



BOLETIM OFICIAL

ÍNDICE

CONSELHO DE MINISTROS:

Resolução n° 90/2014:

Aprova o Plano Director do Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela, abreviadamente designado PD-AIPNM. 1988

Resolução n° 91/2014:

Aprova o Plano Director do Aeroporto Internacional Cesária Évora, abreviadamente designado PD-AICE..... 1990

Resolução n° 92/2014:

Aprova o Plano Director do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral, abreviadamente designado PD-AIAC.... 1995

Resolução n° 93/2014:

Aprova o Plano Director do Aeroporto Internacional Aristides Pereira, abreviadamente designado PD-AIAP. 1998

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DO PLANEAMENTO:

Portaria n° 55/2014:

Estabelece o rateio das receitas resultantes das subscrições nacionais pelas entidades que compõem a Unidade Técnica Operacional e de Gestão da Base de Dados Jurídica dos PALOP (UTO-G). 2001

CONSELHO DE MINISTROS

Resolução nº 90/2014

de 3 de Novembro

Plano Director Aeroportuário (PDA) é uma ferramenta de planeamento estritamente aeroportuário que permite o estabelecimento das directrizes de desenvolvimento futuro de cada um dos aeroportos e aeródromos do País.

Porém, Cabo Verde, com uma rede aeroportuária composta por quatro aeroportos internacionais e três aeródromos, não dispõe ainda de planos directores eficazes e que vinculassem as instituições.

Em 2003 foi elaborado um projecto do Plano Director do então Aeroporto da Praia, que não chegou a ser publicado, mas que terá servido de base para a elaboração do presente Plano Director - Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela (PD- AIPNM).

Na elaboração do presente PD-AIPNM teve-se em consideração a especial singularidade do Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela devido não só à sua vinculação com a organização do espaço aéreo, como a complexidade da sua estrutura funcional, os requisitos desta infra-estrutura de ligação com a cidade da Praia e a necessidade de harmonizar as suas actividades com a sua envolvimento.

Em cumprimento do estabelecido no Decreto-Lei n.º 43/2010, de 27 de Setembro, que aprova o Regulamento Nacional do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico (RNOTPU), que estabelece o regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, foi, durante a fase da sua elaboração e mediante publicação de anúncio no jornal e no *Boletim Oficial*, aberto um período de discussão pública da proposta do PD-AIPNM.

Esteve em discussão/consulta pública por um período superior a trinta dias, tendo a proposta do PD-AIPNM ficado na Câmara Municipal da Praia e na sede da Agência da Aviação Civil para consulta. No âmbito da sua elaboração, teve lugar na Praia uma sessão pública para a sua socialização e recolha de subsídio.

Importa, também, referir que o Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela destina-se ao tráfego comercial, prestando serviço também a outros tipos de operações, como as evacuações médicas, aviação privada e outros serviços aéreos.

O AIPNM dispõe de uma pista com orientação 03-21. O seu comprimento é de 2.100 m e a sua largura de 45m. A soleira 03 é deslocada 200 metros. A pista 03-21 dispõe duma área de segurança de extremo de pista (RESA) em ambas cabeceiras, sendo a da cabeceira 03 de 90x90m e a da cabeceira 21 de 200x90m. A faixa da pista tem dimensões de 2220x150 m. Não dispõe de zona livre de obstáculos (CWY). O campo de voo não dispõe de saídas rápidas nem taxiway, a rodagem até a entrada à plataforma realiza-se pela pista. Actualmente existem cinco postos para aeronave máxima de tipo D frente ao terminal e ao Hangar da TACV e um posto para aeronaves privadas tipo B e A.

O PD-AIPNM inclui uma proposta de desenvolvimento máximo possível com a intenção de preservar a visão estratégica de longo prazo, abrange a totalidade da área definida pela Zona 1 da servidão aeroportuária e zona de ocupação, que compreende toda a área de terreno ocupado pelas infra-estruturas que integram o aeroporto e, ainda é composto por um regulamento, uma peça gráfica da zona de desenvolvimento máximo e as suas coordenadas.

Foram ouvidos a Agência de Aviação Civil, a Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, a Câmara Municipal da Boavista, a Direcção Nacional da Defesa Nacional, a Direcção Geral da Administração Interna, a Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, a Direcção Geral do Ambiente, a Direcção Geral do Património do Estado, a Direcção Geral do Turismo, a Direcção Geral do Plano, a Cabo Verde Investimentos, o Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica, o Núcleo Operacional do Sistema de Informação, o Centro de Políticas Estratégicas, a Unidade de Coordenação de Reforma do Estado e a Unidade de Coordenação e Cadastro Predial.

Assim,

Ao abrigo do disposto na Base XI-A do Decreto-Legislativo n.º 1/2006, de 13 de Fevereiro, redacção dada pelo Decreto-Legislativo n.º 6/2010, de 21 de Junho, que altera e republica as Bases do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico (LBOTPU), conjugado com o n.º 1 do artigo 61.º do Decreto-Lei n.º 43/2010, de 27 de Setembro, que aprova o Regulamento Nacional do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico (RNOTPU); e

Nos termos do n.º 2 do artigo 265.º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

Objecto

É aprovado o Plano Director do Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela, abreviadamente designado PD-AIPNM, cujo Regulamento, a peça gráfica da zona de desenvolvimento máximo e as suas coordenadas se publicam em anexo, e que fazem parte integrante da presente Resolução.

Artigo 2.º

Revisão

1. O PD-AIPNM deve ser avaliado e modificado em profundidade a cada cinco anos, ou com maior frequência nos casos em que a evolução das condições económicas, operacionais, ecológicas e financeiras assim o justifiquem.

2. A coordenação da execução, implementação e revisão do PD-AIPNM é da competência da empresa exploradora dos aeroportos.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros de 16 de Outubro de 2014.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

ANEXO I

Artigo 5.º

Regulamento do Plano Director do Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela**Critérios de desenho adoptados**

Artigo 1.º

1. Os critérios de desenho adoptados para o Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela são:

Objecto

a) O subsistema de movimento de aeronaves, composto pelas zonas de manobras e estacionamento, é desenhado para as horas pico do tráfego comercial definidas para os horizontes de estudo considerados dentro do desenvolvimento proposto;

O presente Regulamento estabelece as regras de implementação do Plano Director do Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela, abreviadamente designado PD-AIPNM, em conformidade com as normas e recomendações estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO) para garantir a segurança e eficácia das operações.

Artigo 2.º

b) As áreas de acesso e de estacionamento são desenhadas para as horas de máxima afluência de passageiros;

Âmbito

O PD-AIPNM aplica-se ao limite estabelecido pelo desenvolvimento máximo proposto do Aeroporto Internacional Nelson Mandela, em conformidade com a sua planta.

Artigo 3.º

c) O edifício terminal de passageiros e as suas diversas dependências são desenhados em conformidade aos critérios estabelecidos pela Associação Internacional das Transportadoras Aéreas (IATA); e

Definições

d) O resto das zonas do subsistema de actividades aeroportuárias é desenhado segundo as necessidades que a demanda de tráfego fixe para cada uma delas, tendo em consideração as características e tipologia do aeroporto de estudo.

Para efeitos do disposto no presente Regulamento, entende-se por:

2. O PD-AIPNM inclui uma proposta de desenvolvimento máximo possível, com a intenção de preservar a visão estratégica de longo prazo, e abrange a totalidade da área definida pela Zona 1 da servidão aeroportuária e zona de ocupação, que compreende toda a área de terreno ocupado pelas infra-estruturas que integram o aeroporto.

Artigo 6.º

a) «Caminho de circulação», Um caminho definido num aeródromo terrestre destinado à circulação de aeronaves e que serve para oferecer ligação entre as partes do aeródromo.

Composição

O PD-AIPNM é composto pelos seguintes elementos:

b) «Faixa de Pista», Uma área adjacente à borda de um pavimento, preparada de forma a servir de transição entre esse pavimento e o terreno adjacente.

c) «Hora-pico», Hora considerada como representativa do volume de tráfego para o dimensionamento da infra-estrutura aeroportuária.

d) «Plataforma», Uma área definida num aeródromo terrestre destinada a acolher aeronaves para fins de embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga, abastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção.

e) «Pista», Área rectangular definida num aeródromo em terra preparada para a descolagem e aterragem de aeronaves.

f) «Área de Segurança de Final de Pista (RESA)», Uma área simétrica ao longo do prolongamento do eixo da pista e adjacente ao final da faixa, destinada primordialmente a reduzir o risco de danos a uma aeronave que realize o toque antes da pista ou que a ultrapasse.

a) Situação de partida da infra-estrutura aeroportuária;

b) Análise do tráfego;

c) Demanda;

d) Necessidades futuras;

e) Desenvolvimento proposto;

f) Fases de actuação e estimativa financeira;

g) Peças gráficas ou planos;

h) Desenvolvimento máximo possível do aeroporto;

i) Servidões aeronáuticas e curvas isofónicas de ruído; e

j) Estudo ambiental.

