aviation Group, a AEROMECC evoluiu ao longo dos anos, respondendo aos requisitos rigorosos de procura do setor da aviação, construindo uma sólida reputação e oferecendo hoje soluções personalizadas de manutenção, reparo e revisão (MRO) para o setor comercial. A AEROMECC é responsável pelo suporte de engenharia e manutenção da frota do OMNI Aviation Group, que opera hoje mais de 65 aeronaves.



###### Tag Aviation

A TAG Aviation é líder mundial no fornecimento de soluções premiadas de aeronaves privadas e de negócios. Operando a partir de vários centros na Europa, Oriente Médio e Ásia, tem uma ótima reputação em questões de segurança, confiabilidade e excelência operacional. Tem uma vasta experiência com a Air Charter, Gestão de Aeronaves, Serviços de Manutenção e FBO.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Cascais/Tires

##### Ensinamentos e boas práticas a reter

A estratégia de desenvolvimento e crescimento do aeródromo desenvolveu-se em torno da horizontalidade da oferta de serviços associados ao setor aeronáutico, que contribuíram para a projeção do aeródromo e para a melhoria da sua sustentabilidade financeira.

A aposta na formação de pessoal aeronáutico, nos voos privados executivos (em jatos particulares), nos voos turísticos e de lazer, passeios de helicóptero e na manutenção de aeronaves contribuíram, ao longo dos anos, para o forte posicionamento desta infraestrutura. O investimento realizado neste aeródromo foi promovido pela autarquia, entidade proprietária da infraestrutura, mas também pelas entidades instaladas através da assinatura de acordos de parceria. O envolvimento das entidades privadas contribui também para melhorar a resposta às necessidades do mercado, destacando-se o efeito dinamizador que deriva dos grupos empresariais que operam de forma transversal, desde a formação, à aviação executiva e à manutenção.

É de notar que a aposta no crescimento transversal, pelo relevo dos serviços operados, representa a matriz de crescimento atual do Aeródromo de Cascais, que o leva a assumir-se como polo de referência na formação de pessoal aeronáutico e como alternativa ao Aeroporto de Lisboa para a aviação executiva.

O Aeródromo de Cascais enfrenta hoje em dia uma decisão estratégica a tomar, uma vez que o crescimento significativo das várias categorias de serviços prestados tem vindo a causar constrangimentos. Por exemplo, o crescimento do movimento relacionado com a aviação executiva tem reduzido a disponibilidade para realização de voos de formação, o que levará, em última instância, à deslocalização das escolas de aviação, de forma permanente, para outras infraestruturas aeronáuticas com condições mais favoráveis.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Ponte de Sor



<b>Entidade gestora</b>	Câmara Municipal de Ponte de Sor
<b>Morada</b>	Estrada Nacional N.º 2, Km 440,37, Água-Todo-o-Ano, 7400-601 Ponte de Sor
<b>Região</b>	Alentejo
<b>País</b>	Portugal
<b>Coordenadas GPS</b>	39°12'42"N 08°03'28"W

#### Características Gerais da Operação

<b>Ano de início de atividade</b>	1919
<b>Volume de tráfego anual</b>	n.d.
<b>Número de operadores / empresas / entidades instaladas</b>	8 empresas

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Ponte de Sor

##### Caracterização da Infraestrutura

<b>Dimensão da Pista</b>	1.800m * 30m
<b>Área m<sup>2</sup></b>	2.360m <sup>2</sup>
<b>Total de Lotes</b>	8 hangares
<b>Taxa de Ocupação</b>	n.d.
<b>Distâncias Declaradas</b>	TORA/TODA/ASDA/LDA = 1.800m
<b>Zona de Tráfego de Aeródromo</b>	GND / 3000FT AMSL Classe G
<b>Tráfego Autorizado</b>	Voos em VFR, noturno e diurno. Voos em IFR ILS/DME em condições VMC.
<b>Outras Características</b>	8 Hangares para atividades aeronáuticas (área de implantação variável entre 400m <sup>2</sup> , 1.055m <sup>2</sup> , 2.000m <sup>2</sup> e 3.547m <sup>2</sup> ); Placa de estacionamento SE01 – 25.800m <sup>2</sup> e respetivo Hangar – 3.247m <sup>2</sup> , para aeronaves da proteção civil; Placas de estacionamento para aeronaves civis, E02 com 11.725m <sup>2</sup> e NE03 com 12.034m <sup>2</sup> ; Parques de estacionamento rodoviário.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Ponte de Sor

##### Enquadramento Local e Regional

O concelho de Ponte de Sor situa-se no interior de Portugal, na região do Alto Alentejo, e ocupa uma área de 839,71km<sup>2</sup>. À data do Censos de 2011, o concelho contava com uma população de 16.722 habitantes.

As principais atividades económicas do concelho encontram-se historicamente ligadas ao setor primário, tendo-se destacado sobretudo a exploração florestal, a indústria da transformação da cortiça, a indústria agroalimentar, os serviços, a economia social e, durante cerca de trinta anos até 2009, a fabricação de peças para o setor automóvel.

Desde então, o setor aeronáutico tem vindo a ganhar uma posição muito significativa e afirma-se hoje como um dos principais pilares da economia do concelho. As atividades aeronáuticas no concelho remontam ao início dos anos 2000, quando se instalaram em Ponte de Sor duas empresas de fabricação de pequenas aeronaves ligeiras, atraídas pelas medidas de incentivo criadas com a expansão da Zona Industrial. A presença destas empresas levou a que a Câmara Municipal iniciasse a construção de um pequeno aeródromo.

Em 2006, o Estado Português lançou um concurso nacional para constituição da sede nacional dos meios aéreos da proteção civil. Este foi o momento em que o Aeródromo de Ponte de Sor recebeu investimentos consideráveis, por forma a cumprir com as condições previstas no caderno de encargos do concurso (v.g. aumento do comprimento da pista entre outras condições), que lhe permitiram posicionar-se como uma das maiores e melhores infraestruturas aeronáuticas deste género em Portugal.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Ponte de Sor

##### Enquadramento Local e Regional

Com a inauguração da sede nacional dos meios aéreos da proteção civil, o Aeródromo registou um aumento significativo das suas atividades, sobretudo desde 2013, data da instalação da maior escola de pilotos nacional nos terrenos do aeródromo.

Hoje estão sediadas no Centro de Negócios do Aeródromo de Ponte de Sor cerca de uma dezena de entidades, que empregam perto de trezentas pessoas. Por exemplo, a Tekever, empresa portuguesa que fabrica, em Ponte de Sor, os drones que patrulham o espaço marítimo europeu, ou a empresa norte-americana L3 – Commercial Training Solutions, que adquiriu recentemente a escola de pilotos sediada no aeródromo e que tem planos para transformá-la num centro de excelência na formação de pilotos a nível europeu.

Localizado na zona geográfica central do país, o Aeródromo Municipal de Ponte de Sor caracteriza-se por ter um espaço aéreo livre de obstáculos e pela inexistência de restrições à atividade aeronáutica. A sua proximidade com a albufeira de Montargil permite também potenciar investimentos na área do turismo, setor ainda pouco explorado no concelho.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Ponte de Sor

##### Posicionamento estratégico, áreas de atividade e serviços prestados

O Aeródromo Municipal de Ponte de Sor é uma infraestrutura de utilização pública, certificada pela ANAC como classe II, código 3C e categoria 2 no âmbito do Salvamento e Luta contra Incêndios. As condições de operação da pista (voos diurnos e noturnos com aproximação visual, VFR e por instrumentos, IFR em condições VMC), Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS), as infraestruturas existentes (hangares), bem como a disponibilidade de terreno para futuras construções, potenciam a continuidade de investimentos no setor da aeronáutica.

O aeródromo pretende posicionar-se como um dos principais polos de desenvolvimento económico do concelho, contribuindo também para o reforço do papel do Alentejo enquanto polo nacional da indústria aeronáutica. As principais áreas de atividade do aeródromo estão ligadas à formação de pilotos e técnicos de manutenção aeronáutica e à disponibilização de espaços para acolhimento empresarial, para além da sua atuação no âmbito da Proteção Civil, a qual se encontra na génese do Aeródromo de Ponte de Sor enquanto infraestrutura aeronáutica de relevo no panorama nacional.

O aeródromo dispõe de um Campus Aeronáutico, que serve de apoio à atividade formativa, contando com espaços destinados ao alojamento, restauração, salas de formação e espaços polivalentes. Para além disso, o aeródromo presta apoio ao desenvolvimento de Cursos Vocacionais/Profissionais, no âmbito da parceria estabelecida com a Direção Regional de Educação (Curso Técnico de Produção Aeronáutica - Montagem de Estruturas), e apoio à vertente científica e de investigação e ao desenvolvimento de cursos relacionados com a aeronáutica/aeroespacial, no âmbito de parcerias estabelecidas entre o município e as seguintes Instituições de Ensino Superior: Universidade da Beira Interior; Universidade de Évora; Universidade Atlântica; Instituto Politécnico de Portalegre; Instituto Politécnico de Setúbal; e Instituto Politécnico de Castelo Branco.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Ponte de Sor

##### Posicionamento estratégico, áreas de atividade e serviços prestados

O Centro de Negócios do Aeródromo Municipal de Ponte de Sor disponibiliza espaços para ocupação por empresas do setor aeronáutico, oferecendo condições vantajosas às empresas que ali se pretendam instalar. Esta aposta resultou na atração de empresas com dimensão relevante para a região, como é o caso da Tekever e da L3, que, para além das vantajosas condições oferecidas, encontram no aeródromo um conjunto de valências e condições naturais que permitem a realização de, por exemplo, voos de teste e outras atividades fundamentais para o seu desenvolvimento.

Recentemente, foi anunciada a ampliação do Centro de Negócios do Aeródromo de Ponte de Sor, num investimento total de cerca de 9 milhões euros, financiados em grande parte (85%) pelo Programa Portugal 2020. As obras, que se prevê estarem concluídas até ao final do ano de 2020, permitirão capacitar o aeródromo para a criação de 300 novos postos de trabalho, segundo estimativas apresentadas pela Câmara Municipal de Ponte de Sor. As alterações projetadas passam pela construção de uma torre de informação de voo, dois hangares de dimensão semelhante aos que já existem no aeródromo e um hangar vocacionado para a manutenção de aeronaves de grande porte, para a aviação civil, militar ou comercial.

Para além das atividades referidas, o Aeródromo de Ponte de Sor mantém o estatuto de sede nacional dos meios aéreos da Proteção Civil. De facto, o aeródromo é não só utilizado como base de operações para a Proteção Civil, como é o caso das operações de combate a incêndios, mas também tem importantes valências no que se refere às atividades de manutenção das aeronaves do Estado. Por exemplo, a manutenção dos helicópteros Kamov, pertencentes à Autoridade Nacional de Proteção Civil, é realizada num hangar concebido para esse efeito.

Realizam-se também neste aeródromo alguns eventos relacionados com o setor aeronáutico, com destaque para o evento anual Air Summit, onde são organizadas conferências, apresentações, exposições, workshops e demonstrações. Este evento atrai milhares de visitantes e pretende posicionar-se entre os principais eventos do género na Península Ibérica.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Ponte de Sor

##### Propriedade, modelo de governação e financiamento

O Aeródromo Municipal é propriedade da Câmara Municipal de Ponte de Sor, que está também encarregue da sua manutenção, gestão e financiamento.

O aeródromo constitui-se como uma unidade orgânica da Câmara Municipal de Ponte de Sor, na dependência direta do seu Presidente, e está dotado de uma estrutura organizacional composta pelo Diretor do Aeródromo, Diretor de Operações e Substituto do Diretor, bem como por departamentos de gestão operacional, de manutenção e administrativo e financeiro.

Como referido, o financiamento do aeródromo depende diretamente da Câmara Municipal de Ponte de Sor, enquanto entidade proprietária e gestora da infraestrutura. Em termos de receitas geradas, destacam-se as seguintes: taxas de tráfego (aterragem, descolagem e *Touch&Go*), estacionamento de aeronaves, ocupação de espaços, taxa de terminal e outras taxas (abertura do aeródromo e filmagens, fotografia e publicidade).

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Ponte de Sor

##### Parcerias e acordos estabelecidos com terceiros

O Aeródromo Municipal de Ponte de Sor tem recorrido à formação de parcerias como um dos maiores fatores de dinamismo na instalação de empresas, bem como no desenvolvimento de atividades relacionadas com o setor aeronáutico.

Ao nível da formação, o aeródromo estabeleceu uma parceria com a Direção Regional de Educação para o desenvolvimento de Cursos Vocacionais/Profissionais, que resultou no Curso Técnico de Produção Aeronáutica - Montagem de Estruturas. Foram ainda estabelecidos acordos de parceria com diversas Instituições de Ensino Superior para o desenvolvimento de cursos relacionados com a aeronáutica/aeroespacial, nomeadamente com a Universidade da Beira Interior, Universidade de Évora, Universidade Atlântica (Pós Graduação em Gestão Aeronáutica), Instituto Politécnico de Portalegre, Instituto Politécnico de Setúbal (CTeSp em Produção Aeronáutica) e Instituto Politécnico de Castelo Branco (CTeSp em Proteção Civil).

No âmbito da realização do Air Summit, o município estabeleceu uma parceria com a empresa The Race, que ficou encarregue da organização deste que é o maior evento aeronáutico atualmente realizado em Portugal.

Na componente empresarial, uma das vertentes de maior relevo para o Aeródromo Municipal de Ponte de Sor, as parcerias estabelecidas assentam essencialmente na disponibilização de espaços para instalação empresarial no Centro de Negócios do aeródromo.

As entidades atualmente instaladas no aeródromo são apresentadas nos slides seguintes.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Ponte de Sor

##### Operadores / Empresas / Entidades Instaladas



Commercial Training Solutions

#### L3 Commercial Training Solutions (L3 CTS)

A L3 CTS é uma escola de treino e formação de pilotos, técnicos de manutenção aeronáutica e outros profissionais do ramo da aviação civil. No Aeródromo de Ponte de Sor, o grupo construiu um dos maiores centros de formação de pilotos do mundo, com mais de 24.000 m<sup>2</sup>, e estabeleceu parcerias com os maiores *players* de aviação a nível mundial.

#### Grupo TEKEVER



A TEKEVER desenha, desenvolve e comercializa tecnologia avançada, produtos e serviços em áreas como a economia digital, veículos aéreos tripulados e não tripulados e indústrias espaciais, dedicando-se particularmente ao desenvolvimento de aviões não tripulados (drones) utilizados na vigilância marítima dos países da União Europeia, tanto no Atlântico Norte como no Mar Mediterrâneo.

#### Autoridade Nacional da Proteção Civil (ANPC)



Nesta infraestrutura está localizada uma base de meios aéreos da Autoridade Nacional de Proteção Civil que, entre outras atribuições, é responsável pela manutenção de aeronaves do Estado (Kamov e Ecoreil). Funciona também como base para operações desenvolvidas no âmbito da Proteção Civil.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Ponte de Sor

##### Operadores / Empresas / Entidades Instaladas



#### Heliavionics Lab — Manutenção e Reparação de Componentes Aviónicos

A Heliavionics Lab é uma empresa de manutenção, certificada de acordo com as normas EASA, e que conta no aeródromo com um centro de serviços para manutenção e reparação de helicópteros russos produzidos pela JSC “Kamov”.



#### U Aerospace Lda.

A U Aerospace é uma empresa especializada na área da aeronáutica, tendo como atividade a produção e comercialização de equipamentos de oxigenação para tripulações de aeronaves e paraquedistas, equipamentos de teste de áudio para capacetes e máscaras de oxigénio, bem como rádios para equipas de porão, de paraquedismo e sistemas de navegação para paraquedistas.



#### FlyTech

Empresa fundada em 2005 que se dedica ao comércio e distribuição de máquinas e equipamentos para o setor aeronáutico, destacando-se o seu papel de relevo na aviação desportiva nacional.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Ponte de Sor

##### Operadores / Empresas / Entidades Instaladas



##### GFServices

A GFServices desenvolve a sua atividade na área da manutenção, restauração e recuperação de aeronaves, assim como o controlo de aeronavegabilidade de aeronaves.



##### Aeroclub de Portugal — Voos de Planadores

É uma instituição destinada à promoção da aeronáutica em Portugal, sendo que atualmente desenvolve atividades de voo em avião, planador e paraquedismo.

##### Bombeiros do Aeródromo — Serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios

O Aeródromo de Ponte de Sor, no âmbito do Salvamento e Luta Contra Incêndios, disponibiliza um Serviço de Bombeiros de Aeródromo (SBA) adequado à categoria das aeronaves que operam na infraestrutura.



##### Rexiaa Group

Grupo francês Rexiaa, fabricante de componentes aeronáuticos em materiais compósitos, foi a mais recente empresa a instalar-se no Centro de Negócios do Aeródromo Municipal de Ponte de Sor. Esta empresa tem como clientes grandes fabricantes de aeronaves como a Airbus ou a Dassault Aviation.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Ponte de Sor

##### Ensinamentos e boas práticas a reter

O crescimento do Aeródromo Municipal de Ponte de Sor foi concretizado com recurso a investimento público orientado para a criação de infraestruturas atrativas para a fixação de empresas do setor aeronáutico.

A componente formativa tem merecido especial destaque nas atividades do aeródromo, em muito contribuindo para a dinâmica da infraestrutura. Em particular, a L3 CTS dispõe de instalações de referência para o treino e formação de pilotos, técnicos de manutenção aeronáutica e outros profissionais do ramo da aviação civil, o que tem contribuído para o aumento das atividades do aeródromo e para a dinamização económica e social da região. A instalação desta escola de aviação beneficiou das condições oferecidas pelo aeródromo, nomeadamente pela existência de alojamento dedicado, espaço de refeições e restantes edifícios de suporte.

A Proteção Civil tem mantido uma presença constante no aeródromo desde que o mesmo foi ampliado. De facto, as suas operações continuam a representar uma relevância crucial para o desenvolvimento do aeródromo e contribuem de forma decisiva para a afirmação do aeródromo enquanto infraestrutura aeronáutica de relevo no panorama nacional.