Artigo 4.º

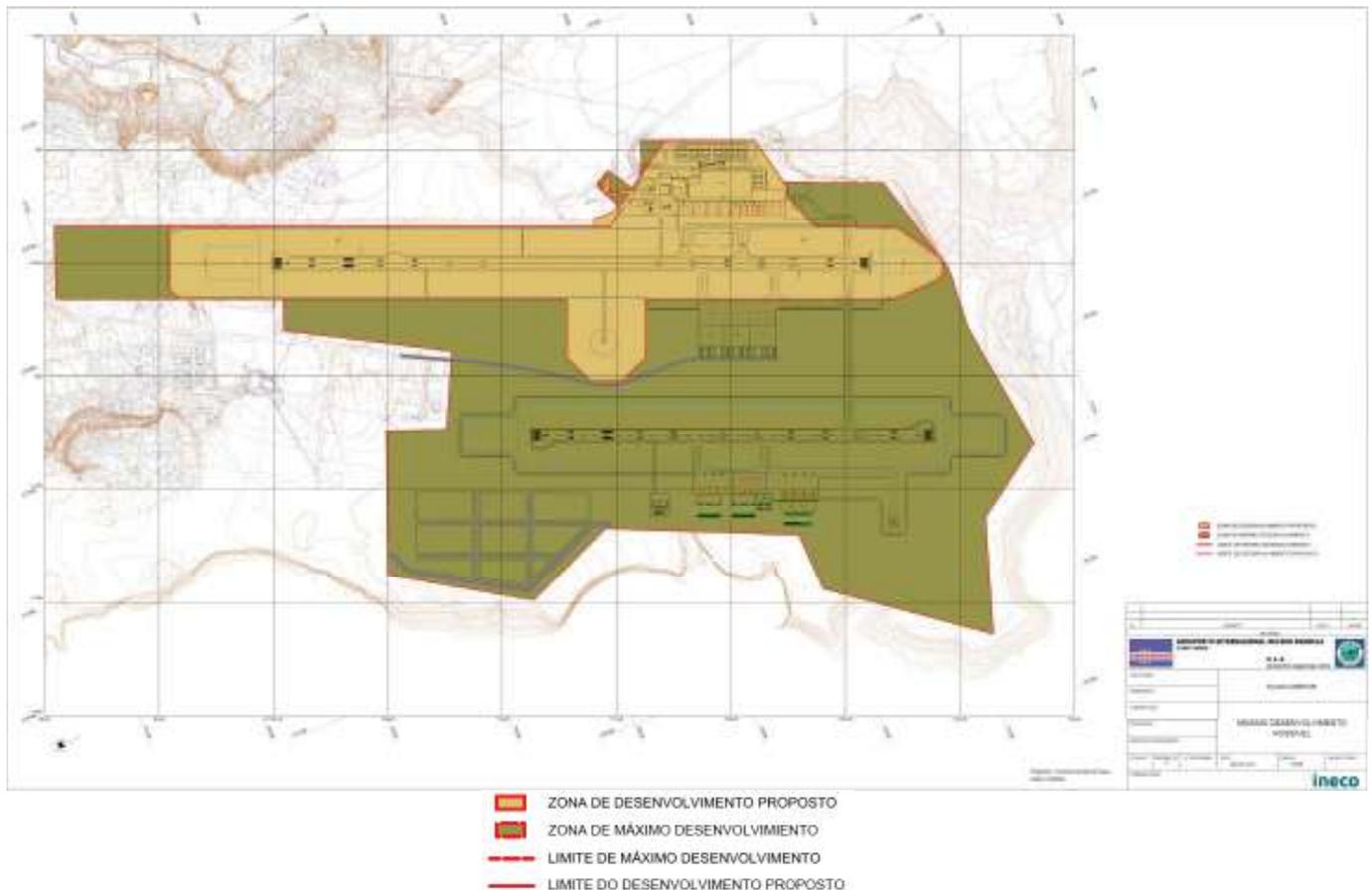
Artigo 7.º

Vinculação**Condicionamento e servidões**

As disposições do presente Regulamento aplicam-se a todas as acções de iniciativa pública, incluindo as do município, privada ou cooperativa, a realizar na área de intervenção do plano.

As áreas confinantes com os aeroportos civis e instalações de apoio à aviação civil que visam garantir a segurança e eficiência da utilização e funcionamento dos mesmos, bem como a segurança de pessoas e bens são sujeitas à servidão aeronáutica nos termos da Lei.

ANEXO II
Zona de Desenvolvimento Máximo



ANEXO III

Coordenadas geográficas da Zona de Desenvolvimento Máximo

| Zona 1 | Coordenadas Geográficas WGS84 | | WGS84-Lambert | |
|----------|-------------------------------|----------------|---------------|-----------|
| | Latitude(N) | Longitude(W) | X | Y |
| Ponto 1 | 14° 55' 14,37" | 23° 29' 41,33" | 215.942,01 | 27.593,18 |
| Ponto 2 | 14° 55' 10,68" | 23° 29' 31,24" | 216.243,80 | 27.480,64 |
| Ponto 3 | 14° 55' 40,64" | 23° 29' 18,8" | 216.613,24 | 28.402,31 |
| Ponto 4 | 14° 55' 39,05" | 23° 29' 14,5" | 216.741,99 | 28.353,66 |
| Ponto 5 | 14° 56' 0,07" | 23° 29' 2,48" | 217.099,60 | 29.000,86 |
| Ponto 6 | 14° 55' 55,17" | 23° 28' 52,02" | 217.412,48 | 28.850,87 |
| Ponto 7 | 14° 55' 47,15" | 23° 28' 55,15" | 217.319,55 | 28.604,14 |
| Ponto 8 | 14° 55' 39,59" | 23° 28' 35,33" | 217.912,59 | 28.373,34 |
| Ponto 9 | 14° 55' 57,42" | 23° 28' 23,85" | 218.254,07 | 28.922,20 |
| Ponto 10 | 14° 56' 10,8" | 23° 28' 29,78" | 218.075,83 | 29.332,85 |
| Ponto 11 | 14° 56' 35,94" | 23° 28' 18,35" | 218.415,64 | 30.106,55 |
| Ponto 12 | 14° 56' 36,24" | 23° 28' 9,56" | 218.678,18 | 30.116,31 |
| Ponto 13 | 14° 56' 56,22" | 23° 27' 54,06" | 219.139,84 | 30.731,79 |
| Ponto 14 | 14° 57' 1,46" | 23° 28' 10,52" | 218.647,70 | 30.891,35 |
| Ponto 15 | 14° 57' 11,88" | 23° 28' 18,07" | 218.421,10 | 31.211,22 |
| Ponto 16 | 14° 57' 9,38" | 23° 28' 37,48" | 217.841,30 | 31.132,95 |
| Ponto 17 | 14° 57' 10,01" | 23° 28' 46,74" | 217.564,60 | 31.151,45 |
| Ponto 18 | 14° 57' 5,97" | 23° 29' 1,91" | 217.111,74 | 31.026,20 |

| | | | | |
|----------|----------------|----------------|------------|-----------|
| Ponto 19 | 14° 56' 52,85" | 23° 29' 7,43" | 216.947,65 | 30.622,63 |
| Ponto 20 | 14° 56' 51,3" | 23° 29' 14,76" | 216.728,73 | 30.574,53 |
| Ponto 21 | 14° 56' 51,3" | 23° 29' 14,76" | 216.728,73 | 30.574,53 |
| Ponto 22 | 14° 56' 36,32" | 23° 29' 20,98" | 216.543,92 | 30.113,48 |
| Ponto 23 | 14° 56' 34,8" | 23° 29' 16,98" | 216.663,54 | 30.067,02 |
| Ponto 24 | 14° 56' 32,89" | 23° 29' 14,48" | 216.738,46 | 30.008,61 |
| Ponto 25 | 14° 56' 30,27" | 23° 29' 18,64" | 216.614,37 | 29.927,81 |
| Ponto 26 | 14° 56' 28,13" | 23° 29' 17,43" | 216.650,65 | 29.862,13 |
| Ponto 27 | 14° 56' 30,06" | 23° 29' 12,53" | 216.796,88 | 29.921,64 |
| Ponto 28 | 14° 56' 27,52" | 23° 29' 10,96" | 216.844,18 | 29.843,90 |
| Ponto 29 | 14° 55' 14,37" | 23° 29' 41,33" | 215.942,01 | 27.593,18 |

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*.