O estabelecimento de parcerias pelo aeródromo com entidades terceiras é também um fator positivo a apontar quanto ao sucesso desta infraestrutura aeronáutica. Destacam-se as parcerias com a The Race, que possibilitou a organização do maior evento aeronáutico em território nacional, e com diversas Instituições de Ensino Superior, para aumento da oferta de cursos relacionados com a aeronáutica/aeroespacial.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Viseu



<b>Entidade gestora</b>	Câmara Municipal de Viseu
<b>Morada</b>	Avenida do Aeródromo 3515-775 Lordosa, Viseu
<b>Região</b>	Norte
<b>País</b>	Portugal
<b>Coordenadas GPS</b>	40°43'32"N 7°53'21"W

#### Características Gerais da Operação

<b>Ano de início de atividade</b>	1966
<b>Volume de tráfego anual</b>	10.000 movimentos
<b>Número de operadores / empresas / entidades instaladas</b>	n.d.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Viseu

##### Caracterização da Infraestrutura

**Dimensão da Pista** 1.200m \* 30m

**Área m<sup>2</sup>** n.d.

**Total de Lotes** 3 hangares

**Taxa de Ocupação** n.d.

	Pista RWY	TORA (M)	ASDA (M)	TODA (M)	LDA (M)
<b>Distâncias Declaradas</b>	<b>18</b>	1.160	1.160	1.160	1.100
	<b>36</b>	1.160	1.160	1.160	1.100

**Zona de Tráfego de Aeródromo** GND / 3000FT AMSL, Classe G

**Tráfego Autorizado** Voos VFR, diurno e noturno.  
Operação de Ultraleves

**Outras Características** Pavimento em asfalto.  
Sinalização luminosa, luzes de aproximação e sistema PAPIS e TWY iluminado.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Viseu

##### Enquadramento Local e Regional

O Aeródromo Municipal de Viseu, também designado de Aeródromo Gonçalves Lobato, está situado na freguesia de Lordosa, a 7 km do centro da cidade de Viseu, capital do distrito de Viseu. A cidade de Viseu tem uma área de 507 km<sup>2</sup> e cerca de 110.000 habitantes.

As principais atividades económicas da região de Viseu estão relacionadas com o setor secundário, nomeadamente a indústria automóvel, devido à presença da Peugeot-Citroen Automóveis Portugal (Grupo PSA) e à formação do cluster de fornecedores associado, a indústria farmacêutica e a indústria alimentar.

O aeródromo surgiu com a construção da primeira pista em terra batida, em 1945, tendo passado sucessivamente por várias etapas de expansão até à sua forma atual. A infraestrutura ganha especial importância pela dimensão regional de Viseu, em termos demográficos e económicos, e ainda pela proximidade ao Grande Porto, Aveiro e Guarda, o que constitui um fator potencial de desenvolvimento de atividades turísticas e também de atratividade para novos investimentos.

O desenvolvimento e valorização do Aeródromo de Viseu, com o objetivo de se assumir como um agente dinamizador da região, foi iniciado em 2014 e envolveu um processo de capacitação e certificação da infraestrutura e de aumento da oferta de serviços prestados. Esta abordagem por parte do município de Viseu, detentor do aeródromo, visa não só potenciar as potencialidades da região, como estabelecer uma nova dinâmica relacionada com o setor aeronáutico, nomeadamente ao nível da formação e dos serviços de transporte aéreo. No área da formação é de assinalar a recente instalação do IFA Aviation Training Center.

Historicamente, o Aero clube de Viseu tem sido a entidade responsável pela dinamização do aeródromo, nomeadamente na vertente da aviação desportiva, e também na formação de pilotos desde os anos 60, embora com atividade pouco significativa.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Viseu

##### Posicionamento estratégico, áreas de atividade e serviços prestados

O Aeródromo de Viseu é uma das maiores estruturas aeroportuárias da região Centro do país, tendo passado ao longo dos últimos anos por um processo de ampliação e capacitação para obtenção de certificações. Atualmente dispõe de equipamentos e serviços de apoio à navegação e aterragem de aeronaves, como o sistema VOR de aproximação, que habilita o aeródromo à realização de voos noturnos. O aeródromo possui, ainda, Serviços de Controlo de Tráfego Aéreo, Segurança, Abastecimento de Combustível e um restaurante/cafetaria.

As principais áreas de atividade do aeródromo estão relacionadas com a aviação civil regional, a formação aeronáutica e serviços de apoio da Proteção Civil, bem como a aviação recreativa e desportiva.

As características e localização do Aeródromo de Viseu permitiram a integração desta infraestrutura na Linha Aérea Regional (Bragança – Portimão), que se enquadra com a sua estratégia de crescimento do transporte de passageiros definida pelo município. Para além disso, o aeródromo pode ser utilizado como uma infraestrutura de apoio para a aviação geral e executiva no centro e norte do país, podendo posicionar-se como uma alternativa, pela sua proximidade e em casos de exceção, ao Aeroporto Sá Carneiro, no Porto.

Como referido anteriormente, a instalação e abertura do IFA Aviation Training Center, em Setembro de 2019, permitiu ao Aeródromo de Viseu alargar a sua atuação no âmbito da formação, que até então era unicamente realizada pelo Aerooclube. O estabelecimento da nova escola de aviação permitiu ao aeródromo receber 18 novos alunos do curso de pilotos para aviação comercial.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Viseu

##### Posicionamento estratégico, áreas de atividade e serviços prestados

Relativamente aos serviços de proteção civil, o aeródromo funciona como a base dos meios aéreos da ANPC, fazendo parte da cobertura às zonas Centro e Norte do país, no âmbito de operações de combate a incêndios.

Para além das anteriores, desenvolvem-se no Aeródromo de Viseu atividades relacionadas com a aviação recreativa e desportiva, dinamizadas principalmente pelo Aero clube de Viseu. Nesse âmbito, destaca-se a oferta de voos turísticos e batismos de voo, para além da inclusão do aeródromo no circuito nacional de rallies aéreos.

No aeródromo funcionam ainda os serviços do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves do Estado Português. Este Gabinete dispõe de um hangar para peritagem e armazenamento de aeronaves acidentadas, sendo o único local, a nível nacional, onde se realizam as investigações relacionadas com sinistros aeronáuticos.

Como se tem vindo a verificar, o Aeródromo de Viseu representa o caso de um aeródromo com atividade reduzida, que através da definição de uma estratégia, procura seguir uma linha de crescimento transversal às várias atividades do setor aeronáutico sustentada pela procura do mercado.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Viseu

##### Propriedade, modelo de governação e financiamento

A propriedade, manutenção e gestão do Aeródromo de Viseu é responsabilidade da Câmara Municipal de Viseu. Como tal, o Diretor do Aeródromo reporta diretamente à autarquia.

O financiamento é suportado pela Câmara Municipal de Viseu, pelos valores pagos pelos operadores instalados e pelas taxas decorrentes dos movimentos aéreos, como taxas de tráfego (aterragem, descolagem e *Touch&Go*), estacionamento de aeronaves ou ocupação de espaços, entre outras.

##### Parcerias e acordos estabelecidos com terceiros

O Aeródromo Municipal de Viseu não parece apresentar uma dinâmica relevante ao nível do estabelecimento de parcerias.

Atualmente, os únicos parceiros com valências na vertente da formação aeronáutica são o Aero clube de Viseu e o IFA Aviation Training Center. O acordo de parceria estabelecido entre o Aeródromo de Viseu e o IFA Aviation Training Center, enquanto entidade de formação de pessoal aeronáutico, pressupõe a permanência dos cursos por um período mínimo de 5 anos e que a realização de todas as obras de adaptação necessárias à sua instalação fiquem a cargo da entidade formadora.

Para além disso, existe também uma parceria com a Sevenair para incorporação do Aeródromo de Viseu na Linha Aérea Regional, que estabelece ligação entre Bragança e Portimão.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo Municipal de Viseu

##### Ensinamentos e boas práticas a reter

Os investimentos recentes no melhoramento das condições do Aeródromo de Viseu começam a mostrar resultados ao nível da captação de entidades para instalação nesta infraestrutura aeronáutica.

A aposta na componente formativa, através do estabelecimento de um novo centro de formação de uma academia internacional, constitui o fator recente de maior relevo e que poderá resultar num efeito catalisador para a atração de novos investimentos, seja na vertente formativa ou outra, pois, tal como acontece no caso de outras infraestruturas aeronáuticas, as escolas de aviação acabam por atrair prestadores de serviços complementares.

Para além da aposta na formação, a integração do Aeródromo de Viseu na Linha Aérea Regional reforça o posicionamento do aeródromo como um dos mais importantes da zona Centro do país, trazendo benefícios para as suas populações, ainda que, de momento, esses efeitos possam ser de pequena escala.

Adicionalmente, beneficiando da proximidade geográfica de um aeroporto internacional, tem condições para constituir uma alternativa para simplificação das movimentações da aviação geral e executiva, de forma esporádica, mas com impacto direto nas receitas relacionadas com os movimentos no aeródromo, bem como na sua visibilidade.

## 2. Análise comparativa de tendências e boas práticas

### Aeródromo Municipal de Viseu

#### Operadores / Empresas / Entidades Instaladas



#### IFA Aviation Training Center

O IFA Aviation Training Center é uma Organização de Treino Autorizada (ATO), que oferece cursos para pilotos, companhias aéreas e tripulações de cabine. Atualmente disponibiliza em Viseu o curso de piloto de aeronaves.



#### Aero clube de Viseu

O Aero clube de Viseu é uma associação, fundada em 1966, que presta aos seus associados e público em geral serviços de formação de piloto para a obtenção da licença EASA PPL (A) - Licença de Piloto Particular de Aviões, voos recreativos e hangaragem. Atua também como agente dinamizador de eventos aeronáuticos, nomeadamente através da inclusão do Aeródromo de Viseu no circuito nacional de rallies aéreos.

## 2. Análise comparativa de tendências e boas práticas

### Aeródromo Municipal de Viseu

#### Operadores / Empresas / Entidades Instaladas



#### Autoridade Nacional da Proteção Civil (ANPC)

Nesta infraestrutura está localizada a base de meios aéreos da Autoridade Nacional de Proteção Civil que, entre outras atribuições é responsável pela manutenção de aeronaves do Estado.



#### Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves

O Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves tem como principal função a investigação e examinação de acidentes e incidentes que envolvem aeronaves civis, em território nacional.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo d'Aubigny-sur-Nère



<b>Entidade gestora</b>	Aéroclub d'Aubigny-sur-Nère
<b>Morada</b>	18700 Aubigny-sur-Nère, França
<b>Região</b>	Aubigny-sur-Nère / Cher (Centre - Val de Loire)
<b>País</b>	França
<b>Coordenadas GPS</b>	47°28'50"N 2°23'39"E

#### Características Gerais da Operação

<b>Ano de início de atividade</b>	1945
<b>Volume de tráfego anual</b>	n.d.
<b>Número de operadores / empresas / entidades instaladas</b>	1 empresa

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo d'Aubigny-sur-Nère

##### Caracterização da Infraestrutura

**Dimensão da Pista** 1.015m \* 20m

**Área m<sup>2</sup>** n.d.

**Total de Lotes** 1 hangar

**Taxa de Ocupação** n.d.

Distâncias Declaradas	Pista RWY	TODA (M)	LDA (M)
	06	1.015	925
	24	975	935

**Zona de Tráfego de Aeródromo** n.d.

**Tráfego Autorizado** Voos em VFR, diurno

**Outras Características** Área de estacionamento  
Estação de reabastecimento

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo d'Aubigny-sur-Nère

##### Enquadramento Local e Regional

Aubigny-Sur-Nère é um município francês, situado na província (Département) de Cher, na região administrativa de Centre-Val de Loire, 180 Km a sul de Paris. No seu território, com cerca de 61,5 km<sup>2</sup>, residiam 5.488 habitantes, à data de 2017.

Nos dias de hoje, Aubigny-Sur-Nère é um centro de excelência para a indústria mecânica e aeronáutica. Destaca-se a presença no município de duas grandes empresas, que têm um profundo impacto na dinamização económica e social da população local: a Mecachrome, instalada desde 1962, que produz mecanismos de precisão para a indústria aeronáutica (Airbus); e a Wilo Intec, empresa alemã que fornece peças e equipamento para a indústria das caldeiras de aquecimento.

O Aeródromo de Aubigny-sur-Nère é um aeródromo aberto ao tráfego aéreo público, localizado a 3 km a oeste de Aubigny-sur-Nère. A sua localização no Vale do Rio Nère, com as suas características naturais e edifícios históricos, torna o aeródromo perfeito para a prática de atividades aeronáuticas de lazer, como é o caso dos voos com planadores. De facto, a beleza natural e histórica é motivo de atração para aviadores particulares que visitam a região, normalmente em passagens de curta duração.

Também as atividades de formação de pilotos, mais concretamente no que se refere à componente prática dos cursos de formação, beneficiam largamente das condições do aeródromo e da sua envolvência, nomeadamente no que diz respeito ao pouco tráfego aéreo e inexistência de limitações à prática de voos de formação.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo d'Aubigny-sur-Nère

##### Posicionamento estratégico, áreas de atividade e serviços prestados

O Aeródromo d'Aubigny-sur-Nère posiciona-se como uma infraestrutura relevante no desenvolvimento económico e turístico regional. O aeródromo é gerido pelo Aeroclub d'Aubigny-sur-Nère, que oferece, essencialmente, serviços de formação aeronáutica e serviços aeronáuticos de lazer. Apesar de o aeródromo registar algum tráfego, o mesmo não possui um sistema de controlo de tráfego aéreo, sendo as comunicações realizadas em “autoinformação”.

A oferta formativa do Aeroclub consiste no curso de pilotagem de aeronaves ligeiras, em duas tipologias de certificados de pilotagem. Destaca-se o facto de a componente prática poder ser realizada na sua totalidade nas instalações do aeródromo, considerado um fator vantajoso desta localização. Para além disso, o Aeroclub, em parceria com um estabelecimento de ensino, providencia também um Curso de Iniciação Aeronáutica, com componentes teóricas e práticas. Embora este curso não seja reconhecido como formação formal de pilotagem, é uma ferramenta útil, principalmente para os jovens (podem-se inscrever a partir dos 13 anos) que pretendam vir a desenvolver uma carreira no setor aeronáutico, sendo um fator relevante para a atração de público e para a dinamização das atividades desenvolvidas no aeródromo.

Para além da vertente formativa, o Aeródromo de Aubigny-sur-Nère destaca-se pelas atividades de lazer e turísticas, nomeadamente a aviação ligeira e os voos com planadores. O aeródromo serve tanto os pilotos que pretendam utilizar esta infraestrutura com aeronaves privadas, como o público em geral que pretende recorrer às atividades recreativas oferecidas pelo Aeroclub d'Aubigny-sur-Nère, nas aeronaves pertencentes a esta associação. Neste momento, o Aeroclub dispõe de 2 aeronaves próprias.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo d'Aubigny-sur-Nère

##### Posicionamento estratégico, áreas de atividade e serviços prestados

Ao nível das atividades de lazer oferecidas pelo Aeroclub, destacam-se os batismos de voo e voos de iniciação, para além dos voos turísticos de descoberta das paisagens envolventes. A localização do aeródromo reúne também as condições necessárias para a prática de voos com planadores, tal como referido, isto apesar de o Aeroclub não dispor, de momento, de planadores próprios. Como tal, o desenvolvimento de voos com planadores carece necessariamente do envolvimento de privados.

Para além da oferta formativa e de lazer disponibilizada pelo Aeroclub, o aeródromo acolhe também um número considerável de turistas a viajar em aeronaves ligeiras privadas. Estes turistas visitam a região, tipicamente por períodos de 1 a 2 dias, à procura de experiências gastronómicas e das referidas paisagens naturais. No ano de 2018, o aeródromo registou cerca de 200 aterragens relacionadas com esta procura turística. Apesar de o impacto económico no aeródromo ser de pequena escala, uma vez que as operações de aterragem e descolagem não acarretam o pagamento de qualquer tipo de taxa, os turistas de curta duração acabam por ser uma fonte de dinamismo para a alguns setores económicos da região, principalmente a restauração e, em menor escala, a hotelaria.

A sua localização no Vale do Rio Nére torna o aeródromo numa das bases de apoio aos helicópteros que fazem a transmissão televisiva do Tour de France, a emblemática prova de ciclismo francesa que, praticamente numa base anual, visita esta região.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo d'Aubigny-sur-Nère

##### Propriedade, modelo de governação e financiamento

O aeródromo faz parte das infraestruturas municipais pertencentes ao município de Aubigny-sur-Nère, embora a manutenção e gestão do aeródromo se encontre a cargo do Aéroclub d'Aubigny-sur-Nère. De facto, a equipa encarregue da gestão do aeródromo corresponde à estrutura que gere o Aeroclub. Nesse sentido, destaca-se a existência de um Presidente, um Presidente Honorário, um Vice-Presidente, tesoureiros e pessoal técnico e administrativo na estrutura organizacional do Aeroclub. Em relação ao aeródromo, não existe informação pública quanto às funções ocupadas por cada elemento na manutenção e gestão do aeródromo, nem sobre a equipa operacional que lhe está afeta.

As receitas do aeródromo, neste caso correspondentes às receitas do Aeroclub, são provenientes dos cursos de formação lecionados (propinas e financiamento proveniente da Federação Francesa de Aeronáutica), das atividades turísticas e recreativas comercializadas, das quotas de sócio do Aeroclub e de algumas taxas de utilização do aeródromo.

Ao nível das atividades recreativas e turísticas, o seu número tem vindo a cair nos últimos anos, embora continuem a constituir-se como uma importante fonte de receitas para o Aeroclub e para o aeródromo. Os voos são cobrados por hora e realizados nos aviões que são propriedade do Aeroclub.

No caso das taxas de utilização do Aeródromo de Aubigny-sur-Nère, os valores tabelados são baixos quando comparados com outras infraestruturas aeronáuticas em França, havendo mesmo isenção de cobrança de algumas taxas. Este fator aumenta a atratividade do aeródromo mas pode também ter implicações negativas ao nível da sua sustentabilidade financeira.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo d'Aubigny-sur-Nère

##### Parcerias e acordos estabelecidos com terceiros

As parcerias têm sido vistas pelo Aeroclub de Aubigny-sur-Nère como uma forma de ajudar a dinamizar as atividades desenvolvidas no aeródromo. O estabelecimento de parcerias tem focado, essencialmente, as vertentes da formação de pilotos e do turismo.