Resolução nº 91/2014

de 3 de Novembro

Plano Director Aeroportuário (PDA) é uma ferramenta de planeamento estritamente aeroportuário que permite o estabelecimento das directrizes de desenvolvimento futuro de cada um dos aeroportos e aeródromos do País.

Porém, Cabo Verde, com uma rede aeroportuária composta por 4 (quatro) aeroportos internacionais e 3 (três) aeródromos, não dispõe ainda de planos directores eficazes e que vinculassem as instituições.

Em 2003 foi elaborado um projecto do Plano Director do Aeroporto de Mindelo, que não chegou a ser publicado, mas que terá servido de base para a elaboração do presente Plano Director - Aeroporto Internacional Cesária Évora (PD- AICE).

Na elaboração do presente PD-AICE teve-se em consideração a especial singularidade do Aeroporto Internacional Cesária Évora devido não só à sua vinculação com a organização do espaço aéreo, como a complexidade da sua estrutura funcional, os requisitos desta infra-estrutura de ligação com a cidade de Mindelo e a necessidade de harmonizar as suas actividades com a sua envolvente.

Em cumprimento do estabelecido no Decreto-Lei n.º 43/2010, de 27 de Setembro, que aprova o Regulamento Nacional do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico (RNOTPU), que estabelece o regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, foi, durante a fase da sua elaboração e mediante publicação de anúncio no jornal e no Boletim Oficial, aberto um período de discussão pública da proposta do PD-AICE.

Esteve em discussão/consulta pública por um período superior a 30 (trinta) dias, tendo a proposta do PD-AICE ficado na Câmara Municipal de São Vicente e na sede da Agência da Aviação Civil para consulta. No âmbito da sua elaboração, teve lugar em Mindelo uma sessão pública para a sua socialização e recolha de subsídios.

Importa, também, referir que o Aeroporto Internacional Cesária Évora destina-se ao tráfego comercial, prestando serviço também a outros tipos de operações, como as evacuações médicas, aviação privada e outros serviços aéreos.

O AICE dispõe de uma única pista, cuja orientação é 07-25, com um comprimento total de 2.000 metros, e uma largura de 45 metros. A soleira da cabeceira 07 encontra-se deslocada 150 m. Ambas as cabeceiras dispõem de uma zona livre de obstáculos (CWY). A zona correspondente à cabeceira da pista 07 tem umas dimensões de 100 x 150 metros, e a zona correspondente à cabeceira 25 tem umas dimensões de 150 x 150 metros. A faixa da pista mede 2.120 x 150 metros. Ambas as cabeceiras dispõem de uma área de segurança de extremidade de pista (RESA) sendo as suas dimensões 90 x 90 metros para a cabeceira 07 e de 180 x 90 metros para a cabeceira 25. O campo de voo dispõe de dois caminhos de saída da pista, ambos perpendiculares à mesma. Não existem caminhos de saída rápida. Ambas as cabeceiras dispõem de plataformas de viragem em cada extremidade de pista. Não existem zonas de espera em nenhuma das cabeceiras. O aeroporto dispõe de três zonas para o estacionamento de aeronaves com um total de 2 postos de estacionamento para aeronaves de classe 4D e 6 postos para aeronaves pequenas.

O PD-AICE inclui uma proposta de desenvolvimento máximo possível com a intenção de preservar a visão estratégica de longo prazo, abrange a totalidade da área definida pela Zona 1 da servidão aeroportuária e zona de ocupação, que compreende toda a área de terreno ocupado

pelas infra-estruturas que integram o aeroporto e, ainda é composto por um regulamento, uma peça gráfica da zona de desenvolvimento máximo e as suas coordenadas.

Foram ouvidos a Agência de Aviação Civil, a Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, a Câmara Municipal da Boavista, a Direcção Nacional da Defesa Nacional, a Direcção Geral da Administração Interna, a Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, a Direcção Geral do Ambiente, a Direcção Geral do Património do Estado, a Direcção Geral do Turismo, a Direcção Geral do Plano, a Cabo Verde Investimentos, o Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica, o Núcleo Operacional do Sistema de Informação, o Centro de Políticas Estratégicas, a Unidade de Coordenação de Reforma do Estado e a Unidade de Coordenação e Cadastro Predial.

Assim,

Ao abrigo do disposto na Base XI-A do Decreto-Legislativo n.º 1/2006, de 13 de Fevereiro, redacção dada pelo Decreto-Legislativo n.º 6/2010, de 21 de Junho, que altera e republica as Bases do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico (LBOTPU), conjugado com o n.º 1 do artigo 61.º do Decreto-Lei n.º 43/2010, de 27 de Setembro, que aprova o Regulamento Nacional do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico (RNOTPU); e

Nos termos do n.º 2 do artigo 265.º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

Objecto

É aprovado o Plano Director do Aeroporto Internacional Cesária Évora, abreviadamente designado PD-AICE, cujo regulamento, a peça gráfica da zona de desenvolvimento máximo e as suas coordenadas se publicam em anexo, e que fazem parte integrante da presente Resolução.

Artigo 2.º

Revisão

1. O PD-AICE deve ser avaliado e modificado em profundidade a cada cinco anos, ou com maior frequência nos casos em que a evolução das condições económicas, operacionais, ecológicas e financeiras assim o justifiquem.

2. A coordenação da execução, implementação e revisão do PD-AICE é da competência da empresa exploradora dos aeroportos.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros de 16 de Outubro de 2014.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

ANEXO I

Artigo 5.º

Regulamento do Plano Director do Aeroporto Internacional Cesária Évora**Critérios de desenho adoptados**

Artigo 1.º

Objecto

O objecto deste Regulamento é o estabelecimento das regras de implementação do Plano Director do Aeroporto Internacional Cesária Évora, abreviadamente designado PD-AICE, em conformidade com as normas e recomendações estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO) para garantir a segurança e eficácia das operações.

1. Os critérios de desenho adoptados para o Aeroporto Internacional Cesária Évora são:

Artigo 2.º

Âmbito

O PD-AICE aplica-se ao limite estabelecido pelo desenvolvimento máximo proposto do Aeroporto Internacional Cesária Évora, em conformidade com a sua planta.

- a) O subsistema de movimento de aeronaves, composto pelas zonas de manobras e estacionamento, é desenhado para as horas pico do tráfego comercial definidas para os horizontes de estudo considerados dentro do desenvolvimento proposto;
- b) As áreas de acesso e de estacionamento são desenhadas para as horas de máxima afluência de passageiros;
- c) O edifício terminal de passageiros e as suas diversas dependências são desenhados em conformidade aos critérios estabelecidos pela Associação Internacional das Transportadoras Aéreas (IATA); e
- d) O resto das zonas do subsistema de actividades aeroportuárias é desenhado segundo as necessidades que a demanda de tráfego fixe para cada uma delas, tendo em consideração as características e tipologia do aeroporto de estudo.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

2. O PD-AICE inclui uma proposta de desenvolvimento máximo possível, com a intenção de preservar a visão estratégica de longo prazo, e abrange a totalidade da área definida pela Zona 1 da servidão aeroportuária e zona de ocupação, que compreende toda a área de terreno ocupado pelas infra-estruturas que integram o aeroporto.

- a) «Caminho de circulação», Um caminho definido num aeródromo terrestre destinado à circulação de aeronaves e que serve para oferecer ligação entre as partes do aeródromo.
- b) «Faixa de Pista», Uma área adjacente à borda de um pavimento, preparada de forma a servir de transição entre esse pavimento e o terreno adjacente.
- c) «Hora-pico», Hora considerada como representativa do volume de tráfego para o dimensionamento da infra-estrutura aeroportuária.
- d) «Plataforma», Uma área definida num aeródromo terrestre destinada a acolher aeronaves para fins de embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga, abastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção.
- e) «Pista», Área rectangular definida num aeródromo em terra preparada para a descolagem e aterragem de aeronaves.
- f) «Área de Segurança de Final de Pista (RESA)», Uma área simétrica ao longo do prolongamento do eixo da pista e adjacente ao final da faixa, destinada primordialmente a reduzir o risco de danos a uma aeronave que realize o toque antes da pista ou que a ultrapasse.