Na componente formativa, o Aeroclub tem acordos estabelecidos com a Federação Francesa de Aeronáutica (FFA), para o desenvolvimento da oferta de cursos, e cumprimento dos respetivos normativos, para obtenção de Licenças de Pilotagem de Aeronaves. A parceria resulta também em apoio financeiro prestado pela FFA. Em relação aos Cursos de Iniciação Aeronáutica, existe também um acordo de parceria estabelecido com uma instituição de ensino (não identificada).

Por forma a promover e dinamizar a atividade turística, o Aeroclub estabeleceu parcerias com restaurantes e hotéis da região. Estas parcerias preveem descontos para os utilizadores do aeródromo, a possibilidade de facultar transporte para os estabelecimentos referidos, entre outras medidas, tornando as atividades e serviços do aeródromo complementares com a oferta turística que caracteriza a região, nomeadamente gastronómica e hoteleira.

Existem igualmente acordos com algumas das principais indústrias e empresas da região, principalmente as que desenvolvem atividade no setores relacionados com o setor aeronáutico, embora não sejam conhecidos os moldes dessas parcerias.

Adicionalmente, o Aeródromo mantém uma parceria relevante com a organização do Tour de France, para a aterragem e descolagem dos helicópteros que fazem a cobertura televisiva do evento, contribuindo para a promoção turística da região.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo d'Aubigny-sur-Nère

##### Ensinamentos e boas práticas a reter

As atividades desenvolvidas no aeródromo, bem como a sua gestão e manutenção, encontram-se a cargo do Aeroclub de Aubigny-sur-Nère, libertando o município de encargos financeiros com a operacionalização desta infraestrutura. A estratégia do Aeroclub, e consequentemente do Aeródromo d'Aubigny-sur-Nère, baseia-se, essencialmente, no aproveitamento de duas vertentes do setor aeronáutico: a formação de pilotos e os voos recreativos e turísticos.

Na vertente formativa, o aeródromo foca-se na oferta de cursos de pilotagem de aeronaves ligeiras, aproveitando as características da infraestrutura e da zona envolvente. Como complemento, são ainda oferecidos Cursos de Iniciação Aeronáutica, que têm um âmbito mais alargado e pretendem atrair um público diferenciado em relação aos cursos de pilotagem. Esta complementaridade ajuda a atrair mais utilizadores para o aeródromo, tornando-o mais dinâmico e diversificando as fontes de receita.

Em relação ao setor turístico, o aeródromo aproveita as potencialidades da região, em termos naturais, históricos e gastronómicos, através da oferta, por parte do Aeroclub, de um conjunto de atividades que permitem a utilização do aeródromo como um ponto de partida para a exploração turística da zona do Vale do Rio Nère. Neste ponto, importa referir as parcerias estabelecidas com restaurantes e hotéis da zona, que complementam as atividades turísticas desenvolvidas pelo aeródromo.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo de La Caminera



<b>Entidade gestora</b>	Promociones SAGEMAR S.A.
<b>Morada</b>	Camino de Altamar, s/n, 13740 Torrenueva, Ciudad Real, Castilla - La Mancha
<b>Região</b>	Ciudad Real
<b>País</b>	Espanha
<b>Coordenadas GPS</b>	38°40'167"N 03°18'200"W

#### Características Gerais da Operação

<b>Ano de início de atividade</b>	2018
<b>Volume de tráfego anual</b>	n.d.
<b>Número de operadores / empresas / entidades instaladas</b>	1 empresa

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo de La Caminera

##### Caracterização da Infraestrutura

<b>Dimensão da Pista</b>	1.520m * 80m
<b>Área m<sup>2</sup></b>	n.d.
<b>Total de Lotes</b>	0
<b>Taxa de Ocupação</b>	n.d.
<b>Distâncias Declaradas</b>	TORA/TODA/ASDA/LDA = 1.400m
<b>Zona de Tráfego de Aeródromo</b>	n.d.
<b>Tráfego Autorizado</b>	Uso privado restrito Voos em VFR, diurno. Voos em IFR, diurno em condições VMC.
<b>Outras Características</b>	2 placas de estacionamento

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo de La Caminera

##### Enquadramento Local e Regional

O Aeródromo de La Caminera situa-se na província espanhola de Castilla - La Mancha, a cerca de 80 km a sudeste de Ciudad Real. Trata-se de uma infraestrutura privada, que pertence ao Hotel La Caminera Club de Campo, e que integra o complexo da unidade hoteleira, especializada em turismo cinegético de luxo.

Com foco no turismo de gama alta, ao hotel encontram-se associadas diversas valências, para além do aeródromo privado, que incluem um restaurante premiado com uma estrela Michelin e um campo de golf. Assente nestas valências, são desenvolvidas pelo Hotel La Caminera várias atividades que vão desde o golf à cinegética.

Por se tratar de uma região relativamente remota, a existência do aeródromo permite reforçar as ligações a Castilla – La Mancha, especialmente para o turismo de gama alta.

As dimensões e características do aeródromo, nomeadamente a disponibilização de uma equipa de bombeiros durante os períodos dos movimentos aeronáuticos e a disponibilização de abastecimento de combustível, tornam-no adequado à utilização por jatos particulares e aeronaves ligeiras.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo de La Caminera

##### Posicionamento estratégico, áreas de atividade e serviços prestados

O aeródromo, inicialmente criado para benefício da unidade hoteleira especializada em turismo cinegético de luxo, pretendia dar resposta aos exigentes requisitos dos turistas de segmento mais alto e combater o isolamento do hotel em termos de acessibilidades. Hoje em dia, a infraestrutura é também dinamizadora do turismo local, tendo a sua utilização pelo público em geral ultrapassado a requisitada por caçadores. Este aspeto coincide com a oferta diversificada do hotel de que faz parte.

A existência do aeródromo no interior da propriedade do hotel possibilita a criação de um conjunto de pacotes turísticos mais abrangentes, oferecendo aos seus clientes a oportunidade de acederem a todas as comodidades do hotel de um modo prático, cómodo e rápido. Este fator é de especial relevância, considerando o público que o hotel pretende alcançar.

O aeródromo garante diversos serviços aos seus utilizadores, nomeadamente estacionamento de aeronaves, segurança própria, serviço de bombeiros (Fire CAT nível 3) e abastecimento de combustível.

Visto não se tratar de uma infraestrutura controlada, nem com volume de tráfego significativo, os movimentos aeronáuticos, bem como os serviços associados de abastecimento de combustível e de bombeiros devem ser requisitados com antecedência.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo de La Caminera

##### Propriedade, modelo de governação e financiamento

O aeródromo é propriedade do Hotel La Caminera Club de Campo, que é também responsável pela sua gestão e manutenção.

Tratando-se de um aeródromo privado, conta com um gestor da infraestrutura que reporta ao diretor do hotel.

Tal como a atividade do aeródromo não se pode dissociar da atividade do hotel em que está inserido, o financiamento está também incluído no plano de negócio do complexo hoteleiro, e de acordo com a estratégia global de financiamento definida, incluindo o pagamento de taxas de utilização dependentes do peso e dimensão das aeronaves e dias de estacionamento, entre outros fatores.

##### Parcerias e acordos estabelecidos com terceiros

As parcerias e acordos estabelecidos tem uma orientação turística e visam a promoção dos serviços oferecidos pelo Hotel (restauração, atividades cinegéticas, golf, spa, entre outros).

Destaca-se a integração enquanto parceiro na rede de turismo de luxo, Traveller Made.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo de La Caminera



##### Hotel La Caminera Club de Campo

O Hotel La Caminera Club de Campo enquadra-se no segmento turístico de gama alta e situa-se a 45 minutos de carro de Ciudad Real, Almagro e Valdepeñas.

O complexo hoteleiro inclui um campo de golf de 18 buracos, spa, centro de fitness, piscina exterior e 2 campos de padel, para além do restaurante Retama com o Chef Javier Aranda, premiado com uma estrela Michelin.

Adicionalmente, o hotel tem uma empresa associada, a Finca La Caminera, que se dedica à promoção e organização das atividades cinegéticas do hotel.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Aeródromo de La Caminera

##### Ensinamentos e boas práticas a reter

Embora se trate de um aeródromo vocacionado para servir a entidade que o gere, a ultraespecialização enquanto destino de turismo cinegético ibérico, justifica a aposta num nicho de mercado de luxo que permite a existência da infraestrutura aeronáutica.

Esta estratégia de aproveitamento da procura de segmento alto, que recorre à aviação privada, contribui de modo significativo para o aumento do turismo na região, podendo ser um fator de dinamização importante em territórios com forte apetência turística.

### 3. Análise comparativa de tendências e boas práticas

#### Tabela síntese comparativa

A tabela infra apresenta um quadro-síntese comparativo das principais opções estratégicas / práticas relevantes a reter relativamente aos casos analisados e, por forma a facilitar a análise, compara com a situação atual no Aeródromo de Évora.

Opções estratégicas / práticas relevantes	Cascais /Tires	Ponte de Sor	Viseu	Aubigny-sur-Nère	La Camiñera	Évora
Atividades formativas	Pessoal Aeronáutico	✓	✓	✓	✓	✓
	Manutenção	✓	✓			✓
Manutenção de aeronaves	✓	✓	✓			
Aviação privada e executiva	✓		✓	✓	✓	
Atividades recreativas e de lazer	✓		✓	✓		✓
Atração e instalação de empresas	✓	✓	✓			
Horizontalidade de serviços ou especialização	Horizontalidade	Especialização	Horizontalidade	Especialização	Especialização	Especialização
Estrutura organizacional dedicada e orientada para a operação e gestão	✓	✓	✓			
Diversificação de fontes de financiamento	✓	✓		✓		
Estabelecimento de parcerias	✓	✓		✓		



# Índice de conteúdos

1. Enquadramento
2. Diagnóstico
3. Análise comparativa de tendências e boas práticas
4. Linhas de orientação estratégica
5. Plano de ação
6. Cenários de implementação
7. Anexos

## 4. Linhas de Orientação Estratégica

### Níveis de definição estratégica

Tendo por base os trabalhos desenvolvidos (nomeadamente *desk research*, reuniões de auscultação e análise comparativa) foi possível estruturar a estratégia de acordo com os seguintes níveis: Visão, Missão, Vertentes Estratégicas e respetivas Linhas de Orientação Estratégica e Corolários.



## 4. Linhas de Orientação Estratégica

- No âmbito do planeamento estratégico, a **Visão** corresponde, na prática, ao cenário que se pretende alcançar a médio/ longo prazo e a **Missão** consiste no fio condutor que poderá orientar a ação dos agentes envolvidos. As **Linhas de Orientação Estratégica**, organizadas por **Vertentes Estratégicas**, fornecem estrutura à ação e têm subjacente um conjunto de **Corolários** necessários para materializar a estratégia.
- Tendo por base a informação recolhida, é apresentada, de seguida, uma proposta de Estratégia para o Aeródromo para o período 2020-2024.

## 4. Linhas de Orientação Estratégica

### Visão e Missão

Propõem-se, como início do desenvolvimento das Linhas de Orientação Estratégica, a adoção de uma Visão e uma Missão.

### Visão

- Ser uma infraestrutura aeronáutica de referência à escala nacional, capaz de contribuir de forma ativa para a consolidação do concelho de Évora e da região do Alentejo enquanto polo de desenvolvimento do setor da aeronáutica.

### Missão

- Constituir-se como infraestrutura aeronáutica de excelência, através da criação de condições para o aumento e melhoria da oferta formativa de pessoal aeronáutico e da oferta de serviços de manutenção de aeronaves ligeiras, bem como da criação de condições para o reforço da oferta no domínio da aviação de negócios e de lazer, bem como das atividades lúdicas associadas. O Aeródromo deverá, ainda, criar condições para a oferta de novos serviços com valor acrescentado, que contribuam para o sua sustentabilidade e para o reforço da atratividade do concelho de Évora, em especial no setor da aeronáutica.

## 4. Linhas de Orientação Estratégica

### Linhas de Orientação Estratégica

A Visão e Missão concretizam-se através de diferentes Linhas de Orientação Estratégica, que foram organizadas em torno de seis vertentes:



## 4. Linhas de Orientação Estratégica

### Âmbito de atuação – Estratégia

O Aeródromo deverá afirmar-se, a nível nacional e internacional, como uma infraestrutura aeronáutica de referência e excelência, centrando a sua atuação na criação de condições para o desenvolvimento e oferta de atividades e serviços com valor acrescentado, que contribuam para a sustentabilidade da infraestrutura e para a afirmação e posicionamento de Évora no setor da aeronáutica.

Neste sentido, o Aeródromo deverá criar condições para:

**AMB1**

Promover a instalação, desenvolvimento e aumento de atividades de formação de pessoal aeronáutico, de manutenção de aeronaves ligeiras e de aviação de negócios e de lazer, incluindo atividades recreativas associadas.

**AMB2**

Aumentar a sua oferta de serviços de valor acrescentado, que contribuam para a sustentabilidade do Aeródromo e para o aumento da atratividade enquanto infraestrutura aeronáutica.

**AMB3**

Garantir uma infraestrutura aeronáutica adequada às atividades já oferecidas no Aeródromo e às atividades futuras que venham a ser desenvolvidas, no quadro da Estratégia definida.

## 4. Linhas de Orientação Estratégica

### Estrutura operacional – Estratégia

O Aeródromo deverá dispor de uma estrutura operacional suficiente e adequada ao eficaz cumprimento da sua missão, objetivos e orientações estratégicas.

Neste sentido, o Aeródromo deverá criar condições para:

**EST1**

Assegurar a existência dos recursos humanos e técnicos necessários para a realização de todas as atividades e serviços essenciais ao cumprimento dos requisitos de certificação aplicáveis à sua classe, nomeadamente ao nível do AFIS, SBA e SALOC.

**EST2**

Assegurar as competências e capacidade necessárias à prestação de apoio a todas entidades instaladas no Aeródromo, para prossecução das respetivas atividades.

**EST3**

Assegurar a existência dos recursos humanos e técnicos necessários ao desenvolvimento e oferta de serviços de valor acrescentado, nos termos definidos na Estratégia do Aeródromo.

## 4. Linhas de Orientação Estratégica

### Atividades – Estratégia

O Aeródromo deverá assumir o seu papel como ator relevante do ecossistema aeronáutico do concelho de Évora e da região do Alentejo, dinamizando a oferta e a qualidade das atividades e dos serviços prestados, em especial no domínio da formação do pessoal aeronáutico, da manutenção de aeronaves ligeiras e da aviação de lazer, incluindo atividades recreativas associadas, num quadro de sustentabilidade.

Neste sentido, o Aeródromo deverá criar condições para:

**ATV1**

Assegurar uma gestão eficiente e eficaz do Aeródromo, que promova a consolidação da oferta de atividades e serviços instalados no Aeródromo.

**ATV2**

Dinamizar o processo de identificação e atração de interessados na instalação e desenvolvimento de atividades no domínio da formação do pessoal aeronáutico, da manutenção de aeronaves ligeiras e da aviação de lazer, incluindo atividades recreativas associadas.

**ATV3**

Identificar e promover a captação de serviços complementares à atividade aeronáutica, de valor acrescentado, que contribuam para a sustentabilidade do Aeródromo.

## 4. Linhas de Orientação Estratégica

### Parcerias - Estratégia

O Aeródromo deverá adotar uma estratégia de estabelecimento de parcerias estratégicas e operacionais com entidades que contribuam para ampliar a qualificação das atividades desenvolvidas no Aeródromo e promover o desenvolvimento de novas atividades e serviços ou o crescimento dos existentes.

Neste sentido, o Aeródromo deverá criar condições para:

**PAR1**

Promover o estabelecimento de parcerias com entidades especializadas na formação de pessoal aeronáutico, com vista à criação de oferta de apoio especializado à atividade formativa no Aeródromo.

**PAR2**

Dinamizar o estabelecimento de parcerias com instituições de ensino vocacional e superior, com vista ao desenvolvimento de oferta formativa especializada no domínio da manutenção de aeronaves ligeiras e à realização de atividades de Investigação e Desenvolvimento e de Inovação.

**PAR3**

Identificar e estabelecer parcerias com entidades envolvidas na promoção de eventos aeronáuticos, com vista à programação de atividades recreativas associadas à aviação de lazer.

## 4. Linhas de Orientação Estratégica

### Comunicação – Estratégia

O Aeródromo deverá criar uma estratégia de comunicação, que promova uma identidade forte e dê a conhecer os seus fatores distintivos, tendo em vista a divulgação da sua oferta e atividade, bem como das entidades no mesmo instaladas, contribuindo de forma positiva para a afirmação da infraestrutura, do concelho e da região.

Neste sentido, o Aeródromo deverá criar condições para:

**COM1**

Desenvolver uma estratégia de comunicação focada na oferta e atividades do Aeródromo, que contemple ferramentas de comunicação adequadas e diferenciadas, tendo em vista diferentes tipos de destinatários.

**COM2**

Definir, dentro da estratégia de comunicação global, subcomponentes que descrevam estratégias de comunicação segmentadas por área de atividade no Aeródromo.

**COM3**

Estabelecer uma imagem e identidade forte para o Aeródromo, que facilite a sua associação às tipologias de atividades desenvolvidas e o posicione como um ator relevante para o desenvolvimento do concelho e da região do Alentejo.

## 4. Linhas de Orientação Estratégica

### Financiamento – Estratégia

O Aeródromo deverá identificar e estabelecer um modelo de sustentabilidade que contribua para a redução da dependência financeira do município e que procure garantir a sua sustentabilidade financeira e autonomia a médio prazo.

Neste sentido, o Aeródromo deverá criar condições para:

**FIN1**

Promover a diversificação e aumento das fontes de financiamento.

**FIN2**

Promover o investimento de empresas e entidades nacionais e internacionais na infraestrutura aeronáutica.

**FIN3**

Identificar e participar em projetos que possam contribuir para o financiamento do Aeródromo, seja com base em soluções de patrocínio, seja através de projetos financiados por fundos públicos que possam beneficiar da utilização da infraestrutura.