Artigo 6.º

Composição

O PD-AICE é composto pelos seguintes elementos:

- a) Situação de partida da infra-estrutura aeroportuária;
- b) Análise do tráfego;
- c) Demanda;
- d) Necessidades futuras;
- e) Desenvolvimento proposto;
- f) Fases de actuação e estimativa financeira;
- g) Peças gráficas ou planos;
- h) Desenvolvimento máximo possível do aeroporto;
- i) Servidões aeronáuticas e curvas isofónicas de ruído; e
- j) Estudo ambiental.

Artigo 4.º

Vinculação

As disposições do presente Regulamento vinculam a todas as acções de iniciativa pública, incluindo as do município, privada ou cooperativa, a realizar na área de intervenção do plano.

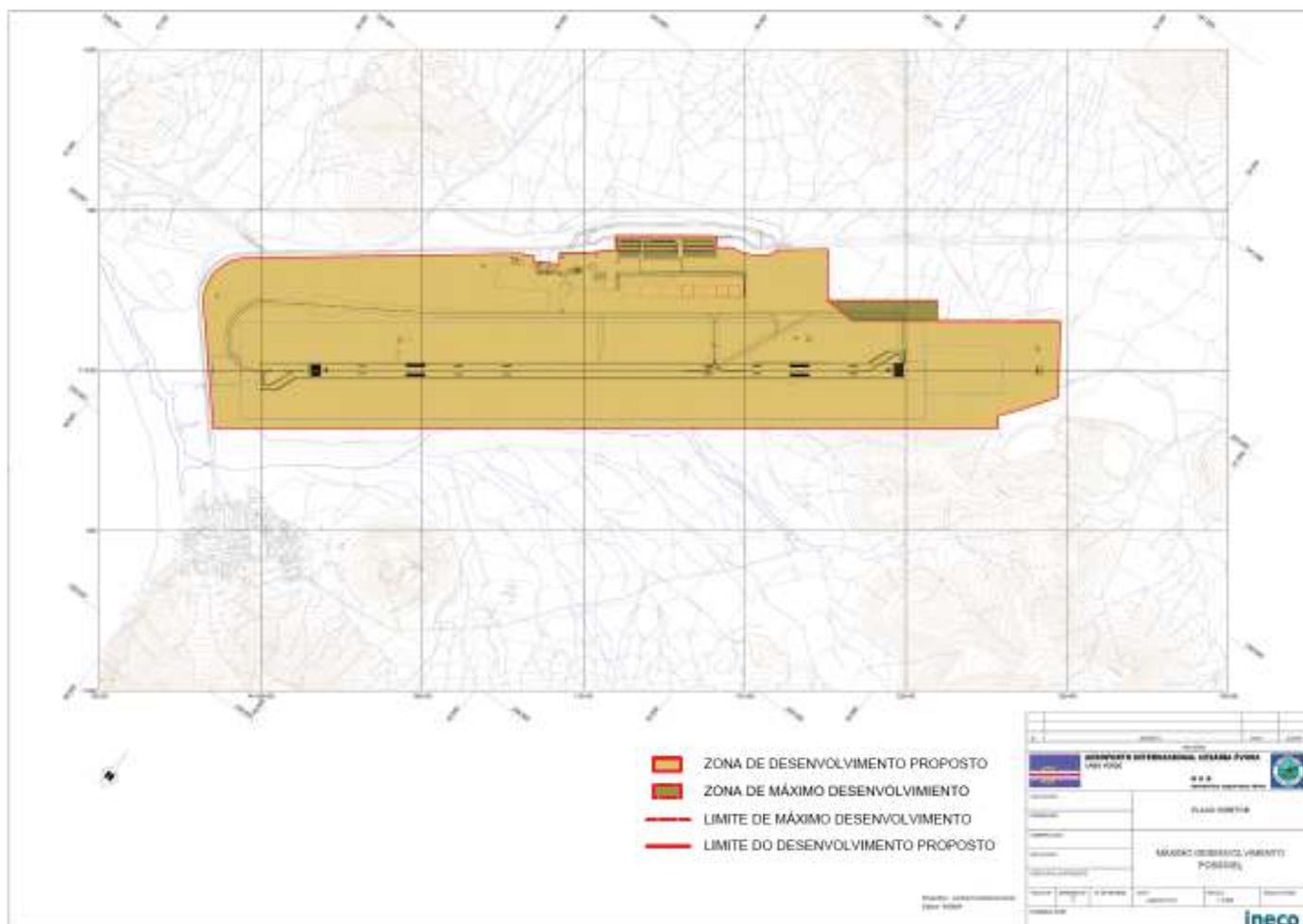
Artigo 7.º

Condicionamento e servidões

As áreas confinantes com os aeroportos civis e instalações de apoio à aviação civil que visam garantir a segurança e eficiência da utilização e funcionamento dos mesmos, bem como a segurança de pessoas e bens são sujeitas à servidão aeronáutica nos termos da Lei.

ANEXO II

Zona de Desenvolvimento Máximo



ANEXO III

Coordenadas geográficas da Zona de Desenvolvimento Máximo

| Zona 1 | Coordenadas Geográficas WGS84 | | WGS84-Lambert | |
|----------|-------------------------------|---------------|---------------|------------|
| | Latitude(N) | Longitude(W) | X | Y |
| Ponto 1 | 16° 50' 21,47" | 25° 2' 37,99" | 50.329,68 | 240.103,92 |
| Ponto 2 | 16° 50' 22,44" | 25° 2' 38,74" | 50.307,43 | 240.133,95 |
| Ponto 3 | 16° 50' 23,01" | 25° 2' 38,3" | 50.320,73 | 240.151,21 |
| Ponto 4 | 16° 50' 23,52" | 25° 2' 37,9" | 50.332,64 | 240.166,78 |
| Ponto 5 | 16° 50' 24,19" | 25° 2' 37,37" | 50.348,20 | 240.187,30 |
| Ponto 6 | 16° 50' 24,72" | 25° 2' 36,96" | 50.360,41 | 240.203,59 |
| Ponto 7 | 16° 50' 25,3" | 25° 2' 36,54" | 50.373,15 | 240.221,40 |
| Ponto 8 | 16° 50' 25,89" | 25° 2' 36,09" | 50.386,38 | 240.239,64 |
| Ponto 9 | 16° 50' 26,48" | 25° 2' 35,66" | 50.399,32 | 240.257,63 |
| Ponto 10 | 16° 50' 27,02" | 25° 2' 35,27" | 50.411,00 | 240.273,98 |
| Ponto 11 | 16° 50' 27,57" | 25° 2' 34,86" | 50.423,20 | 240.291,11 |
| Ponto 12 | 16° 50' 27,8" | 25° 2' 35,02" | 50.418,56 | 240.298,20 |
| Ponto 13 | 16° 50' 28,07" | 25° 2' 35,2" | 50.413,15 | 240.306,24 |
| Ponto 14 | 16° 50' 28,35" | 25° 2' 35,41" | 50.407,09 | 240.315,13 |
| Ponto 15 | 16° 50' 28,77" | 25° 2' 35,7" | 50.398,31 | 240.328,00 |
| Ponto 16 | 16° 50' 29,33" | 25° 2' 36,11" | 50.386,50 | 240.345,12 |
| Ponto 17 | 16° 50' 29,93" | 25° 2' 36,54" | 50.373,73 | 240.363,92 |