# Índice de conteúdos

1. Enquadramento
2. Diagnóstico
3. Análise comparativa de tendências e boas práticas
4. Linhas de orientação estratégica
5. **Plano de ação**
6. Cenários de implementação
7. Anexos

## 5. Plano de ação

Ações propostas	
1	Criação e implementação de um Programa de Atualização e Melhoria
2	Elaboração e implementação de um Plano de Operação e de Gestão
3	Criação e implementação de um Programa de Crescimento e Atração de Investimento
4	Criação e implementação de um Programa de Parcerias
5	Elaboração e implementação de um Plano de Programação Regular
6	Elaboração e implementação de um Plano de Comunicação e Imagem
7	Criação e implementação de um Programa de Diversificação de Receitas e Fontes de Financiamento

## 5. Plano de ação

### Ação 1 – Criação e implementação de um Programa de Atualização e Melhoria

#### Objetivos

- Maximizar a ocupação e utilização das infraestruturas existentes e expetantes;
- Atualizar as condições infraestruturais numa ótica de curto prazo;
- Criar condições para a expansão das infraestruturas aeronáuticas e de apoio.

#### Descrição

A infraestrutura aeronáutica e os respetivos elementos de apoio do Aeródromo apresentam limitações relevantes para o desenvolvimento do Aeródromo, seja pela necessidade de otimização dos espaços existentes, seja pela falta de espaço disponível para crescimento, seja pela importância de relocalizar a pista secundária. Nesse sentido, é crítico reorganizar a ocupação dos espaços existentes na infraestrutura aeronáutica e de apoio e assegurar a expansão das mesmas - sem prejudicar uma eventual ligação futura do Aeródromo ao Parque da Indústria Aeronáutica de Évora. Para esse efeito será necessário promover o levantamento das necessidades de intervenção com vista à maximização da capacidade da infraestrutura aeronáutica, a atualização das respetivas condições físicas tendo em conta os domínios de atividade definidos, e a criação de condições para a expansão das infraestruturas aeronáuticas e de apoio, por forma a permitir a concretização da Estratégia definida. Propõe-se que o desenvolvimento da presente ação seja concretizado através da realização das seguintes atividades, que determinarão o conteúdo e resultado final da mesma:

## 5. Plano de ação

### Ação 1 – Criação e implementação de um Programa de Atualização e Melhoria

- **A1.1: Levantamento das necessidades do Aeródromo ao nível das infraestruturas no Lado Ar, Lado Terra e Elementos de Apoio**
  - Levantamento e análise fina dos constrangimentos físicos à capacidade máxima de operação do Aeródromo nos domínios de atividade definidos na Estratégia.
  - Identificação da capacidade máxima de expansão do Aeródromo, tendo em conta os respetivos limites físicos e operacionais.
  - Identificação do conjunto de intervenções necessárias para maximizar a capacidade do Aeródromo nos domínios de atividade definidos na Estratégia..
- **A1.2: Realização das intervenções necessárias no Lado Ar**
  - Definição do Plano de Intervenção para as Infraestruturas do Lado Ar, tendo em conta a maximização da capacidade útil da infraestrutura aeronáutica e as respetivas necessidades de atualização.
  - Elaboração dos projetos necessários à realização das intervenções identificadas no Plano de Intervenção para as Infraestruturas do Lado Ar.
  - Implementação das intervenções previstas no Plano de Intervenção para as Infraestruturas do Lado Ar.

## 5. Plano de ação

### Ação 1 – Criação e implementação de um Programa de Atualização e Melhoria

- **A1.3: Realização das intervenções necessárias nas infraestruturas existentes do Lado Terra e nos Elementos de Apoio**
  - Definição do Plano de Intervenção para as Infraestruturas do Lado Terra e para os Elementos de Apoio, tendo em conta a maximização da capacidade útil da infraestrutura aeronáutica e as respetivas necessidades atualização.
  - Elaboração dos projetos necessários à realização das intervenções identificadas no Plano de Intervenção para as Infraestruturas do Lado Terra e para os Elementos de Apoio.
  - Implementação das intervenções previstas no Plano de Intervenção para as Infraestruturas do Lado Terra e para os Elementos de Apoio.

Sem prejuízo do resultado da concretização das atividades descritas, identifica-se um conjunto de intervenções que, com base no diagnóstico efetuado, deverão ser consideradas na presente ação e que estão devidamente representadas nas peças desenhadas que acompanham o presente Plano:

- Construção de um edifício multiusos que acolha a Direção do Aeródromo, a Torre de Controlo, a Sala de Movimento / Despacho, Salas Técnicas, Instalações de Bombeiros e Salas Polivalentes para uso diverso de apoio às atividades do Aeródromo;
- Adaptação do atual edifício da Direção do Aeródromo para acolhimento de Aerogare/Área de receção e acolhimento de passageiros e tripulações;

## 5. Plano de ação

### Ação 1 – Criação e implementação de um Programa de Atualização e Melhoria

- Construção de Campus Aeronáutico com edifício(s) para alojamento de alunos e pessoal em regime de permanência, que contemple(m) a instalação de balneários / vestiários, salas para incubação de micro e pequenas empresas do setor da aeronáutica e espaços para trabalho partilhado;
- Ampliação da zona de estacionamento exterior para acomodar o tráfego do Campus Aeronáutico;
- Ampliação da placa de estacionamento para Norte, com espaço para estacionamento de helicópteros;
- Prolongamento e alargamento da pista principal por forma a permitir o aproveitamento máximo do respetivo código de referência ICAO e a resolução dos limites de operação resultantes do comprimento e largura atuais, abrindo, ainda, caminho à utilização por aeronaves de maior dimensão;
- Deslocalização da pista secundária para o topo sul da pista principal, com as mesmas características, por forma a melhorar a capacidade operacional do aeródromo, em particular no que se refere à aviação de lazer e atividades recreativas associadas;
- Criação de caminho de circulação paralelo ao prolongamento da pista, para Sul, com placa de espera, em articulação com o prolongamento da pista principal;

## 5. Plano de ação

### Ação 1 – Criação e implementação de um Programa de Atualização e Melhoria

- Criação de caminho de circulação a partir da zona central da placa de estacionamento, por forma a contribuir para o aumento de capacidade da pista, por diminuição do tempo de ocupação;
- Criação de caminho de circulação paralelo do lado Oeste, por forma a aumentar a capacidade da pista por diminuição do tempo de ocupação pelos aviões na sua rolagem no solo, para descolagem ou aterragem;
- Criação de área a Oeste com placa de estacionamento e hangares para estacionamento temporário ou prolongado de aeronaves (hangaragem) e, se aplicável, instalação de novos operadores;
- Constituição de área de reserva para expansão da infraestrutura aeronáutica, a oeste, paralela à pista principal.

## 5. Plano de ação

### Ação 1 – Criação e implementação de um Programa de Atualização e Melhoria

#### Cronograma

	2020				2021				2022				2023				2024			
	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T
A1.1																				
A1.2																				
A1.3																				

#### Resultados a atingir

- Diagnóstico detalhado de necessidades de intervenção na Infraestrutura Aeronáutica;
- Realização das intervenções no Lado Ar;
- Realização das intervenções no Lado Terra e nos Elementos de Apoio.

## 5. Plano de ação

### Ação 1 – Criação e implementação de um Programa de Atualização e Melhoria

#### Boa prática ou caso de estudo

##### Aeródromo Municipal de Cascais



O Aeródromo Municipal de Cascais centrou a sua estratégia de crescimento na melhoria da infraestrutura, designadamente no aumento da dimensão da pista, na reorganização dos espaços disponíveis e na construção das infraestruturas de suporte, entre outras intervenções, sempre procurando satisfazer as necessidades existentes e as perspetivas de crescimento futuro. Esta abordagem permitiu ao Aeródromo atrair operadores e novas atividades, melhorar a oferta e, recentemente, obter a mais alta classificação aeroportuária nacional (classe IV).

##### Aeródromo Municipal de Viseu



O Aeródromo Municipal de Viseu orientou a sua estratégia de crescimento em torno da expansão e melhoria da infraestrutura, posicionando esta como elemento relevante para o desenvolvimento regional. Com as intervenções realizadas, o aeródromo passou a dispor de melhores condições operacionais para a aviação geral e executiva (tendo passado a receber a carreira aérea regional) e de melhores condições para a formação de pessoal aeronáutico.

## 5. Plano de ação

### Ação 2 – Elaboração e implementação de um Plano de Operação e Gestão

#### Objetivos

- Definir uma estrutura operacional eficaz para o Aeródromo, adequada às exigências operacionais e de gestão desta infraestrutura;
- Promover a separação das funções de operação e de gestão do Aeródromo, assegurando tal separação na estrutura a definir;
- Dotar a estrutura operacional do Aeródromo com um número de recursos humanos adequado às exigências operacionais e de gestão desta infraestrutura.

#### Descrição

A estrutura operacional atual do Aeródromo encontra-se limitada pela sobreposição de funções e escassez de recursos humanos, circunstância que impõe a sua adequação às necessidades operacionais e de gestão do Aeródromo, tendo em conta não só as limitações atuais identificadas, mas, também, os objetivos de dinamização e crescimento do Aeródromo.

Adicionalmente, de modo a maximizar a disponibilidade e eficácia do funcionamento do Aeródromo, será importante proceder à revisão das atribuições atuais da estrutura e dos respetivos elementos, bem como assegurar a adequada separação entre as funções de operação e de gestão, por forma a eliminar sobreposições funcionais que reduzem a capacidade de resposta da estrutura. Para o efeito propõe-se o desenvolvimento das seguintes atividades, que determinarão o conteúdo e resultado final da ação:

## 5. Plano de ação

### Ação 2 – Elaboração e implementação de um Plano de Operação e Gestão

- **A2.1: Levantamento da organização e das atribuições da estrutura operacional atual**
  - Caracterização do modelo organizativo da estrutura operacional atual.
  - Levantamento dos recursos humanos atualmente em funções.
  - Levantamento das necessidades operacionais e de gestão tendo em conta os objetivos de maximização da capacidade do Aeródromo.
- **A2.2: Definição das funções operacionais e de gestão da infraestrutura aeronáutica**
  - Identificação das funções e recursos humanos necessários às exigências operacionais e de gestão da infraestrutura aeronáutica.
  - Definição do âmbito das funções necessárias às exigências operacionais e de gestão da infraestrutura aeronáutica.
  - Elaboração das descrições individuais para cada função operacional e de gestão identificada.
- **A2.3: Implementação do Plano de Operação e Gestão**
  - Seleção dos recursos humanos necessários.
  - Nomeação ou contratação dos recursos humanos necessários.
  - Implementação do modelo organizativo definido.

## 5. Plano de ação

### Ação 2 – Elaboração e implementação de um Plano de Operação e Gestão

Sem prejuízo do resultado da concretização das atividades descritas, identifica-se um conjunto de questões que, com base no diagnóstico efetuado, deverão ser consideradas no âmbito da concretização da presente ação:

- Separação clara entre as funções de operação e de gestão necessárias ao funcionamento do Aeródromo e ao seu crescimento;
- Separação entre a estrutura de recursos afeta à Proteção Civil e a estrutura de recursos afeta às funções de operação e de gestão necessárias ao funcionamento do Aeródromo;
- Criação e nomeação do cargo de Diretor-Substituto do Aeródromo;
- Contratação ou nomeação de recursos humanos suficientes para assegurar o eficaz e eficiente funcionamento da estrutura operacional e de gestão do Aeródromo – na fase de diagnóstico foram identificados 12 elementos em falta;
- Definição das atividades de gestão a desenvolver no âmbito da respetiva estrutura do Aeródromo, sem prejuízo da necessária articulação com o Departamento de Desenvolvimento Económico da CME.

## 5. Plano de ação

### Ação 2 – Elaboração e implementação de um Plano de Operação e Gestão

#### Cronograma

	2020				2021				2022				2023				2024			
	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T
A2.1		■	■	■																
A2.2				■	■															
A2.3				■	■	■														

#### Resultados a atingir

- Elaboração do Plano de Operação e Gestão do Aeródromo;
- Criação de um Manual de funções do Aeródromo;
- Adequação no número de recursos humanos às exigências operacionais e de gestão.

## 5. Plano de ação

### Ação 2 – Elaboração e implementação de um Plano de Operação e Gestão

#### Boa prática ou caso de estudo

##### Aeródromo Municipal de Ponte de Sor



O Aeródromo de Ponte de Sor organizou a sua estrutura operacional e de gestão em torno das necessidades operacionais e de gestão do Aeródromo, tendo em consideração as atividades no mesmo desenvolvidas e os objetivos definidos. Para esse efeito, estabeleceu uma estrutura organizacional bem definida, com atribuições claras e recursos adequados: Direção de Aeródromo, Direção de Operações, Direção de Gestão Operacional, Direção de Manutenção e Direção Administrativa e Financeira. A estrutura organizacional contempla os serviços dependentes da cada direção e identifica o Diretor substituto em caso de ausência do Diretor do Aeródromo.

## 5. Plano de ação

### Ação 3 – Criação e implementação de um Programa de Crescimento e Atração de Investimento

#### Objetivos

- Aumentar os fatores de atratividade da infraestrutura aeronáutica em linha com as Orientações Estratégicas definidas;
- Promover a atração de investidores, atividades e serviços nucleares e complementares à atividade aeronáutica, em linha com as Orientações Estratégicas definidas;
- Criar condições para a promoção de um crescimento sustentado.

#### Descrição

O crescimento sustentado do Aeródromo depende da criação de condições de atratividade da infraestrutura, através da oferta de atividades e serviços nucleares associados à atividade aeronáutica, bem como de atividades e serviços complementares, em ambos os casos com elevado valor acrescentado. Para esse efeito será necessário, por um lado, assegurar a existência de uma infraestrutura atrativa e com espaços disponíveis, e, por outro lado, abordar a captação de investimento de modo proativo e estruturado, com enfoque nas atividades preferenciais de formação de pessoal aeronáutico, de manutenção de aeronaves ligeiras e de aviação de negócios e de lazer, incluindo atividades recreativas associadas. Para esse efeito, importará definir um Programa de Crescimento e Atração de Investimento, que defina um plano de prospeção, idealmente assegurando a concertação entre o esforço de captação de investimento no Parque da Indústria Aeronáutica de Évora e o esforço de captação de investimento no Aeródromo, tirando partido de possíveis sinergias. Para esse efeito propõe-se o desenvolvimento das seguintes atividades:

## 5. Plano de ação

### Ação 3 – Criação e implementação de um Programa de Crescimento e Atração de Investimento

- **A3.1: Elaboração de um Programa de Crescimento e Atração de Investimento**
  - Identificação das potencialidades do Aeródromo, em linha com o Plano de Atualização e Melhoria.
  - Análise e seleção das prioridades de prospeção adequadas às potencialidades do Aeródromo e à situação atual dos setores de mercado relevantes, bem como das propostas de valor a promover tendo presente a Estratégia definida.
  - Definição de um Programa de Crescimento e Atração de Investimento, que identifique iniciativas relevantes para a melhoria da atratividade do Aeródromo a implementar internamente, defina um Plano de Prospeção, estabeleça objetivos, medidas de apoio e ações prospetivas, e tire partido das eventuais potencialidades de promoção conjunta do Aeródromo e do Parque de Indústria Aeronáutica de Évora.
- **A3.2: Definição do modelo de operacionalização do Programa de Crescimento e Atração de Investimento**
  - Análise e seleção dos fatores críticos de sucesso para a operacionalização do Programa, tendo em conta a necessidade de assegurar a estreita articulação entre a estrutura de gestão do Aeródromo e a Divisão de Desenvolvimento Económico da CME, entre outras, com vista ao aproveitamento de possíveis sinergias nas iniciativas de atração de investimento.
  - Definição de um modelo de operacionalização adequado à implementação eficaz do Programa, que identifique atribuições e responsabilidades e maximize os resultados das iniciativas de atração de investimento.
  - Formalização do modelo de operacionalização e nomeação dos responsáveis pela sua implementação.

## 5. Plano de ação

### Ação 3 – Criação e implementação de um Programa de Crescimento e Atração de Investimento

- **A3.3: Implementação do Programa de Crescimento e Atração de Investimento**
  - Concretização de iniciativas relevantes para a melhoria da atratividade do Aeródromo, a implementar internamente, nos termos do Programa de Crescimento e Atração de Investimento.
  - Concretização das ações de prospeção previstas no Programa de Crescimento e Atração de Investimento.
  - Monitorização dos resultados da implementação do Programa, com vista à identificação de constrangimentos e/ou necessidade de revisão das opções do mesmo.

Sem prejuízo do resultado da concretização das atividades descritas, identifica-se um conjunto de questões que, com base no diagnóstico efetuado, deverão ser consideradas no âmbito da concretização da presente ação:

- Deverá ser definida a tipologia de operadores mais adequados aos novos espaços a criar, tendo presente as atividades preferenciais identificadas - atividades de formação de pessoal aeronáutico, de manutenção de aeronaves ligeiras e de aviação de negócios e de lazer, incluindo atividades recreativas associadas –, para posterior identificação de potenciais interessados;
- A identificação de operadores adequados aos novos espaços a criar deverá contemplar a identificação de start-ups e pequenas empresas do setor aeronáutico, cujas atividades possam beneficiar da sua instalação numa infraestrutura aeronáutica de referência (v.g tirando partido dos espaços disponibilizados no Campus da Aeronáutica);

## 5. Plano de ação

### Ação 3 – Criação e implementação de um Programa de Crescimento e Atração de Investimento

- Deverão ser identificadas medidas de valorização dos serviços oferecidos pelo Aeródromo, seja pela oferta de novos serviços aos operadores instalados, seja pela simplificação de processos e procedimentos, seja pela preparação de informação detalhada sobre oportunidades no Aeródromo para operadores / investidores, com vista à divulgação das mesmas, entre outros;
- Deverão ser definidas medidas de apoio e incentivo à instalação de operadores nas áreas preferenciais identificadas, designadamente através da prestação de serviços de apoio à instalação de novos investidores/operadores; da isenção ou redução de taxas aplicáveis em função do valor de investimento ou do número de postos de trabalho criados, entre outros;
- Deverá ser definida uma equipa operacional que, partindo da estrutura de gestão do Aeródromo, articule a implementação do Programa com todas as estruturas/departamentos municipais e outras entidades relevantes para o efeito;
- Deverão ser identificadas iniciativas de promoção e prospeção/comercialização para atração de novos operadores nas áreas preferenciais identificadas (v.g. contacto prospetivo direto com base em levantamento, participação em eventos do setor aeronáutico, colaboração na organização de missões de reconhecimento setoriais, etc), privilegiando a articulação com outras entidades associadas à atração de investimento para o Alentejo, para Évora e para o Parque de Indústria Aeronáutica de Évora.

## 5. Plano de ação

### Ação 3 – Criação e implementação de um Programa de Crescimento e Atração de Investimento

#### Cronograma

	2020				2021				2022				2023				2024			
	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T
A3.1																				
A3.2																				
A3.3																				

#### Resultados a atingir

- Elaboração de um Programa de Crescimento e Atração de Investimento;
- Definição de um modelo de operacionalização do Programa de Crescimento e Atração de Investimento;
- Concretização dos objetivos definidos no Programa de Crescimento e Atração de Investimento.

## 5. Plano de ação

### Ação 3 – Criação e implementação de um Programa de Crescimento e Atração de Investimento

#### Boa prática ou caso de estudo

##### **Aeródromo Municipal de Cascais**



O Aeródromo de Cascais tirou partido das intervenções de melhoria realizadas na infraestrutura e promoveu a captação de operadores, atividades e serviços, em torno das áreas chave que definiu (formação aeronáutica, manutenção e aviação executiva), realçando os fatores de atratividade relevantes e dinamizando um processo de crescimento que levou à instalação de empresas que contribuíram para a consolidação de um círculo virtuoso de crescimento, assente na diversidade e complementaridade das atividades e serviços oferecidos no Aeródromo.

##### **Aeródromo Municipal de Ponte de Sor**



O Aeródromo de Ponte de Sor posicionou-se como uma infraestrutura que oferece condições vantajosas para a atração e instalação de empresas, focando o seu crescimento nas áreas prioritárias definidas na estratégia: formação e indústria aeronáutica. Como fatores de atratividade do aeródromo nas áreas referidas, destacam-se o Campus Aeronáutico, orientado para o suporte às atividades formativas aeronáuticas, e o Centro de Negócios, destinado à instalação de empresas da indústria aeronáutica.

## 5. Plano de ação

### Ação 4 – Definição e implementação de um Programa de Parcerias

#### Objetivos

- Identificar e estabelecer parcerias com entidades empresariais e não empresariais que contribuam para acrescentar valor à oferta do Aeródromo e às atividades no mesmo desenvolvidas;
- Dinamizar e/ou participar no estabelecimento de parcerias entre entidades instaladas no Aeródromo e outras entidades cuja atividade possa acrescentar valor ao Aeródromo ou às atividades nele desenvolvidas;
- Promover a participação do Aeródromo em projetos nacionais e europeus para os quais uma infraestrutura como o Aeródromo de Évora possa constituir uma mais-valia.

#### Descrição

Atualmente o Aeródromo não estabelece parcerias com entidades externas, prática que pode contribuir significativamente para a melhoria das atividades desenvolvidas no Aeródromo, bem como para a criação de novas atividades ou serviços, através da partilha de conhecimento ou experiências relevantes, ou mesmo para a criação de oportunidades de investimento ou de financiamento. Nesse sentido, considera-se que a identificação e celebração de parcerias, com entidades de setores relevantes para as atividades preferenciais a desenvolver no Aeródromo, deverá constituir um dos objetivos prioritários a prosseguir pela Direção, com vista à valorização da infraestrutura e das atividades desenvolvidas na mesma. Para esse efeito propõe-se o desenvolvimento das seguintes atividades:

## 5. Plano de ação

### Ação 4 – Definição e implementação de um Programa de Parcerias

- **A4.1: Identificação das áreas de atividade que poderão ser potenciadas com o estabelecimento de parcerias**
  - Análise das áreas de atividade prioritárias definidas na Estratégia que possam beneficiar do estabelecimento de parcerias.
  - Auscultação das empresas instaladas para identificação de necessidades específicas que possam ser supridas com parcerias ou com o apoio do Aeródromo.
  - Definição das áreas de atividade a potenciar e das necessidades específicas a ultrapassar com recurso ao estabelecimento de parcerias.
- **A4.2: Definição de um Programa de Parcerias**
  - Identificação de entidades empresariais e não empresariais (v.g. Ensino Superior, entre outras) que, com as suas capacidades e competências, possam contribuir para satisfazer as necessidades identificadas e contribuir para potenciar as áreas de atividade prioritárias definidas na Estratégia - idealmente enquadrando os atores regionais relevantes ou entidades que possam ter interesse na utilização dos recursos oferecidos pela infraestrutura.
  - Identificação da natureza e conteúdo das parcerias a desenvolver.
  - Elaboração de um Programa de Parcerias que defina, priorizando, o objeto das parcerias a estabelecer, os objetivos a atingir e os termos e condições ideais pretendidos para a parceria, bem como os potenciais parceiros identificados.

## 5. Plano de ação

### Ação 4 – Definição e implementação de um Programa de Parcerias

- **A4.3: Implementação do Programa de Parcerias definido**
  - Preparação da documentação necessária que suporte a oportunidade e os termos pretendidos para cada parceria.
  - Estabelecimento dos contactos necessários para verificação da viabilidade do estabelecimento das parcerias pretendidas, envolvendo os terceiros interessados sempre que tal se justifique.
  - Negociação e estabelecimento das parcerias.

Sem prejuízo do resultado da concretização das atividades descritas, identifica-se um conjunto de entidades que, com base no diagnóstico efetuado, deverão ser consideradas no âmbito da concretização da presente ação:

- Entidades do ensino superior e politécnico, com vista ao desenvolvimento de atividades formativas, de Investigação e Desenvolvimento e de Inovação e de certificação, reforçando e ampliando o trabalho já realizado pelo Agrupamento de Escolas Gabriel Pereira no domínio da manutenção – Universidade de Évora, Instituto Superior Técnico, Instituto Politécnico de Setúbal, Instituto Politécnico de Portalegre, entre outros;
- Empresas de setores de atividade que possam contribuir para dinamizar a componente formativa na área da manutenção – Kemet e TE Connectivity para a área eletromecânica, Embraer, OGMA e Mecachrome para componentes e manutenção, entre outras;

## 5. Plano de ação

### Ação 4 – Definição e implementação de um Programa de Parcerias

- Redes de Transferência de Tecnologia, que contribuam para facilitar a participação do Aeródromo em atividades e projetos de Investigação e Desenvolvimento e de Inovação, como será o caso do PACT - Parque do Alentejo de Ciência e Tecnologia / SRTT - Sistema Regional de Transferência de Tecnologia do Alentejo), entre outros.
- Clusters de competitividade do setor da Aeronáutica ou de setores afins, que contribuam para promover a inserção e o acesso do Aeródromo a empresas relevantes para as atividades desenvolvidas no mesmo e que possam contribuir para a participação em atividades e projetos de Investigação e Desenvolvimento e de Inovação, como será o caso do AED Cluster e do Helice Cluster – Cluster Aeroespacial da Andaluzia, entre outros.

## 5. Plano de ação

### Ação 4 – Definição e implementação de um Programa de Parcerias

#### Cronograma

	2020				2021				2022				2023				2024			
	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T
A4.1																				
A4.2																				
A4.3																				

#### Resultados a atingir

- Criação de uma efetiva dinâmica de análise e identificação de oportunidades de estabelecimento de parcerias, com impacto relevante no crescimento e na atratividade do Aeródromo e das empresas instaladas;
- Definição e implementação de um Programa de Parcerias;
- Participação do Aeródromo em projetos nacionais e europeus para os quais uma infraestrutura como o Aeródromo de Évora possa constituir uma mais-valia.

## 5. Plano de ação

### Ação 4 – Definição e implementação de um Programa de Parcerias

#### Boa prática ou caso de estudo

##### **Aeródromo Municipal de Ponte de Sor**



O Aeródromo de Ponte de Sor adotou uma estratégia de estabelecimento de parcerias com Instituições de Ensino Superior e outras entidades relacionadas com o ensino, como forma de dinamizar a atividade formativa disponibilizada. O aeródromo dispõe de um Campus Aeronáutico, como infraestrutura de suporte à vertente formativa, para além de apoiar o desenvolvimento de Cursos Vocacionais/Profissionais e Cursos Universitários e também a componente de científica e de investigação.

##### **Aeródromo d'Aubigny-sur-Nère (França)**



O Aeródromo d'Aubigny-sur-Nère estabeleceu parcerias com vários agentes locais, de modo a criar condições para a dinamização das atividades do aeródromo e do turismo da região. As parcerias foram estabelecidas, principalmente, com unidades hoteleiras e restaurantes, criando uma oferta turística integrada dos serviços complementares oferecidos pelo aeródromo e pelos seus parceiros.

## 5. Plano de ação

### Ação 5 – Elaboração e implementação de um Plano de Programação Regular

#### Objetivos

- Reforçar a imagem e visibilidade do Aeródromo enquanto espaço de referência, multifuncional, dedicado à Aeronáutica;
- Projetar e reforçar a atratividade e a capacidade de captação de investimento do Aeródromo;
- Contribuir para a diversificação de fontes de receita do Aeródromo.

#### Descrição

A programação de atividades e iniciativas de forma regular permitirá complementar o processo de implementação da Estratégia, reforçando a imagem e visibilidade do Aeródromo enquanto espaço de referência, multifuncional, dedicado à Aeronáutica e a atividades complementares, aberto à região e ao país. Em paralelo, o planeamento e concretização da programação regular concorrerá para a valorização da infraestrutura, reforçando a atratividade, a capacidade de captação de investimento do Aeródromo e, sempre que possível, contribuindo para a diversificação de fontes de receita. Este Plano deverá prever, entre outros, a programação e organização de eventos preferencialmente relacionados com o setor da aeronáutica, sem prejuízo de outros eventos que beneficiem das condições oferecidas pela infraestrutura, assegurando uma dinâmica regular capaz de projetar a infraestrutura aeronáutica e promover a região.

Para esse efeito propõe-se o desenvolvimento das seguintes atividades:

## 5. Plano de ação

### Ação 5 – Elaboração e implementação de um Plano de Programação Regular

- **A5.1: Definição de tipologias e condições de base necessárias à organização de eventos no Aeródromo**
  - Identificação das tipologias de eventos que, tirando partido das características da infraestrutura, possam ser realizados.
  - Definição das regras de utilização e de segurança a considerar na realização de eventos no Aeródromo.
  - Definição de um Catálogo de Tipologias de Eventos admitidos no Aeródromo, bem como dos respetivos termos e condições de realização.
- **A5.2: Elaboração do Plano de Programação Regular**
  - Identificação de eventos regulares existentes, nacionais ou estrangeiros, que possam vir a ser replicados ou realizados no Aeródromo.
  - Definição de, pelo menos, um grande evento aeronáutico, que possa constituir-se como referência nacional e, idealmente, europeia.
  - Elaboração de um Plano de Programação Regular, que defina uma agenda de eventos, de diferente natureza e escala, que contribuam para a reforçar a atratividade do Aeródromo e da região, bem como para a diversificação das fontes de receita.
- **A5.3: Implementação do Plano de Programação Regular**
  - Criação de condições para a concretização dos eventos planeados, envolvendo todos os *stakeholders* relevantes.
  - Divulgação do Plano de Programação Regular.
  - Concretização dos eventos planeados.

## 5. Plano de ação

### Ação 5 – Elaboração e implementação de um Plano de Programação Regular

Sem prejuízo do resultado da concretização das atividades descritas, identifica-se um conjunto de questões que, com base no diagnóstico efetuado, deverão ser consideradas no âmbito da concretização da presente ação:

- Relançamento da realização regular do Portugal Air Show, tirando partido do *goodwill* associado à marca e ao evento;
- Acolhimento / organização de um evento competitivo (tipo rally aéreo ou afim) ou atração de evento competitivo existente (itinerante), idealmente com alcance internacional - um dos eventos regulares organizado pela Federação Aeronáutica Internacional seria um bom exemplo;
- Organização da Agenda do Aeródromo (divulgação web), que dê a conhecer atividades relevantes dos operadores do Aeródromo, cuja divulgação contribua para atrair visitantes e reforçar a dinâmica da infraestrutura.
- Prospecção regular de oportunidades de realização de eventos para o setor nacional da aeronáutica, através de associação ao AED Cluster e/ou às empresas do setor instaladas no concelho.

## 5. Plano de ação

### Ação 5 – Elaboração e implementação de um Plano de Programação Regular

#### Cronograma

	2020				2021				2022				2023				2024			
	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T
A5.1																				
A5.2																				
A5.3																				

#### Resultados a atingir

- Realização regular de um conjunto de eventos no Aeródromo;
- Realização de um grande evento de referência de escala nacional;
- Diversificação das fontes de receita.

## 5. Plano de ação

### Ação 5 – Elaboração e implementação de um Plano de Programação Regular

#### Boa prática ou caso de estudo

##### **Aeródromo de Old Rhinebeck (EUA)**



O Aeródromo de Old Rhinebeck, nos EUA, é conhecido pelos seus eventos aeronáuticos relacionados com aviação histórica, com grande incidência no período da 1ª Guerra Mundial. Os eventos decorrem semanalmente, entre junho e outubro, e consistem numa série de festivais e exposições sobre diversos temas aeronáuticos, tirando partido da existência do Museu do Aeródromo de Old Rhinebeck. Destaca-se o facto de os eventos se destinarem a públicos de todas as faixas etárias, desde crianças a veteranos de guerra.

##### **Aeródromo de Goodwood (Reino Unido)**



O Aeródromo de Goodwood é mundialmente reconhecido pela organização de eventos anuais que conjugam as vertentes aeronáutica e automobilística. De entre estes, destacam-se os famosos Goodwood Festival of Speed e Goodwood Revival. A estratégia de organização destes eventos contribui para a dinamização da infraestrutura e aumento da sua notoriedade, devido à exposição mediática recebida com a atração de milhares de visitantes.

## 5. Plano de ação

### Ação 6 – Elaboração e implementação de um Plano de Comunicação e Imagem

#### Objetivos

- Criar uma nova identidade e uma marca alinhada com a Estratégia;
- Promover o Aeródromo de Évora como infraestrutura de referência nacional, acentuando os seus elementos diferenciadores;
- Divulgar a oferta diversificada do Aeródromo.

#### Descrição

Num passado recente, o Aeródromo apresentava uma dinâmica bem estabelecida e relevante, especialmente nos domínios da formação aeronáutica e das atividades aeronáuticas de lazer, conferindo ao Aeródromo uma imagem de dinamismo e vivacidade, reconhecida não só localmente, mas em todo o território nacional. No entanto, tal como descrito anteriormente, razões de conjuntura económica provocaram a descontinuidade de uma parte significativa das atividades. Este contexto levou a uma quebra significativa na dinâmica do Aeródromo, a qual provocou uma perceção generalizada de inatividade e de declínio da infraestrutura aeronáutica, que perdeu visibilidade, especialmente fora do concelho de Évora. A conceção e implementação de um Plano de Comunicação e Imagem, enquadrado pela Estratégia adotada, contribuirá para alterar essa perceção e difundir, de forma eficaz e assertiva, uma nova etapa da vida do Aeródromo, que deverá ser refletida numa identidade que acentue os seus elementos diferenciadores. Para esse efeito propõe-se o desenvolvimento das seguintes atividades:

## 5. Plano de ação

### Ação 6 – Elaboração e implementação de um Plano de Comunicação e Imagem

- **A6.1: Identificação dos elementos relevantes a comunicar acerca do Aeródromo**
  - Identificação do posicionamento pretendido para o Aeródromo, tendo presente as orientações estratégicas definidas.
  - Identificação dos fatores de atratividade críticos que deverão ser considerados no desenvolvimento do Plano de Comunicação e Imagem.
  - Identificação dos elementos de comunicação a considerar no desenvolvimento do Plano de Comunicação e Imagem.
- **A6.2: Elaboração do Plano de Comunicação e Imagem**
  - Definição da marca e imagem do Aeródromo, com base no posicionamento e fatores de atratividade críticos identificados.
  - Definição de um Plano de Comunicação para o Aeródromo, com base no posicionamento e fatores de atratividade críticos identificados.
  - Definição dos elementos de comunicação do Plano, tendo em consideração o posicionamento e fatores de atratividade críticos identificados.
- **A6.3: Implementação do Plano de Comunicação e Imagem**
  - Implementação das ações de comunicação iniciais previstas no Plano de Comunicação e Imagem.
  - Identificação e programação de ações de comunicação articuladas com o Plano de Programação Regular, o Programa de Crescimento e Atração de Investimento e o Programa de Parcerias que vierem a ser definidos.
  - Implementação de práticas de comunicação regulares, que contribuam para manter uma imagem ativa do Aeródromo.

## 5. Plano de ação

### Ação 6 – Elaboração e implementação de um Plano de Comunicação e Imagem

Seguidamente, identifica-se um conjunto de aspetos que deverão ser considerados na concretização da presente ação:

- Deverá ser criada uma nova marca e imagem para o Aeródromo, que assinala inequivocamente o “relançamento da infraestrutura” e que identifique claramente os aspetos fortes da Visão e Missão, realçando as áreas de atividades dominantes que nesta nova vida da infraestrutura: atividades de formação de pessoal aeronáutico, de manutenção de aeronaves ligeiras e de aviação de negócios e de lazer, incluindo atividades recreativas associadas. Estas opções estratégicas deverão ser facilmente associáveis ao Aeródromo;
- Deverão ser criados canais e elementos de comunicação regulares que contribuam para dar a conhecer a atividade do/no Aeródromo e para a afirmação do “relançamento da infraestrutura”, designadamente uma página web do Aeródromo, com informação sobre as atividades do mesmo e, também dos operadores instalados, dando início a uma nova dinâmica de comunicação – idealmente esta nova dinâmica deverá ser associada à recuperação do Portugal Air Show, bem como à divulgação de novos eventos que venham a ser definidos no Plano de Programação Regular;
- Deverão ser comunicadas todas as valências da infraestrutura que possam ser do interesse de terceiros, não só do ponto de vista das atividades aeronáuticas, mas, também, do ponto de vista da realização de projetos / eventos, que possam contribuir para a diversificação das fontes de receita.

## 5. Plano de ação

### Ação 6 – Elaboração e implementação de um Plano de Comunicação e Imagem

#### Cronograma

	2020				2021				2022				2023				2024			
	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T
A6.1																				
A6.2																				
A6.3																				

#### Resultados a atingir

- Definição da marca e imagem do Aeródromo;
- Elaboração e implementação de um Plano de Comunicação e Imagem;
- Desenvolvimento de materiais de comunicação digital e física;

## 5. Plano de ação

### Ação 6 – Elaboração e implementação de um Plano de Comunicação e Imagem

#### Boa prática ou caso de estudo

##### **Aeródromo Municipal de Ponte de Sor**



O Aeródromo de Ponte de Sor adotou uma estratégia de comunicação forte como suporte fundamental do seu posicionamento enquanto infraestrutura de referência para a indústria e formação do setor da aeronáutica. O Aeródromo comunica intensiva e amplamente, através de diversos canais, disponibilizando toda a informação sobre a infraestrutura e respetiva oferta, assegurando uma imagem forte, que confirma o seu posicionamento enquanto equipamento de referência à escala nacional e internacional.