| | | | | |
|----------|----------------|---------------|-----------|------------|
| Ponto 18 | 16° 50' 30,6" | 25° 2' 37,02" | 50.359,74 | 240.384,38 |
| Ponto 19 | 16° 50' 31,28" | 25° 2' 37,51" | 50.345,39 | 240.405,49 |
| Ponto 20 | 16° 50' 31,95" | 25° 2' 37,99" | 50.331,24 | 240.426,03 |
| Ponto 21 | 16° 50' 32,52" | 25° 2' 38,39" | 50.319,36 | 240.443,62 |
| Ponto 22 | 16° 50' 33,12" | 25° 2' 38,82" | 50.306,66 | 240.462,25 |
| Ponto 23 | 16° 50' 33,57" | 25° 2' 39,14" | 50.297,23 | 240.476,15 |
| Ponto 24 | 16° 50' 33,94" | 25° 2' 39,41" | 50.289,39 | 240.487,45 |
| Ponto 25 | 16° 50' 33,53" | 25° 2' 39,99" | 50.272,12 | 240.475,00 |
| Ponto 26 | 16° 50' 33,11" | 25° 2' 40,59" | 50.254,42 | 240.462,03 |
| Ponto 27 | 16° 50' 32,68" | 25° 2' 41,19" | 50.236,43 | 240.449,06 |
| Ponto 28 | 16° 50' 32,25" | 25° 2' 41,8" | 50.218,28 | 240.435,83 |
| Ponto 29 | 16° 50' 31,9" | 25° 2' 42,3" | 50.203,61 | 240.425,17 |
| Ponto 30 | 16° 50' 31,53" | 25° 2' 42,82" | 50.187,98 | 240.413,73 |
| Ponto 31 | 16° 50' 31,08" | 25° 2' 43,45" | 50.169,27 | 240.400,23 |
| Ponto 32 | 16° 50' 30,65" | 25° 2' 44,06" | 50.151,12 | 240.386,97 |
| Ponto 33 | 16° 50' 30,17" | 25° 2' 44,74" | 50.131,11 | 240.372,48 |
| Ponto 34 | 16° 50' 29,41" | 25° 2' 45,81" | 50.099,22 | 240.349,25 |
| Ponto 35 | 16° 50' 28,96" | 25° 2' 46,46" | 50.080,05 | 240.335,34 |
| Ponto 36 | 16° 50' 28,5" | 25° 2' 47,11" | 50.060,63 | 240.321,30 |
| Ponto 37 | 16° 50' 27,78" | 25° 2' 48,12" | 50.030,68 | 240.299,49 |
| Ponto 38 | 16° 50' 27,23" | 25° 2' 48,9" | 50.007,39 | 240.282,60 |
| Ponto 39 | 16° 50' 26,96" | 25° 2' 49,29" | 49.995,92 | 240.274,31 |
| Ponto 40 | 16° 50' 26,59" | 25° 2' 49,81" | 49.980,47 | 240.263,05 |
| Ponto 41 | 16° 50' 28,26" | 25° 2' 51,1" | 49.942,39 | 240.314,45 |
| Ponto 42 | 16° 50' 21,7" | 25° 3' 0,34" | 49.667,81 | 240.114,23 |

| | | | | |
|-----------|----------------|---------------|-----------|------------|
| Ponto 43 | 16° 50' 22,65" | 25° 3' 1,06" | 49.646,63 | 240.143,51 |
| Ponto 44 | 16° 50' 23,27" | 25° 3' 1,54" | 49.632,63 | 240.162,79 |
| Ponto 45 | 16° 50' 23,91" | 25° 3' 2,02" | 49.618,38 | 240.182,47 |
| Ponto 46 | 16° 50' 24,39" | 25° 3' 2,39" | 49.607,52 | 240.197,39 |
| Ponto 47 | 16° 50' 24,77" | 25° 3' 2,68" | 49.599,11 | 240.208,98 |
| Ponto 48 | 16° 50' 25,19" | 25° 3' 3" | 49.589,75 | 240.221,95 |
| Ponto 49 | 16° 50' 25,53" | 25° 3' 3,26" | 49.582,10 | 240.232,47 |
| Ponto 50 | 16° 50' 25,7" | 25° 3' 3,38" | 49.578,57 | 240.237,61 |
| Ponto 51 | 16° 50' 25,91" | 25° 3' 3,54" | 49.573,66 | 240.244,06 |
| Ponto 52 | 16° 50' 25,81" | 25° 3' 3,68" | 49.569,56 | 240.241,02 |
| Ponto 53 | 16° 50' 25,22" | 25° 3' 4,48" | 49.546,02 | 240.223,18 |
| Ponto 54 | 16° 50' 24,84" | 25° 3' 5" | 49.530,41 | 240.211,43 |
| Ponto 55 | 16° 50' 24,65" | 25° 3' 5,25" | 49.523,02 | 240.205,83 |
| Ponto 56 | 16° 50' 24,46" | 25° 3' 5,52" | 49.515,08 | 240.199,87 |
| Ponto 57 | 16° 50' 24,27" | 25° 3' 5,77" | 49.507,39 | 240.194,14 |
| Ponto 58 | 16° 50' 24,08" | 25° 3' 6,04" | 49.499,62 | 240.188,23 |
| Ponto 59 | 16° 50' 23,89" | 25° 3' 6,3" | 49.491,83 | 240.182,40 |
| Ponto 60 | 16° 50' 23,51" | 25° 3' 6,82" | 49.476,38 | 240.170,76 |
| Ponto 61 | 16° 50' 22,95" | 25° 3' 7,58" | 49.453,71 | 240.153,76 |
| Ponto 62 | 16° 50' 22,76" | 25° 3' 7,84" | 49.445,96 | 240.147,91 |
| Ponto 63 | 16° 50' 22,54" | 25° 3' 7,79" | 49.447,40 | 240.141,06 |
| Ponto 64 | 16° 50' 22,23" | 25° 3' 7,92" | 49.443,45 | 240.131,54 |
| Ponto 65 | 16° 50' 21,93" | 25° 3' 8,1" | 49.438,08 | 240.122,62 |
| Ponto 66 | 16° 50' 21,58" | 25° 3' 8,51" | 49.425,95 | 240.111,76 |
| Ponto 67 | 16° 50' 21,14" | 25° 3' 9,12" | 49.407,75 | 240.098,44 |
| Ponto 68 | 16° 50' 20,76" | 25° 3' 9,91" | 49.384,44 | 240.086,90 |
| Ponto 69 | 16° 50' 20,48" | 25° 3' 10,59" | 49.364,12 | 240.078,25 |
| Ponto 70 | 16° 50' 20,4" | 25° 3' 11,01" | 49.351,80 | 240.075,96 |
| Ponto 71 | 16° 50' 20,36" | 25° 3' 11,53" | 49.336,51 | 240.074,70 |
| Ponto 72 | 16° 50' 20,3" | 25° 3' 11,72" | 49.330,73 | 240.072,78 |
| Ponto 73 | 16° 50' 19,32" | 25° 3' 13,04" | 49.291,62 | 240.043,12 |
| Ponto 74 | 16° 50' 20,29" | 25° 3' 13,77" | 49.269,99 | 240.072,88 |
| Ponto 75 | 16° 50' 14,27" | 25° 3' 22,25" | 49.017,96 | 239.889,25 |
| Ponto 76 | 16° 50' 13,05" | 25° 3' 21,31" | 49.045,74 | 239.851,53 |
| Ponto 77 | 16° 50' 12,43" | 25° 3' 22,25" | 49.017,83 | 239.832,50 |
| Ponto 78 | 16° 50' 11,18" | 25° 3' 23,6" | 48.977,51 | 239.794,29 |
| Ponto 79 | 16° 50' 9,53" | 25° 3' 25,92" | 48.908,71 | 239.743,94 |
| Ponto 80 | 16° 50' 8,89" | 25° 3' 25,46" | 48.922,10 | 239.724,14 |
| Ponto 81 | 16° 50' 8,62" | 25° 3' 25,27" | 48.927,82 | 239.715,84 |
| Ponto 82 | 16° 50' 8,41" | 25° 3' 25,59" | 48.918,18 | 239.709,51 |
| Ponto 83 | 16° 50' 7,42" | 25° 3' 27,34" | 48.866,27 | 239.679,19 |
| Ponto 84 | 16° 50' 7,3" | 25° 3' 27,54" | 48.860,42 | 239.675,62 |
| Ponto 85 | 16° 50' 7,81" | 25° 3' 27,91" | 48.849,51 | 239.691,42 |
| Ponto 86 | 16° 50' 7,66" | 25° 3' 28,15" | 48.842,53 | 239.686,75 |
| Ponto 87 | 16° 50' 7,35" | 25° 3' 28,6" | 48.829,01 | 239.677,38 |
| Ponto 88 | 16° 50' 7,21" | 25° 3' 28,68" | 48.826,72 | 239.673,08 |
| Ponto 89 | 16° 50' 7,34" | 25° 3' 28,89" | 48.820,45 | 239.677,08 |
| Ponto 90 | 16° 50' 6,85" | 25° 3' 29,57" | 48.800,28 | 239.662,02 |
| Ponto 91 | 16° 50' 6,32" | 25° 3' 30,28" | 48.779,06 | 239.645,94 |
| Ponto 92 | 16° 50' 5,69" | 25° 3' 31,14" | 48.753,43 | 239.626,70 |
| Ponto 93 | 16° 50' 5,54" | 25° 3' 31,35" | 48.747,35 | 239.622,08 |
| Ponto 94 | 16° 50' 4,92" | 25° 3' 32,2" | 48.722,13 | 239.603,13 |
| Ponto 95 | 16° 50' 4,31" | 25° 3' 33,02" | 48.697,66 | 239.584,62 |
| Ponto 96 | 16° 50' 3,81" | 25° 3' 33,72" | 48.677,01 | 239.569,14 |
| Ponto 97 | 16° 50' 3,44" | 25° 3' 34,22" | 48.662,08 | 239.557,91 |
| Ponto 98 | 16° 50' 3,19" | 25° 3' 34,56" | 48.652,06 | 239.550,34 |
| Ponto 99 | 16° 50' 2,86" | 25° 3' 35,01" | 48.638,58 | 239.540,23 |
| Ponto 100 | 16° 50' 2,62" | 25° 3' 35,33" | 48.629,04 | 239.533,03 |
| Ponto 101 | 16° 50' 2,13" | 25° 3' 35,99" | 48.609,31 | 239.518,08 |
| Ponto 102 | 16° 50' 1,42" | 25° 3' 36,97" | 48.580,20 | 239.496,18 |