##### **Aeródromo de Goodwood (Reino Unido)**



O Aeródromo de Goodwood tem uma estratégia de comunicação e imagem que integra toda a sua oferta de serviços e atividades. A comunicação adotada reforça a imagem de complementaridade entre serviços, infraestrutura e eventos, contribuindo para o aumento da exposição mediática do aeródromo e garantindo o alcance de um público mais diversificado.

## 5. Plano de ação

### Ação 7 – Criação e implementação de um Programa de Diversificação de Fontes de Receita e de Financiamento

#### Objetivos

- Criar condições que permitam ao Aeródromo atingir, no futuro, autossuficiência financeira;
- Aproveitar fontes de receita complementares associadas à rentabilização da infraestrutura aeronáutica;
- Beneficiar das oportunidades de financiamento público disponíveis, incluindo através da participação em projetos nacionais e europeus financiados.

#### Descrição

O Aeródromo depende do orçamento municipal para financiar as suas despesas de funcionamento. As únicas receitas do Aeródromo são as que resultam, maioritariamente, da cobrança de taxas de utilização e revelam-se escassas para garantir o funcionamento da infraestrutura aeronáutica sem recorrer ao orçamento municipal. Nesse sentido, o Aeródromo deve ter como objetivo criar condições para atingir, no futuro, a autossuficiência financeira, através da identificação das fontes de financiamento complementares associadas às potencialidades da infraestrutura aeronáutica, como será o caso, por exemplo, da celebração de contratos de patrocínio com empresas do setor da aeronáutica, da obtenção de receitas provenientes da realização de eventos organizados pelo Aeródromo ou por terceiros, entre outros. Adicionalmente, deverá ser considerado o aproveitamento de oportunidades de financiamento público disponíveis, merecendo especial atenção a possibilidade de participação em projetos nacionais e europeus financiados, entre outros. Para esse efeito propõe-se o desenvolvimento das seguintes atividades:

## 5. Plano de ação

### Ação 7 – Criação e implementação de um Programa de Diversificação de Fontes de Receita e de Financiamento

- **A7.1: Identificação de fontes de receita e de financiamento complementares**
  - Identificação de modelos de rentabilização da infraestrutura aeronáutica, complementares ao orçamento municipal e às receitas tradicionais provenientes dos contratos celebrados ou a celebrar.
  - Identificação das fontes de financiamento público a que o Aeródromo poderá aceder.
  - Seleção das fontes de receita e de financiamento mais adequadas ao Aeródromo de Évora e às suas orientações estratégicas.
- **A7.2: Criação do Programa de Diversificação de Fontes de Receita e de Financiamento**
  - Definição dos termos e condições a considerar nos modelos de rentabilização da infraestrutura aeronáutica selecionados.
  - Definição das condições essenciais para o Aeródromo aceder a financiamento público no âmbito da sua atividade.
  - Elaboração do Programa de Diversificação de Fontes de Receita e de Financiamento.
- **A7.3: Implementação do Programa de Diversificação de Fontes de Receita e de Financiamento**
  - Definição e implementação de uma estratégia comercial para concretização dos modelos de rentabilização das infraestruturas definidos.
  - Definição e implementação de uma abordagem sistematizada às fontes de financiamento público definidas.
  - Implementação de uma rotina permanente de identificação e prospeção de receitas complementares.

## 5. Plano de ação

### Ação 7 – Criação e implementação de um Programa de Diversificação de Fontes de Receita e de Financiamento

Sem prejuízo do resultado da concretização das atividades descritas, identifica-se, seguidamente, um conjunto de questões que deverão ser consideradas na concretização da presente ação:

- No seguimento da elaboração do Plano de Atualização e Melhoria, deverão ser identificados todos os ativos não associados à operação corrente do Aeródromo e passíveis de geração de rendimento, como será o caso de espaços interiores e exteriores para locação (v.g. realização de eventos, locação de temporárias, etc), superfícies expostas passíveis de colocação de publicidade / patrocínios, entre outros, para definição de modelos de rentabilização e preparação e divulgação de oferta;
- Com base nos modelos de rentabilização definidos, e em articulação com o que vier a ser definido no âmbito do desenvolvimento do Programa de Atração de Investimento e Crescimento e do Plano de Programação Regular, deverão ser identificadas empresas potencialmente interessadas:
  - Na celebração de contratos de patrocínio com a correspondente publicitação (empresas do setor da aeronáutica na região, como é o caso da Embraer ou da Mecachrome, poderão, a título de exemplo, associar a sua marca a equipamentos ou partes da infraestrutura);
  - Na realização de eventos no Aeródromo que contribuam para a promoção dessas empresas e da infraestrutura;

## 5. Plano de ação

### Ação 7 – Criação e implementação de um Programa de Diversificação de Fontes de Receita e de Financiamento

- Após a elaboração do Plano de Atualização e Melhoria e da identificação de todas as intervenções físicas a realizar, deverão ser analisadas todas as potenciais fontes de financiamento público disponíveis ao abrigo de programas de financiamento nacionais e comunitários em vigor, por forma a assegurar a maximização das fontes de financiamento necessárias à implementação das intervenções definidas (v.g. POR Alentejo e outras medidas de apoio nacionais que enquadrem a modernização de infraestruturas desta natureza). Considerando a aproximação do encerramento do PT2020, será provável que as eventuais medidas aplicáveis integrem já os novos quadros de apoio designadamente o PT2030.
- A estrutura de gestão do aeródromo, no quadro das suas funções, deverá colaborar com os investidores/operadores, potenciais e presentes, apoiando na identificação de fontes de financiamento público para as respetivas atividades, designadamente através da preparação de um documento orientador, que identifique o conjunto de medidas de incentivo aplicáveis às tipologias de investimento associadas às atividades admitidas no Aeródromo;
- No seguimento do desenvolvimento do Programa de Parcerias, que deverá incluir a possibilidade de associação de patrocínios às parcerias a estabelecer, deverão ser identificadas oportunidades de participação em projetos nacionais e europeus financiados, que possam beneficiar da participação de uma infraestrutura como o Aeródromo de Évora.

## 5. Plano de ação

### Ação 7 – Criação e implementação de um Programa de Diversificação de Fontes de Receita e de Financiamento

#### Cronograma

	2020				2021				2022				2023				2024			
	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T	1º T	2º T	3º T	4º T
A7.1																				
A7.2																				
A7.3																				

#### Resultados a atingir

- Aumento das receitas do Aeródromo;
- Participação em projetos nacionais e europeus financiados;
- Criação de condições para atingir a autossuficiência financeira do Aeródromo.

## 5. Plano de ação

### Ação 7 – Criação e implementação de um Programa de Diversificação de Fontes de Receita e de Financiamento

#### Boa prática ou caso de estudo

##### Aeródromo Municipal de Cascais



A estratégia de crescimento seguida pelo Aeródromo de Cascais, associada a uma abordagem pragmática na rentabilização da infraestrutura aeronáutica, contribuiu significativamente para a diversificação das fontes de financiamento, através da instalação de novos serviços e atividades, que por sua vez conduziram à identificação e aproveitamento de novas oportunidades de diversificação de receitas – v.g. hangaragem de aeronaves por períodos alargados, aluguer de salas multifuncionais, estacionamento de veículos.

## 5. Plano de ação

### Contributo das ações para as Vertentes Estratégicas definidas

	Ações propostas	Âmbito de atuação	Estrutura operacional	Atividades	Parcerias	Comunicação	Financiamento
1	Criação e implementação de um Programa de Atualização e Melhoria	✓		✓			✓
2	Elaboração e implementação de um Plano de Operação e de Gestão	✓	✓	✓			
3	Criação e implementação de um Programa de Crescimento e Atração de Investimento	✓		✓		✓	✓
4	Criação e implementação de um Programa de Parcerias	✓		✓	✓		✓
5	Elaboração e implementação de um Plano de Programação Regular	✓		✓	✓	✓	✓
6	Elaboração e implementação de um Plano de Comunicação e Imagem			✓		✓	
7	Criação e implementação de um Programa de Diversificação de Receitas e Fontes de Financiamento			✓	✓		✓



# Índice de conteúdos

1. Enquadramento
2. Diagnóstico
3. Análise comparativa de tendências e boas práticas
4. Linhas de orientação estratégica
5. Plano de ação
6. **Cenários de implementação**
7. Anexos

## 6. Cenários de implementação

A implementação da estratégia dependerá do resultado das ações previstas no Plano de Ação e das decisões que a CME tomar relativamente às propostas de intervenção que vierem a ser definidas no referido Plano, designadamente no que se refere à realização de investimentos relevantes, que terão de ser, necessariamente, conjugados com a disponibilidade financeira do Município e com as respetivas prioridades.

Nesse sentido, por forma a facilitar a tomada de decisão, foram definidos dois cenários de implementação da Estratégia, que, partindo de diferentes pressupostos, propõem abordagens distintas para a execução dos investimentos associados ao conjunto de intervenções físicas recomendadas no presente documento. Estas intervenções são hierarquizadas com base na respetiva importância para a concretização da Estratégia, identificando-se, para esse efeito, o correspondente nível de prioridade.

O Cenário Um propõe a implementação do conjunto de intervenções físicas consideradas essenciais para a afirmação e concretização das Linhas de Orientação Estratégica - a executar de acordo com o cronograma final que vier a ser definido na no âmbito da Ação 1 – Programa de Atualização e Melhoria.

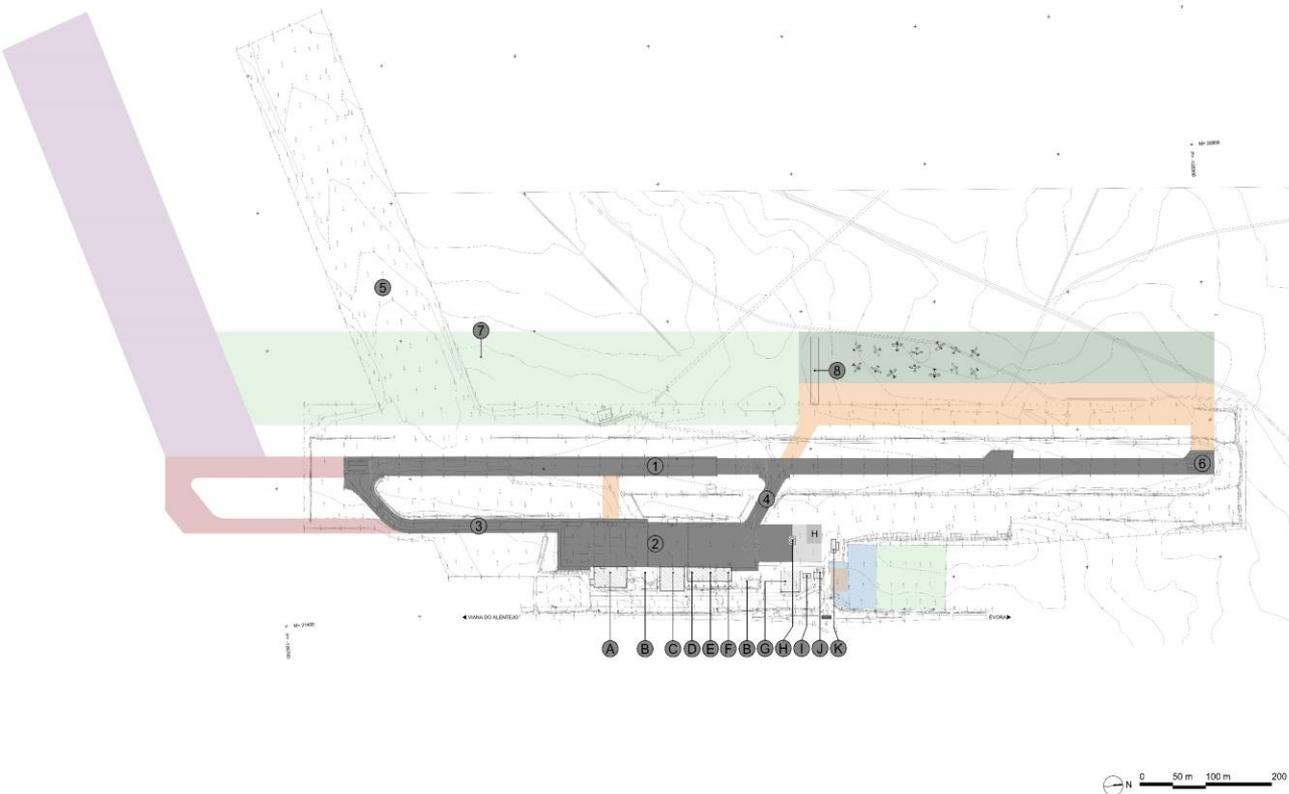
O Cenário Dois mantém todas as intervenções previstas no Cenário Um e acrescenta a concretização das demais intervenções físicas consideradas na proposta de Plano de Ação.

Os dois cenários apresentados permitem, através de diferentes conjugações das intervenções previstas, criar cenários adicionais de suporte à tomada de decisão, que poderão ser calibrados em função das prioridades que a CME vier a decidir.

Os slides seguintes apresentam e desenvolvem ambos os cenários e apresentam uma estimativa preliminar dos custos associados.

## 6. Cenários de implementação

### Cenário 1 – Cartograma representativo das intervenções físicas previstas



#### LEGENDA:

##### LADO DE TERRA:

- (A) Edifício + Hangar livre (ex-CAI)
- (B) Espaços concessionados
- (C) INEM + CMA
- (D) Associação Aeronáutica de Évora
- (E) Agrupamento de Escolas Gabriel Pereira + AWA
- (F) Aeroclub de Évora
- (G) Skydive
- (H) Instalações de combustíveis
- (I) Bar
- (J) Edifício de Apoio
- (K) Estrutura coberta para camiões de bombeiros

##### LADO DO AR:

- (1) Pista principal
- (2) Placa de estacionamento
- (3) Caminho de circulação sul
- (4) Caminho de circulação norte
- (5) Pista secundária (não pavimentada)
- (6) Placa de inversão de marcha
- (7) Rádio Farol *NDB* (localização aproximada)
- (8) Acesso ao Parque Industrial

##### PROPOSTA - CENÁRIO 1

- Prolongamento da pista
- Área de nova localização da pista secundária
- Área de reserva para expansão da infraestrutura
- Área de estacionamento de aeronaves
- Área de circulação
- Área de localização de Edifício Multiusos (Direção do Aeródromo, Torre de Controlo, Sala de Movimento / Despacho e Salas Técnicas, Instalações de Bombeiros, Salas Polivalentes)
- Prolongamento da placa de estacionamento e estacionamento de Helicópteros
- Área para construção de Alojamento e Banheiros / Vestiários

## 6. Cenários de implementação

### Cenário 1 – Intervenções físicas previstas | Lado Ar e elementos de apoio

1. Construção de um edifício multiusos que acolha a Direção do Aeródromo, a Torre de Controlo, a Sala de Movimento / Despacho, a Proteção Civil, Salas Técnicas, Instalações de Bombeiros e Salas Polivalentes para uso diverso de apoio às atividades do Aeródromo - Nível de prioridade 1;
2. Construção de edifício para alojamento de alunos e pessoal em regime de permanência, que contemple a instalação de balneários / vestiários - Nível de prioridade 2, a avaliar em função da expectativa de aumento da atividade formativa;
3. Ampliação da zona de estacionamento exterior para acomodar o crescimento do tráfego no Aeródromo - Nível de prioridade 2, a avaliar em função da expectativa de aumento da atividade formativa;
4. Manutenção do atual edifício da Direção do Aeródromo como edifício de apoio à realização de atividades no Aeródromo, complementar ao edifício Multiusos (apoio a eventos, briefings, entre outros) – Não aplicável / Sem custos.

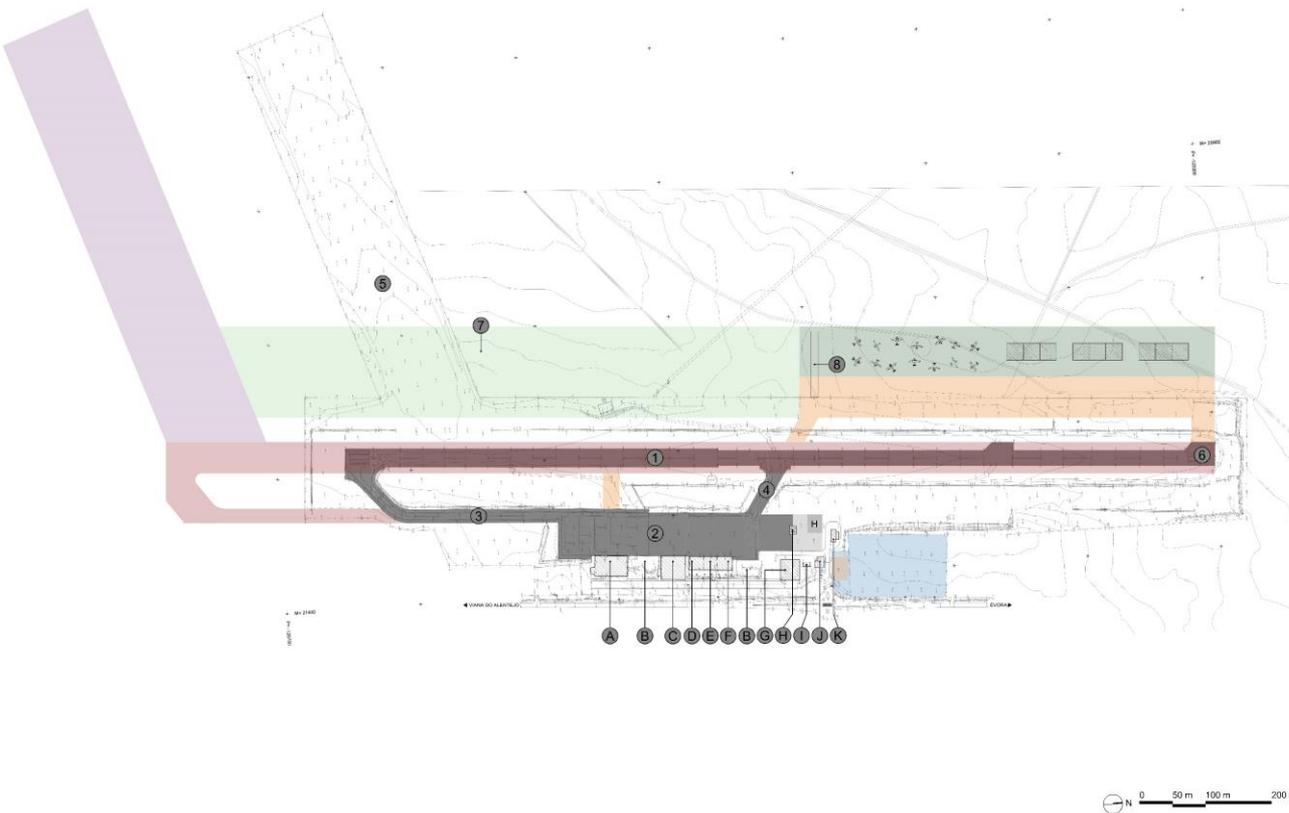
## 6. Cenários de implementação

### Cenário 1 – Intervenções físicas previstas | Lado Ar

1. Ampliação da placa de estacionamento para Norte, com espaço para estacionamento de helicópteros – Nível de prioridade 1;
2. Prolongamento da pista principal por forma a permitir o aproveitamento máximo do respetivo código de referência ICAO e a resolução dos limites de operação resultantes do comprimento atual da pista - Nível de prioridade 1;
3. Criação de caminho de circulação paralelo ao prolongamento da pista, para Sul, com placa de espera, em articulação com o prolongamento da pista principal – Nível de prioridade 1;
4. Deslocalização da pista secundária para o topo sul da pista principal, com as mesmas características, por forma a melhorar a capacidade operacional do aeródromo, em particular no que se refere à aviação de lazer e atividades recreativas associadas – Nível de prioridade 1;
5. Criação de caminho de circulação a partir da zona central da placa de estacionamento, por forma a contribuir para o aumento de capacidade da pista, por diminuição do tempo de ocupação – Nível de prioridade 1;
6. Criação de caminho de circulação paralelo do lado Oeste, por forma a aumentar a capacidade da pista por diminuição do tempo de ocupação pelos aviões na sua rolagem no solo, para descolagem ou aterragem – Nível de prioridade 2, a avaliar em função da expectativa de aumento da atividade aeronáutica;
7. Criação de área a Oeste com placa (parcial) para estacionamento temporário ou prolongado de aeronaves – Nível de prioridade 3, a avaliar em função da expectativa de aumento da atividade aeronáutica;
8. Constituição de área de reserva para expansão da infraestrutura aeronáutica, a oeste, paralela à pista principal – Não aplicável / Sem custos.

## 6. Cenários de implementação

### Cenário 2 – Cartograma representativo das intervenções físicas previstas



#### LEGENDA:

##### LADO DE TERRA:

- Ⓐ Edifício + Hangar livre (ex-CAI)
- Ⓑ Espaços concessionados
- Ⓒ INEM + CMA
- Ⓓ Associação Aeronáutica de Évora
- Ⓔ Agrupamento de Escolas Gabriel Pereira + AWA
- Ⓕ Aeroclub de Évora
- Ⓖ Skydive
- Ⓗ Instalações de combustíveis
- Ⓛ Bar
- Ⓜ Edifício Recepção / Aerogare
- Ⓚ Estrutura coberta para camiões de bombeiros

##### LADO DO AR:

- ① Pista principal
- ② Placa de estacionamento
- ③ Caminho de circulação sul
- ④ Caminho de circulação norte
- ⑤ Pista secundária (não pavimentada)
- ⑥ Placa de inversão de marcha
- ⑦ Rádio Farol *NDB* (localização aproximada)
- ⑧ Acesso ao Parque Industrial

##### PROPOSTA - CENÁRIO 2

- Prolongamento e alargamento da pista
- Área de nova localização da pista secundária
- Área de reserva para expansão da infraestrutura
- Área de localização de hangares / Estacionamento de aeronaves
- Área de circulação
- Área de localização de Edifício Multíusos  
(Direção do Aeródromo, Torre de Controlo, Sala de Movimento / Despacho e Salas Técnicas, Instalações de Bombeiros, Salas Polivalentes)
- Prolongamento da placa de estacionamento e estacionamento de Helicópteros
- Área do Campus Aeronáutico  
(Edifício(s) para Alojamento e Banheiros / Vestiários, Salas para incubação de empresas de pequena dimensão do Setor da Aeronáutica, Espaços de trabalho partilhado)

## 6. Cenários de implementação

### Cenário 2 – Intervenções físicas previstas | Lado terra e elementos de apoio

1. Construção de um edifício multiusos que acolha a Direção do Aeródromo, a Torre de Controlo, a Sala de Movimento / Despacho, Salas Técnicas, Instalações de Bombeiros e Salas Polivalentes para uso diverso de apoio às atividades do Aeródromo - Nível de prioridade 1;
2. Construção de Campus Aeronáutico com edifício(s) para alojamento de alunos e pessoal em regime de permanência, que contemple(m) a instalação de balneários / vestiários, salas para incubação de micro e pequenas empresas do setor da aeronáutica e espaços para trabalho partilhado - Nível de prioridade 2, a avaliar em função da expectativa de aumento da atividade formativa;
3. Ampliação da zona de estacionamento exterior para acomodar o crescimento do tráfego no Aeródromo - Nível de prioridade 2, a avaliar em função da expectativa de aumento da atividade formativa;
4. Adaptação do atual edifício da Direção do Aeródromo para acolhimento de Aerogare/Área de receção e acolhimento de passageiros e tripulações - Nível de Prioridade 3, a avaliar em função da expectativa de aumento da atividade aeronáutica.

## 6. Cenários de implementação

### Cenário 2 – Intervenções físicas previstas | Lado ar

1. Ampliação da placa de estacionamento para Norte, com espaço para estacionamento de helicópteros - – Nível de prioridade 1;
2. Prolongamento e alargamento da pista principal por forma a permitir o aproveitamento máximo do respetivo código de referência ICAO e a resolução dos limites de operação resultantes do comprimento e largura atuais, abrindo, ainda, caminho à utilização por aeronaves de maior dimensão – Nível de prioridade 1;
3. Criação de caminho de circulação paralelo ao prolongamento da pista, para Sul, com placa de espera, em articulação com o prolongamento da pista principal – Nível de prioridade 1;
4. Deslocalização da pista secundária para o topo sul da pista principal, com as mesmas características, por forma a melhorar a capacidade operacional do aeródromo, em particular no que se refere à aviação de lazer e atividades recreativas associadas – Nível de prioridade 1;
5. Criação de caminho de circulação a partir da zona central da placa de estacionamento, por forma a contribuir para o aumento de capacidade da pista, por diminuição do tempo de ocupação – Nível de prioridade 1;
6. Criação de caminho de circulação paralelo do lado Oeste, por forma a aumentar a capacidade da pista por diminuição do tempo de ocupação pelos aviões na sua rolagem no solo, para descolagem ou aterragem – Nível de prioridade 2, a avaliar em função da expectativa de aumento da atividade aeronáutica;

## 6. Cenários de implementação

### Cenário 2 – Intervenções físicas previstas | Lado ar

7. Criação de área a Oeste com placa de estacionamento e hangares para estacionamento temporário ou prolongado de aeronaves (hangaragem) e, se aplicável, instalação de novos operadores – Nível de prioridade 3, a avaliar em função da expectativa de aumento da atividade aeronáutica;
8. Constituição de área de reserva para expansão da infraestrutura aeronáutica, a oeste, paralela à pista principal – Não aplicável / Sem custos.

## 6. Cenários de implementação

### Estimativa de valores de investimento

Intervenções físicas previstas Cenário 1	Intervalo de valores (€)		
Construção de edifício multiusos - P1	600.000	750.000	
Ampliação da placa de estacionamento para Norte, com espaço para estacionamento de helicópteros - P1	350.000	500.000	
Prolongamento da pista principal - P1	550.000	750.000	
Criação de caminho de circulação paralelo ao prolongamento da pista, para Sul, com placa de espera - P1	550.000	700.000	
Deslocalização da pista secundária - P1	200.000	350.000	
Criação de caminho de circulação a partir da zona central da placa de estacionamento - P1	100.000	150.000	
Ampliação da zona de estacionamento exterior - P2	50.000	100.000	
Criação de caminho de circulação paralelo à pista principal, do lado Oeste - P2	1.000.000	1.200.000	
Criação de área a Oeste com placa (parcial) para estacionamento temporário ou prolongado de aeronaves - P3	700.000	900.000	
	<b>Total</b>	<b>4.100.000</b>	<b>5.400.000</b>
	<b>Subtotal Prioridade 1</b>	2.350.000	3.200.000
	<b>Subtotal Prioridade 2</b>	1.050.000	1.300.000
	<b>Subtotal Prioridade 3</b>	700.000	900.000

## 6. Cenários de implementação

### Estimativa de valores de investimento (cont.)

Intervenções físicas previstas Cenário 2	Intervalo de valores (€)	
Construção de edifício multiusos - P1	600.000	750.000
Ampliação da placa de estacionamento para Norte, com espaço para estacionamento de helicópteros - P1	350.000	500.000
Prolongamento e alargamento da pista principal - P1	1.000.000	1.200.000
Criação de caminho de circulação paralelo ao prolongamento da pista, para Sul, com placa de espera - P1	550.000	700.000
Deslocalização da pista secundária - P1	200.000	350.000
Criação de caminho de circulação a partir da zona central da placa de estacionamento - P1	100.000	150.000
Ampliação da zona de estacionamento exterior - P2	50.000	100.000
Criação de caminho de circulação paralelo à pista principal, do lado Oeste - P2	1.000.000	1.200.000
Adaptação do atual edifício da Direção do Aeródromo como Aerogare - P3	50.000	100.000
Criação de área a Oeste com placa de estacionamento e hangares (2) para estacionamento temporário ou prolongado de aeronaves (hangaragem) - P3	3.800.000	4.250.000
<b>Total</b>	<b>7.700.000</b>	<b>9.300.000</b>
<b>Subtotal Prioridade 1</b>	<b>2.800.000</b>	<b>3.650.000</b>
<b>Subtotal Prioridade 2</b>	<b>1.050.000</b>	<b>1.300.000</b>
<b>Subtotal Prioridade 3</b>	<b>3.850.000</b>	<b>4.350.000</b>

## 6. Cenários de implementação

### Estimativa de valores de investimento (cont.)

Os intervalos de valores de investimento constantes das tabelas anteriores foram calculados com base nos valores de referência considerados no plano realizado em 2006, atualizados com base no índice de preços ao consumidor. Aos valores de referência atualizados foi adicionado um coeficiente de incerteza, definido em função do tipo de intervenção.

Não foram estimados os valores de investimento associados à construção do edifício de alojamento (Cenário 1) e à construção do Campus Aeronáutico (Cenário 2), por se considerar que estes investimentos exigem um programa detalhado ajustado à procura, podendo ser realizados por terceiros ao abrigo de contratos de concessão.

Para além do investimento associado às intervenções físicas anteriormente descritas, importará ainda considerar o custo associado à realização de ações de outra natureza que venham a ser consideradas no âmbito do desenvolvimento do Plano de Ação.



# Índice de conteúdos

1. Enquadramento
2. Diagnóstico
3. Análise comparativa de tendências e boas práticas
4. Linhas de orientação estratégica
5. Plano de ação
6. Cenários de implementação
7. Anexos

## 7. Anexo I | Glossário

- **Aeródromo** – área definida (incluindo edifícios, instalações e equipamentos) em terra, na água ou numa estrutura fixa, numa plataforma fixa no mar ou flutuante, destinada no todo ou em parte à realização de aterragens, descolagens ou manobras de superfície de aeronaves
- **Área de manobra** – parte de um aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, excluindo as placas de estacionamento
- **Área de movimento** – parte do aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, compreendendo a área de manobra e zonas de estacionamento
- **Área de paragem (Stopway)** – área retangular definida no solo, no final da pista, disponível para a corrida de descolagem, preparada como uma área adequada na qual uma aeronave pode ser imobilizada em caso de falha na descolagem
- **Área de segurança no fim da pista (Runway End Safety Area) [RESA]** – área simétrica em relação ao prolongamento do eixo da pista e adjacente ao fim da faixa, destinada essencialmente a reduzir o risco de danos às aeronaves que aterrem demasiado curto ou que ultrapassem a pista
- **Caminho de Circulação (Taxyway) [TWY]** – via definida num aeródromo terrestre preparada para a circulação de aeronaves no solo e destinada a assegurar a ligação entre duas partes desse aeródromo
- **Distância disponível para a corrida de descolagem (Take-Off Run Available) [TORA]** – comprimento de pista declarado como disponível e adequado para a corrida no solo de um avião a descolar
- **Distância disponível para aceleração-paragem (Accelerate-Stop Distance Available) [ASDA]** – comprimento disponível para a corrida de descolagem, acrescido do comprimento da área de paragem, se existente

## 6. Anexo I | Glossário

- **Distância disponível para aterragem (*Landing Distance Available*) [LDA]** – comprimento de pista declarado como disponível e adequado para a corrida de aterragem de um avião
- **Distância disponível para descolagem (*Take-Off Distance Available*) [TODA]** – comprimento de pista disponível para a corrida de descolagem, acrescido do comprimento da área livre de obstáculos, se existente
- **Faixa de Pista (*Runway Strip*)** – área envolvente da pista e do prolongamento de paragem, se houver, e destinada a:
  - a. Reduzir o risco de danos às aeronaves que acidentalmente saiam da pista
  - b. Proteger as aeronaves quando sobrevoam a área de operações de descolagem ou aterragem
- **Lado Ar** – zona restrita do aeródromo, reservada a tripulações, passageiros ou pessoal devidamente autorizado
- **Lado terra** – todas as áreas dentro do perímetro do aeródromo que não sejam qualificadas como Lado Ar
- **Pista (*Runway*) [RWY]** – área retangular definida num aeródromo terrestre, preparada para aterragem e descolagem de aeronaves
- **Placa de estacionamento** – área definida, destinada a acomodar aeronaves para embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga, abastecimento, estacionamento ou manutenção
- **Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (*Aerodrome Flight Information Service*) [AFIS]** – serviço que fornece informações úteis para a segurança e eficiência de voos na zona de tráfego de aeródromos (ATZ) e instruções de táxi na área de estacionamento e manobras.
- **Zona livre de obstáculos (*Clearway*) [CWY]** – área retangular em terra ou na água, controlada pela autoridade competente, selecionada ou preparada como área adequada sobre a qual um avião pode realizar uma parte da sua subida inicial até determinada altitude

## 6. Anexo II | Rede Nacional de Aeródromos

De forma a melhor conhecer o enquadramento e posicionamento histórico do Aeródromo de Évora no contexto nacional, é importante acompanhar as dinâmicas que levaram à criação da Rede Nacional de Aeródromos (RNA).

Decorrente do avanço tecnológico associado às grandes guerras mundiais, no século XX, o avião (e consequentemente a aviação) desenvolveram-se de forma muito significativa. No pós-guerra, a recorrente utilização deste meio manteve forte a aposta no desenvolvimento, o que permitiu a sua crescente utilização e massificação, não apenas enquanto meio de transporte civil, mas também associado a outras atividades como trabalho aéreo, lazer e desporto.

Inicialmente, em 1935, foram construídos os Aeroportos de Lisboa e Porto e adaptadas as instalações existentes nas ilhas de Santa Maria e do Sal (Cabo Verde), ao abrigo da Lei de reconstituição económica (Lei n.º 1914), tendo sido iniciada a construção dos aeroportos comerciais 3 anos mais tarde .

Em 1945 foi submetido (e despachado em 1946 pelo Presidente do Conselho) ao Conselho Nacional do Ar, um plano geral para construção de infraestruturas de interesse para a aviação civil, em que os existentes campos de aviação seriam classificados entre aeroportos e aeródromos.

## 6. Anexo II | Rede Nacional de Aeródromos

Apesar do crescimento então verificado na aviação civil, alguns aeródromos encontravam-se praticamente abandonados, o que levou a Direção-Geral Aeronáutica Civil (D-GAC) a permitir a construção e recuperação de 17 faixas de aterragem. Em 1961 foi admitido o interesse nacional na criação de uma rede interna de aeródromos, classificados entre principais e secundários:

- **Principais:** destinados ao uso por aviões de pequena tonelagem, em serviços de carreiras regulares e não regulares, de fretamento e de táxi-aéreo;
- **Secundários:** destinados às atividades aeronáuticas desportivas, de turismo, às escolas de formação e treino de pilotos e também para serviços de táxi-aéreo.

A rede idealizada incluía as seguintes localizações para os aeródromos (existentes ou potenciais):

Aeródromos Principais		Aeródromos Secundários		
Beja	Évora	Albufeira	Gavião	Santa Cruz
Braga	Faro	Alijó	Lagos	Sines
Bragança	Fátima	Amareleja	Lousã	Valença
Castelo Branco	Lisboa (Cascais/Tires)	Covilhã	Macedo de Cavaleiros	Viana do Castelo
Chaves	Portalegre	Elvas	Mirandela	Vila Real
Coimbra	Viseu	Figueira da Foz	Portimão	

## 6. Anexo II | Rede Nacional de Aeródromos

Entre 1966 e 1971 foi realizado, pela D-GAC, um estudo que evidenciou que a criação da rede de aeródromos seria difícil sem o apoio de uma rede de interesse económico que enquadrasse as infraestruturas aeronáuticas com o desenvolvimento local. Nesse âmbito, foram identificados fatores determinantes para o sucesso na implementação e manutenção da rede, como sejam o interesse local na instalação deste tipo de infraestrutura ou a existência de incentivos locais para a atração de entidades para os aeródromos.

Desse estudo surge também o “Projeto de Plano da Rede de Aeródromos Secundários Metropolitanos” (PPRASM), para o qual foi realizada uma caracterização da rede existente em 1971, como se pode verificar no quadro ao lado.