| | | | | |
|-----------|----------------|---------------|-----------|------------|
| Ponto 103 | 16° 50' 1,02" | 25° 3' 37,51" | 48.564,29 | 239.484,15 |
| Ponto 104 | 16° 50' 0,66" | 25° 3' 38" | 48.549,67 | 239.473,18 |
| Ponto 105 | 16° 50' 0,39" | 25° 3' 38,37" | 48.538,75 | 239.464,93 |
| Ponto 106 | 16° 49' 59,77" | 25° 3' 39,22" | 48.513,33 | 239.445,82 |
| Ponto 107 | 16° 49' 59,4" | 25° 3' 39,73" | 48.498,28 | 239.434,45 |
| Ponto 108 | 16° 49' 59,05" | 25° 3' 40,2" | 48.484,27 | 239.423,95 |
| Ponto 109 | 16° 49' 58,92" | 25° 3' 40,38" | 48.478,98 | 239.419,93 |
| Ponto 110 | 16° 49' 58,83" | 25° 3' 40,5" | 48.475,25 | 239.417,06 |
| Ponto 111 | 16° 49' 58,47" | 25° 3' 41" | 48.460,63 | 239.406,10 |
| Ponto 112 | 16° 49' 57,75" | 25° 3' 41,98" | 48.431,43 | 239.384,18 |
| Ponto 113 | 16° 49' 57,05" | 25° 3' 42,93" | 48.403,10 | 239.362,75 |
| Ponto 114 | 16° 49' 56,68" | 25° 3' 43,44" | 48.388,15 | 239.351,60 |
| Ponto 115 | 16° 49' 56,28" | 25° 3' 43,98" | 48.371,85 | 239.339,18 |
| Ponto 116 | 16° 49' 55,49" | 25° 3' 45,05" | 48.340,15 | 239.315,30 |
| Ponto 117 | 16° 49' 55,08" | 25° 3' 45,62" | 48.323,33 | 239.302,56 |
| Ponto 118 | 16° 49' 54,73" | 25° 3' 46,09" | 48.309,35 | 239.292,04 |
| Ponto 119 | 16° 49' 54,31" | 25° 3' 46,66" | 48.292,39 | 239.279,22 |
| Ponto 120 | 16° 49' 53,98" | 25° 3' 47,12" | 48.278,57 | 239.268,95 |
| Ponto 121 | 16° 49' 53,9" | 25° 3' 47,22" | 48.275,78 | 239.266,77 |
| Ponto 122 | 16° 49' 53,62" | 25° 3' 47,61" | 48.264,06 | 239.257,98 |
| Ponto 123 | 16° 49' 53,02" | 25° 3' 48,43" | 48.239,63 | 239.239,70 |
| Ponto 124 | 16° 49' 52,69" | 25° 3' 48,87" | 48.226,49 | 239.229,73 |
| Ponto 125 | 16° 49' 52,1" | 25° 3' 49,68" | 48.202,64 | 239.211,76 |
| Ponto 126 | 16° 49' 51,85" | 25° 3' 50,03" | 48.192,29 | 239.203,90 |
| Ponto 127 | 16° 49' 51,22" | 25° 3' 50,88" | 48.166,89 | 239.184,69 |
| Ponto 128 | 16° 49' 50,9" | 25° 3' 51,31" | 48.154,07 | 239.175,09 |
| Ponto 129 | 16° 49' 50,3" | 25° 3' 52,13" | 48.129,73 | 239.156,79 |
| Ponto 130 | 16° 49' 50,11" | 25° 3' 52,35" | 48.123,18 | 239.150,79 |
| Ponto 131 | 16° 49' 49,94" | 25° 3' 52,54" | 48.117,52 | 239.145,64 |
| Ponto 132 | 16° 49' 49,67" | 25° 3' 52,79" | 48.110,20 | 239.137,31 |
| Ponto 133 | 16° 49' 49,48" | 25° 3' 52,94" | 48.105,71 | 239.131,67 |
| Ponto 134 | 16° 49' 49,26" | 25° 3' 53,09" | 48.101,25 | 239.124,95 |
| Ponto 135 | 16° 49' 48,98" | 25° 3' 53,25" | 48.096,27 | 239.116,26 |
| Ponto 136 | 16° 49' 48,73" | 25° 3' 53,41" | 48.091,67 | 239.108,60 |
| Ponto 137 | 16° 49' 48,39" | 25° 3' 53,51" | 48.088,48 | 239.098,19 |
| Ponto 138 | 16° 49' 48,13" | 25° 3' 53,59" | 48.086,12 | 239.090,21 |
| Ponto 139 | 16° 49' 47,78" | 25° 3' 53,69" | 48.083,09 | 239.079,40 |
| Ponto 140 | 16° 49' 47,47" | 25° 3' 53,78" | 48.080,37 | 239.069,80 |
| Ponto 141 | 16° 49' 47,25" | 25° 3' 53,8" | 48.079,96 | 239.063,32 |
| Ponto 142 | 16° 49' 46,88" | 25° 3' 53,81" | 48.079,50 | 239.051,83 |
| Ponto 143 | 16° 49' 46,63" | 25° 3' 53,81" | 48.079,45 | 239.044,23 |
| Ponto 144 | 16° 49' 46,29" | 25° 3' 53,78" | 48.080,36 | 239.033,66 |
| Ponto 145 | 16° 49' 46,01" | 25° 3' 53,73" | 48.081,81 | 239.025,04 |
| Ponto 146 | 16° 49' 45,67" | 25° 3' 53,66" | 48.083,66 | 239.014,57 |
| Ponto 147 | 16° 49' 45,26" | 25° 3' 53,51" | 48.088,21 | 239.002,02 |
| Ponto 148 | 16° 49' 44,97" | 25° 3' 53,39" | 48.091,74 | 238.992,94 |
| Ponto 149 | 16° 49' 44,66" | 25° 3' 53,22" | 48.096,46 | 238.983,39 |
| Ponto 150 | 16° 49' 44,4" | 25° 3' 53,05" | 48.101,66 | 238.975,36 |
| Ponto 151 | 16° 49' 44,2" | 25° 3' 52,91" | 48.105,68 | 238.969,36 |
| Ponto 152 | 16° 49' 43,64" | 25° 3' 52,41" | 48.120,38 | 238.951,88 |
| Ponto 153 | 16° 49' 42,48" | 25° 3' 51,36" | 48.151,22 | 238.916,23 |
| Ponto 154 | 16° 49' 40,93" | 25° 3' 49,96" | 48.192,61 | 238.868,16 |
| Ponto 155 | 16° 49' 40,16" | 25° 3' 49,27" | 48.212,91 | 238.844,48 |
| Ponto 156 | 16° 49' 39,38" | 25° 3' 48,57" | 48.233,39 | 238.820,53 |
| Ponto 157 | 16° 49' 37,96" | 25° 3' 47,29" | 48.271,13 | 238.776,70 |
| Ponto 158 | 16° 49' 37,22" | 25° 3' 46,61" | 48.291,08 | 238.753,69 |
| Ponto 159 | 16° 49' 35,75" | 25° 3' 45,29" | 48.330,11 | 238.708,38 |
| Ponto 160 | 16° 49' 34,51" | 25° 3' 44,15" | 48.363,41 | 238.670,09 |

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

Resolução nº 92/2014

de 3 de Novembro

Plano Director Aeroportuário (PDA) é uma ferramenta de planeamento estritamente aeroportuário que permite o estabelecimento das directrizes de desenvolvimento futuro de cada um dos aeroportos e aeródromos do País.