Distrito	Aeródromo	Proprietário	Distâncias		Pista			Serviços rádio	Atividades (escola)
			Centro Urbano (km)	Capital Distrito (km)	Comp x Larg (m)	Altitude (m)	Piso		
Aveiro	Aveiro S. Jacinto*	-	-	-	-	-	-	-	-
	Espinho	Aeroclube	3,0	20,0	1600x40	-	-	X	X
Beja	Beja	C.M. Beja	4,0	4,0	820x40	-	-	-	X
	Amareleja	DGAC	3,0	65,0	700x60	-	Solo duro	-	-
Braga	Braga	C.M. Braga	1,0	3,0	750x100	-	-	X	X
Bragança	Bragança	C.M. Bragança	2,0	2,0	630x40	-	-	-	-
	Macedo Cavaleiros	DGAC	1,0	39,0	500x40	-	-	-	-
	Mirandela	C.M. Mirandela	5,5	50,0	850x80	-	-	-	X
Castelo Branco	Covilhã	C.M. Covilhã	3,5	50,0	850x45	-	-	-	-
	Monfortinho	Particular	2,5	50,0	900x40	-	-	-	-
Coimbra	Cemache	J.D.C. Junta Distrital Coimbra	7,5	9,0	920x30	-	-	X	X
	Lousã	C.M. Lousã	3,8	20,0	600x50	-	-	-	-
Evora	Evora	C.M. Evora	3,5	3,5	1200x30	-	-	-	-
Faro	Albufeira	Particular	5,0	32,0	820x40	-	Solo duro	-	-
	Lagos	C.M. Lagos	1,5	60,0	540x40	-	-	-	-
Lisboa	Tires	C.M. Cascais	1,0	20,0	800x30	-	-	X	X
	Azambuja	Particular	3,5	40,0	530x35	-	Solo duro	-	-
	Santa cruz	C.M. Torres Vedras	1,0	45,0	785x75	-	-	X	X
Portalegre	Gavião	Particular	10,0	45,0	400x45	-	-	-	-
Setúbal	Comporta	Particular	18,0	18,0	575x25	-	-	-	-
	Sines	C.M. Sines	5,0	70,0	1500x40	-	-	-	-
Vila Real	Chaves	DGAC	1,5	55,0	650x60	-	-	X	X
	Alijó	DGAC	7,5	32,0	850x60	-	Solo duro	-	-
Viseu	Viseu	C.M. Viseu	7,5	7,5	1000x40	-	-	-	X

\* Aeródromo Militar (aberto à aviação de turismo mediante licença)

Fonte: D-DGAC, 1971

## 6. Anexo II | Rede Nacional de Aeródromos

Em 1984, procedeu-se a nova aferição da rede (cujos resultados podem ser observados no quadro ao lado), em que se verificou que esta se mantinha praticamente inalterada face a 1971. Nessa data, foi proposta uma nova reformulação da RNA, que englobaria duas fases: curto e médio prazo.

- **Curto prazo:** seria mantido o número de aeródromos, ajustando-se apenas alguns com localização na mesma região.
- **Médio prazo:** a RNA seria reduzida, devido à subutilização e ao expectável desenvolvimento do transporte terrestre e das redes viárias, associado à adesão de Portugal à CEE.

Distrito	Aeródromo	Proprietário Ou Responsável	Distância		Pista			Atividades
			Centro Urbano (km)	Capital Distrito (km)	Comp. (m)	Largura (m)	Piso	
Aveiro	Espinho	Aeroclube	3,0	20,0	1500	40	Betão asfált..	-Manutenção - Aeroclube - Escola
Beja	Beja	C.M. Beja	4,0	4,0	1000x45	45	Solo duro	- Escola
Braga	Braga	C.M. Braga	6,0	6,0	700 1030	100 60	Solo duro	- Manutenção - Aeroclube
Bragança	Bragança	C.M. Bragança	8,0	8,0	1200	30	Asfalto	-
	Mirandela	C.M. Mirandela	5,5	50,0	850	80	Solo duro	- Aeroclube - Escola
Castelo Branco	Covilhã	C.M. Covilhã	3,5	50,0	960	30	Asfalto	-
	Monfortinho	Particular	3,0	50,0	900	40	Solo duro	-
Coimbra	Coimbra	J.D.C.	8,0	8,0	920	30	Asfalto	- Aeroclube - Escola
	Lousã	C.M. Lousã	3,8	20,0	600	20	Asfalto	-
Evora	Evora	C.M. Évora	5,0	5,0	1200 800	30 30	Asfalto e Solo duro	- Aeroclube - Escola
Faro	Lagos	C.M. Lagos	2,0	60,0	540	40	Solo duro	-
	Portimão	C. M Portimão	5,0	66,0	930	30	Asfalto	-
	Praia Verde	Particular	2,0	57,0	780	18	Solo duro	-
Leiria	Gândara dos Olivais	Particular	5,0	5,0	600	30	Asfalto	-
Lisboa	Azambuja	Particular	4,0	40,0	585	20	Solo duro	-
	Santa cruz	C.M. Torres Vedras	1,0	60,0	785	75	Solo duro	- Manutenção - Aeroclube - Escola
	Tires	C.M. Cascais	8,0	25,0	800	30	Betão asfált..	- Manutenção - Aeroclube - Escola
Setúbal	Sines	C.M. Sines	5,0	70,0	1500	40	Solo duro	-
Vila Real	Aijó	C.M. Aijó	6,0	32,0	850 700	60 60	Solo duro	-
	Chaves	DGAC	4,0	55,0	970	60	Asfalto	- Aeroclube - Escola
	Vila Real	C.M. Vila Real	4,0	4,0	950	30	Asfalto	- Aeroclube - Escola
Viseu	Viseu	C.M. Viseu	7,0	7,0	1000 800	40 45	B. asfal S. Duro	- Aeroclube - Escola

Fonte: D-DGAC, 1971



## 6. Anexo III | Classificação de Aeródromos

Classe I	
<b>Requisitos Operacionais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existência de equipamento de combate a incêndio;</li> <li>Existência de dispositivos de sinalização para aeronaves sobre condições do aeródromo;</li> <li>Existência de um telefone e fax para contacto direto com o responsável do aeródromo.</li> </ul>
<b>Requisitos Administrativos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existência de um diretor de aeródromo ou de um responsável de aeródromo;</li> <li>Existência de registos e dados estatísticos de tráfego.</li> </ul>
<b>Requisitos de Facilitação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Não aplicável.</li> </ul>
<b>Outros Requisitos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interdição de utilização como base de escolas de aviação para pilotos profissionais;</li> <li>Interdição de utilização para voos internacionais;</li> <li>Interdição de utilização em operações de transporte aéreo.</li> </ul>

Fonte: Decreto-Lei n.º 186/2007, Diário da República, 1.ª série – n.º 90 –10 de Maio de 2007

## 6. Anexo III | Classificação de Aeródromos

Classe II	
<b>Requisitos Operacionais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existência de meios de comunicação que permitam às tripulações contactar com os órgãos prestadores os serviços de tráfego aéreo;</li> <li>Existência de equipamento de combate a incêndio e garantia da possibilidade da presença de equipamento e pessoal da corporação de bombeiros mais próxima;</li> <li>Existência de sistema de energia elétrica de emergência;</li> <li>Existência de dispositivos de sinalização para aeronaves sobre condições do aeródromo;</li> <li>Existência de telefone e fax no aeródromo;</li> <li>Vedação das áreas operacionais;</li> <li>O fornecimento de valores meteorológicos.</li> </ul>
<b>Requisitos Administrativos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existência de um diretor de aeródromo;</li> <li>Existência de registos e dados estatísticos de tráfego.</li> </ul>
<b>Requisitos de Facilitação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existência de locais de abrigo para passageiros e tripulantes;</li> <li>Existência de um telefone público.</li> </ul>
<b>Outros Requisitos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interdição de utilização em voos extracomunitários;</li> <li>Realização de voos intracomunitários;</li> <li>Realização de voos Schengen;</li> <li>Operações de transporte aéreo limitadas a uma média anual inferior 2 voos comerciais diários em aeronaves com peso máximo à decolagem inferior a 10 toneladas ou com menos de 19 lugares.</li> </ul>

## 6. Anexo III | Classificação de Aeródromos

Classe III	
<b>Requisitos Operacionais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existência de <i>Aerodrome Traffic Zone</i> (ATZ) publicitada em informação aeronáutica, instalações de observação de área de manobra e da vizinhança do aeródromo, equipamentos e pessoal habilitado para prestação de AFIS;</li> <li>Existência de equipamento de ajuda rádio e procedimento de aproximação aprovado e de sistemas de sinalização visual e luminosa;</li> <li>Existência de serviços de emergência durante as operações que satisfaçam os requisitos e procedimentos de proteção, emergência, socorro e combate, incêndios;</li> <li>Existência de equipamento, meios ou pessoal habilitado para operar comunicações com os órgãos prestadores dos serviços de tráfego aéreo, coordenação de voos, emissão de planos de voo, transmissão e receção de mensagens de <i>Aeronautical Fixed Telecommunication Network</i> (AFTN) e com os serviços de emergência;</li> <li>Existência de um serviço de meteorologia, com um SIO e com instalações compatíveis com a natureza do serviço, incluindo equipamentos ou meios que forneçam às tripulações informação meteorológica do aeródromo;</li> <li>Existência de serviço de informação aeronáutica de aeródromo e de dispositivos de sinalização para aeronaves sobre condições do aeródromo;</li> <li>Existência de sistema de energia elétrica de emergência e de vedação das áreas operacionais.</li> </ul>
<b>Requisitos Administrativos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existência de um diretor de aeródromo e de serviços administrativos e de contabilidade organizados.</li> </ul>
<b>Requisitos de Facilitação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existência de instalações e equipamentos adequados ao controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da bagagem de passageiros, carga aérea e correio;</li> <li>Existência de instalações, equipamentos, serviços de apoio e pessoal habilitado para o despacho de forma regular de tripulações, passageiros, respetiva bagagem, carga aérea e correio, adequadas à procura de tráfego, bem como adequados ao controlo sanitário e fitossanitário</li> <li>Existência de um programa de manutenção do aeródromo.</li> </ul>
<b>Outros Requisitos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realização de voos extracomunitários e intracomunitários e de voos Schengen.</li> </ul>

Fonte: Decreto-Lei n.º 186/2007, Diário da República, 1.ª série – n.º 90 –10 de Maio de 2007

## 6. Anexo III | Classificação de Aeródromos

Classe IV	
<b>Requisitos Operacionais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existência de <i>Controlled Traffic Region</i> (CTR) devidamente definida, e de procedimentos de aproximação e de partida por instrumentos;</li> <li>Ter em funcionamento os equipamentos mínimos devidamente certificados e necessários à condução de operações de voo;</li> <li>Existência de torre de controlo, equipamento e pessoal qualificado e devidamente certificado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) para o controlo de tráfego aéreo do aeródromo;</li> <li>Existência de sistemas de sinalização visual e luminosa e de serviços de emergência permanentes que satisfaçam os requisitos e procedimentos de proteção, emergência, socorro e combate a incêndios;</li> <li>Existência de serviço de informação aeronáutica de aeródromo e de um sistema de energia elétrica de emergência;</li> <li>Existência de um sistema de gestão de segurança operacional e de Vedação das áreas operacionais;</li> <li>Existência de um programa de manutenção do aeródromo;</li> <li>Existência de dispositivos de sinalização para aeronaves sobre condições do aeródromo;</li> <li>Existência de um centro de meteorologia aeronáutica.</li> </ul>
<b>Requisitos Administrativos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existência de um diretor de aeródromo e de serviços administrativos e de contabilidade organizados.</li> </ul>
<b>Requisitos de Facilitação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existência de instalações, equipamentos e recursos humanos adequados ao exercício permanente do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da bagagem de passageiros, carga aérea e correio;</li> <li>Existência de instalações, equipamentos, serviços de apoio e pessoal habilitado para o despacho de forma regular de tripulações, passageiros, respetiva bagagem, carga aérea e correio, adequadas à procura de tráfego, bem como adequados ao controlo sanitário e fitossanitário</li> <li>Existência de zonas específicas destinadas ao embarque, desembarque, transferência ou trânsito de passageiros e sua bagagem de mão.</li> </ul>
<b>Outros Requisitos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Não aplicável.</li> </ul>

Fonte: Decreto-Lei n.º 186/2007, Diário da República, 1.ª série – n.º 90 –10 de Maio de 2007

## 6. Anexo IV | Lista de siglas

- **AFIS** - Aerodrome Flight Information Service
- **AFTN** - Aeronautical Fixed Telecommunication Network
- **ALS** - Approach Lighting System
- **ANAC** - Autoridade Nacional da Aviação Civil
- **ANPC** - Autoridade Nacional de Proteção Civil
- **ASDA** - Accelerate-Stop Distance Available
- **ATO** - Approved Training Organisations
- **ATPL** - Airline Transport Pilot Licence
- **ATZ** - Aerodrome Traffic Zone
- **AWA** - Aeronautical Web Academy
- **CAE** - Canadian Aviation Electronics
- **CDOS** - Comando Distrital de Operações de Socorro
- **CEE** - Comunidade Económica Europeia
- **CMA** - Centro de Meios Aéreos
- **CME** - Câmara Municipal de Évora
- **CTeSp** - Cursos Técnicos Superiores Profissionais
- **CTR** - Controlled Traffic Region
- **CWY** - Clearway
- **D-GAC** - Direção-Geral Aeronáutica Civil
- **DME** - Distance Measuring Equipment
- **EASA** - European Union Aviation Safety Agency
- **ERT** - Entidade Regional de Turismo
- **EUA** - Estados unidos da América
- **FAA** - Federal Aviation Administration
- **FBO** - Fixed Base Operations
- **FEB** - Força Especial de Bombeiros
- **FFA** - Fédération Française Aéronautique
- **GPS** - Global Positioning System
- **ICAO** - International Civil Aviation Organization
- **IFR** - Instrument Flight Rules

## 6. Anexo IV | Lista de siglas

- **ILS** - Instrument Landing System
- **INEM** - Instituto Nacional de Emergência Médica
- **LDA** - Landing Distance Available
- **MRO** - Maintenance, Repair, Overhaul
- **NDB** - Non-Directional Beacon
- **OATC** - Omni Aviation Training Center
- **PAPIS** - Precision Approach Path Indicator System
- **PPL** - Private Pilot Licence
- **PPRASM** - Projeto de Plano da Rede de Aeródromos Secundários Metropolitanos
- **PSA** - Peugeot S.A.
- **RESA** - Runway End Safety Area
- **RNA** - Rede Nacional de Aeródromos
- **RTTORME** - Regulamento e Tabela de Taxas e Outras Receitas do Município de Évora
- **RWY** - Runway
- **SA** - Serviço Administrativo
- **SALOC** - Sala de Operações e Comunicações
- **SBA** - Serviço de Bombeiros do Aeródromo
- **SEF** - Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
- **SMI** - Serviço de Manutenção de Infraestruturas
- **SPI** - Sociedade Portuguesa de Inovação
- **TODA** - Take-Off Distance Available
- **TORA** - Take-Off Run Available
- **TWY** - Taxiway
- **VFR** - Visual Flight Rules
- **VHF** - Very High Frequency
- **VMC** - Visual Meteorological Conditions
- **VOR** - VHF Omnidirectional Range

## EUROPA - PORTUGAL

### SPI PORTO\* E SPI VENTURES

📍 Avenida Marechal Gomes da Costa, 1376  
4150 - 356 Porto,  
PORTUGAL

✉ spiporto@spi.pt  
☎ + 351 226 076 400  
☎ + 351 226 099 164  
🌐 www.spi.pt  
🌐 www.spi-ventures.com

### SPI COIMBRA

📍 Instituto Pedro Nunes,  
Rua Pedro Nunes Ed.D  
3030 - 199 Coimbra,  
PORTUGAL

✉ spicentro@spi.pt  
☎ + 351 239 090 854  
🌐 www.spi.pt

### SPI LISBOA

📍 Avenida 5 de Outubro,  
12, 4.ºD,  
1050 - 056 Lisboa,  
PORTUGAL

✉ spilisboa@spi.pt  
☎ + 351 214 212 249  
🌐 www.spi.pt

### SPI AÇORES

📍 Nonagon, Rua da Tecnologia  
K - Epsilon, 2, 9560-421  
Lagoa, São Miguel, Açores,  
PORTUGAL

✉ spiacores@spi.pt  
☎ + 351 932 063 445  
🌐 www.spi.pt

### SPI ÉVORA

📍 Parque de Ciência e  
Tecnologia do Alentejo,  
Rua Luís Adelinho Fonseca,  
Lote 1A, 7005 - 841 Évora,  
PORTUGAL

✉ spialentejo@spi.pt  
☎ + 351 266 769 152  
🌐 www.spi.pt

## EUROPA - ESPANHA

### SPI SANTIAGO DE COMPOSTELA

📍 Centro de Negocios Costa  
Vella, Rúa de Amlo 114,  
15707 Santiago de  
Compostela, Galiza,  
ESPAÑA

✉ spi@spiconsultoria.es  
☎ + 34 981 535 927  
🌐 www.spiconsultoria.es

## EUROPA - BÉLGICA

### EBN - BRUXELAS

📍 Avenue de Tervuren, 168B  
1150 Brussels,  
BELGIUM

✉ ebn@ebn.be  
☎ + 32 2 772 89 00  
🌐 www.ebn.be

## ÁSIA - CHINA

### SPI PEQUIM

📍 Rm. 1626B, F16, Tower A, Top  
Electronic City, No.3 Haidian  
Avenue, Haidian District,  
Beijing 100080, CHINA

✉ spichina@spi.pt  
☎ + 86 10 5982 2143/45  
🌐 www.spi-china.cn

### SPI MACAU

📍 Avenida da Praia Grande,  
nº 759, 5º andar  
Macau, CHINA

✉ spichina@spi.pt  
☎ + 86 10 5982 2143/45  
🌐 www.spi-china.cn

## AMÉRICA DO NORTE - EUA

### SPI CALIFÓRNIA

📍 2522 Chambers Rd. Suite  
204 Tustin, CA 92780,  
USA

✉ spiusa-irvine@usaspi.com  
☎ + 1 714 573-4062  
🌐 www.usaspi.com

### SPI WASHINGTON D.C

📍 1300 Pennsylvania Avenue,  
NW, Suite 700  
Washington, DC 20004,  
USA

✉ spiusa-washington@spiusa.com  
☎ +1 202 587-2990  
🌐 www.usaspi.com

\* Sede SPI