Porém, Cabo Verde, com uma rede aeroportuária composta por 4 (quatro) aeroportos internacionais e 3 (três) aeródromos, não dispõe ainda de planos directores eficazes e que vinculassem as instituições.

Em 2003 foi elaborado um projecto do Plano Director do Aeroporto do Sal, que não chegou a ser publicado, mas que terá servido de base para a elaboração do presente Plano Director - Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (PD- AIAC).

Na elaboração do presente PD-AIAC teve-se em consideração a especial singularidade do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral devido não só à sua vinculação com a organização do espaço aéreo, como a complexidade da sua estrutura funcional, os requisitos desta infra-estrutura de ligação com a cidade de Espargos e a necessidade de harmonizar as suas actividades com a sua envolvimento.

Em cumprimento do estabelecido no Decreto-Lei n.º 43/2010, de 27 de Setembro, que aprova o Regulamento Nacional do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico (RNOTPU), que estabelece o regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, foi, durante a fase da sua elaboração e mediante publicação de anúncio no jornal e no *Boletim Oficial*, aberto um período de discussão pública da proposta do PD-AIAC.

Esteve em discussão/consulta pública por um período superior a 30 (trinta) dias, tendo a proposta do PD-AIAC ficado na Câmara Municipal do Sal e na sede da Agência da Aviação Civil para consulta. No âmbito da sua elaboração, teve lugar no Sal uma sessão pública para a sua socialização e recolha de subsídio.

Importa, também, referir que o Aeroporto Internacional Amílcar Cabral destina-se ao tráfego comercial, prestando serviço também a outros tipos de operações, como as evacuações médicas, aviação privada e outros serviços aéreos. Dispõe de duas pistas de orientação: a 01-19, com 3.000 metros de comprimento e 45 metros de largura; e a 07-25, com 1.500 metros de comprimento e 30 metros de largura. A faixa de pista 01-19 tem dimensões de 3.120 x 300 metros, contando a plataforma com 9 postos de estacionamento para aeronaves do tipo A340.

O PD-AIAC inclui uma proposta de desenvolvimento máximo possível com a intenção de preservar a visão estratégica de longo prazo, abrange a totalidade da área definida pela Zona 1 da servidão aeroportuária e zona de ocupação, que compreende toda a área de terreno ocupado pelas infra-estruturas que integram o aeroporto e, ainda é composto por um regulamento, uma peça gráfica da zona de desenvolvimento máximo e as suas coordenadas.

Foram ouvidos a Agência de Aviação Civil, a Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, a Câmara Municipal do Sal, a Direcção Nacional da Defesa Nacional, a Direcção Geral da Administração Interna, a Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, a Direcção Geral do Ambiente, a Direcção Geral do Património do Estado, a Direcção Geral do Turismo, a Direcção Geral do Plano, a Cabo Verde Investimentos, o Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica, o Núcleo Operacional do Sistema de Informação, o Centro de Políticas Estratégicas, a Unidade de Coordenação de Reforma do Estado e a Unidade de Coordenação e Cadastro Predial.

Assim,

Ao abrigo do disposto na Base XI-A do Decreto-Legislativo n.º 1/2006, de 13 de Fevereiro, redacção dada pelo Decreto-Legislativo n.º 6/2010, de 21 de Junho, que altera e republica as Bases do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico (LBOTPU), conjugado com o n.º 1 do artigo 61.º do Decreto-Lei n.º 43/2010, de 27 de Setembro, que aprova o Regulamento Nacional do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico (RNOTPU); e

Nos termos do n.º 2 do artigo 265.º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

Objecto

É aprovado o Plano Director do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral, abreviadamente designado PD-AIAC, cujo regulamento, a peça gráfica da zona de desenvolvimento máximo e as suas coordenadas se publicam em anexo, e que fazem parte integrante da presente Resolução.

Artigo 2.º

Revisão

1. O PD-AIAC deve ser avaliado e modificado em profundidade a cada cinco anos, ou com maior frequência nos casos em que a evolução das condições económicas, operacionais, ecológicas e financeiras assim o justifiquem.

2. A coordenação da execução, implementação e revisão do PD-AIAC é da competência da empresa exploradora dos aeroportos.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros de 16 de Outubro de 2014.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

ANEXO I

Artigo 5.º

Regulamento do Plano Director do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral

Artigo 1.º

Objecto

O objecto deste Regulamento é o estabelecimento das regras de implementação do Plano Director do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral, abreviadamente designado PD-AIAC, em conformidade com as normas e recomendações estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO) para garantir a segurança e eficácia das operações.

Artigo 2.º

Âmbito

O PD-AIAC aplica-se ao limite estabelecido pelo desenvolvimento máximo proposto do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral, em conformidade com a sua planta.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

- a) «Caminho de circulação», Um caminho definido num aeródromo terrestre destinado à circulação de aeronaves e que serve para oferecer ligação entre as partes do aeródromo.
- b) «Faixa de Pista», Uma área adjacente à borda de um pavimento, preparada de forma a servir de transição entre esse pavimento e o terreno adjacente.
- c) «Hora-pico», Hora considerada como representativa do volume de tráfego para o dimensionamento da infra-estrutura aeroportuária.
- d) «Plataforma», Uma área definida num aeródromo terrestre destinada a acolher aeronaves para fins de embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga, abastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção.
- e) «Pista», Área rectangular definida num aeródromo em terra preparada para a descolagem e aterragem de aeronaves.
- f) «Área de Segurança de Final de Pista (RESA)», Uma área simétrica ao longo do prolongamento do eixo da pista e adjacente ao final da faixa, destinada primordialmente a reduzir o risco de danos a uma aeronave que realize o toque antes da pista ou que a ultrapasse.

Artigo 4.º

Vinculação

As disposições do presente Regulamento vinculam a todas as acções de iniciativa pública, incluindo as do município, privada ou cooperativa, a realizar na área de intervenção do plano.

Critérios de desenho adoptados

1. Os critérios de desenho adoptados para o Aeroporto Internacional Amílcar Cabral são:

- a) O subsistema de movimento de aeronaves, composto pelas zonas de manobras e estacionamento, é desenhado para as horas pico do tráfego comercial definidas para os horizontes de estudo considerados dentro do desenvolvimento proposto;
- b) As áreas de acesso e de estacionamento são desenhadas para as horas de máxima afluência de passageiros;
- c) O edifício terminal de passageiros e as suas diversas dependências são desenhados em conformidade aos critérios estabelecidos pela Associação Internacional das Transportadoras Aéreas (IATA); e
- d) O resto das zonas do subsistema de actividades aeroportuárias é desenhado segundo as necessidades que a demanda de tráfego fixe para cada uma delas, tendo em consideração as características e tipologia do aeroporto de estudo.

2. O PD-AIAC inclui uma proposta de desenvolvimento máximo possível, com a intenção de preservar a visão estratégica de longo prazo, e abrange a totalidade da área definida pela Zona 1 da servidão aeroportuária e zona de ocupação, que compreende toda a área de terreno ocupado pelas infra-estruturas que integram o aeroporto.

Artigo 6.º

Composição

O PD-AIAC é composto pelos seguintes elementos:

- a) Situação de partida da infra-estrutura aeroportuária;
- b) Análise do tráfego;
- c) Demanda;
- d) Necessidades futuras;
- e) Desenvolvimento proposto;
- f) Fases de actuação e estimativa financeira;
- g) Peças gráficas ou planos;
- h) Desenvolvimento máximo possível do aeroporto;
- i) Servidões aeronáuticas e curvas isofónicas de ruído; e
- j) Estudo ambiental.

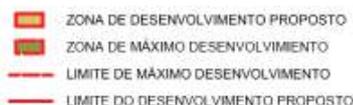
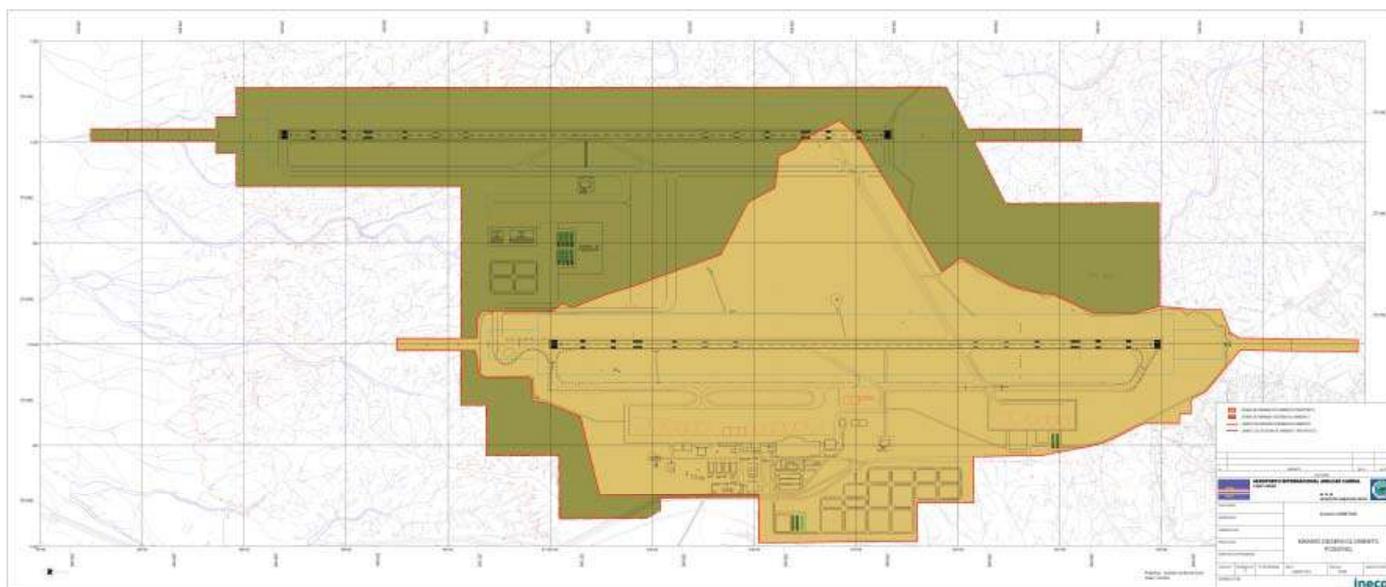
Artigo 7.º

Condicionamento e servidões

As áreas confinantes com os aeroportos civis e instalações de apoio à aviação civil que visam garantir a segurança e eficiência da utilização e funcionamento dos mesmos, bem como a segurança de pessoas e bens são sujeitas à servidão aeronáutica nos termos da Lei.

ANEXO II

Zona de Desenvolvimento Máximo



ANEXO III

Coordenadas geográficas da Zona de Desenvolvimento Máximo

| Zona 1 | Coordenadas Geográficas WGS84 | | WGS84-Lambert | |
|----------|-------------------------------|----------------|---------------|------------|
| | Latitude (N) | Longitude (W) | X | Y |
| Ponto 1 | 16° 45' 3,43" | 22° 57' 2,94" | 273.459,64 | 230.329,82 |
| Ponto 2 | 16° 45' 3,31" | 22° 57' 20,18" | 272.948,82 | 230.323,46 |
| Ponto 3 | 16° 44' 38,81" | 22° 57' 19,93" | 272.959,98 | 229.570,28 |
| Ponto 4 | 16° 44' 33,68" | 22° 57' 30,31" | 272.653,51 | 229.411,18 |
| Ponto 5 | 16° 44' 50,81" | 22° 57' 30,43" | 272.647,35 | 229.937,59 |
| Ponto 6 | 16° 44' 50,82" | 22° 57' 30,44" | 272.646,84 | 229.938,08 |
| Ponto 7 | 16° 44' 50,81" | 22° 57' 32,44" | 272.587,85 | 229.937,39 |
| Ponto 8 | 16° 44' 50,79" | 22° 57' 32,45" | 272.587,35 | 229.936,88 |
| Ponto 9 | 16° 44' 32,69" | 22° 57' 32,33" | 272.593,87 | 229.380,22 |
| Ponto 10 | 16° 44' 29,24" | 22° 57' 39,29" | 272.387,99 | 229.273,34 |
| Ponto 11 | 16° 42' 35,86" | 22° 57' 38,39" | 272.432,02 | 225.787,93 |
| Ponto 12 | 16° 42' 35,9" | 22° 57' 33,53" | 272.576,02 | 225.790,06 |
| Ponto 13 | 16° 42' 32,71" | 22° 57' 33,51" | 272.577,17 | 225.692,04 |
| Ponto 14 | 16° 42' 32,73" | 22° 57' 31,48" | 272.637,10 | 225.692,74 |
| Ponto 15 | 16° 42' 12,74" | 22° 57' 31,34" | 272.644,32 | 225.078,22 |
| Ponto 16 | 16° 42' 12,72" | 22° 57' 31,33" | 272.644,82 | 225.077,72 |
| Ponto 17 | 16° 42' 12,73" | 22° 57' 29,33" | 272.703,82 | 225.078,41 |
| Ponto 18 | 16° 42' 12,75" | 22° 57' 29,32" | 272.704,31 | 225.078,92 |
| Ponto 19 | 16° 42' 32,74" | 22° 57' 29,46" | 272.697,09 | 225.693,44 |
| Ponto 20 | 16° 42' 32,75" | 22° 57' 27,44" | 272.757,02 | 225.694,15 |
| Ponto 21 | 16° 42' 35,96" | 22° 57' 27,46" | 272.755,86 | 225.792,72 |
| Ponto 22 | 16° 42' 36,01" | 22° 57' 21,9" | 272.920,41 | 225.795,16 |

| | | | | |
|----------|----------------|----------------|------------|------------|
| Ponto 23 | 16° 43' 11,91" | 22° 57' 22,15" | 272.907,47 | 226.898,64 |
| Ponto 24 | 16° 43' 12,02" | 22° 56' 56,85" | 273.657,03 | 226.905,62 |
| Ponto 25 | 16° 43' 12" | 22° 56' 56,83" | 273.657,54 | 226.905,13 |
| Ponto 26 | 16° 43' 1,77" | 22° 56' 56,76" | 273.661,24 | 226.590,76 |
| Ponto 27 | 16° 43' 1,79" | 22° 56' 54,74" | 273.721,24 | 226.591,46 |
| Ponto 28 | 16° 43' 12,02" | 22° 56' 54,81" | 273.717,53 | 226.906,19 |
| Ponto 29 | 16° 43' 12,06" | 22° 56' 45,66" | 273.988,63 | 226.908,71 |
| Ponto 30 | 16° 43' 16,13" | 22° 56' 45,67" | 273.987,47 | 227.033,65 |
| Ponto 31 | 16° 43' 16,21" | 22° 56' 37,25" | 274.236,88 | 227.037,34 |
| Ponto 32 | 16° 43' 27,8" | 22° 56' 37,37" | 274.231,61 | 227.393,74 |
| Ponto 33 | 16° 43' 27,9" | 22° 56' 26,69" | 274.547,89 | 227.398,42 |
| Ponto 34 | 16° 43' 41,8" | 22° 56' 26,84" | 274.541,57 | 227.825,54 |
| Ponto 35 | 16° 43' 44,02" | 22° 56' 28,19" | 274.501,14 | 227.893,75 |
| Ponto 36 | 16° 43' 44" | 22° 56' 30,3" | 274.438,64 | 227.892,82 |
| Ponto 37 | 16° 43' 59,68" | 22° 56' 30,47" | 274.431,05 | 228.374,62 |
| Ponto 38 | 16° 43' 59,75" | 22° 56' 22,96" | 274.653,57 | 228.377,90 |
| Ponto 39 | 16° 44' 25,08" | 22° 56' 23,43" | 274.635,76 | 229.156,67 |
| Ponto 40 | 16° 44' 25,02" | 22° 56' 29,81" | 274.446,82 | 229.153,83 |
| Ponto 41 | 16° 44' 34,06" | 22° 56' 29,89" | 274.442,91 | 229.431,70 |
| Ponto 42 | 16° 44' 33,98" | 22° 56' 37,63" | 274.213,77 | 229.428,26 |
| Ponto 43 | 16° 44' 38,47" | 22° 56' 37,76" | 274.209,07 | 229.566,27 |
| Ponto 44 | 16° 44' 39,51" | 22° 56' 37,8" | 274.207,99 | 229.598,11 |
| Ponto 45 | 16° 44' 41,99" | 22° 56' 37,87" | 274.205,40 | 229.674,20 |
| Ponto 46 | 16° 44' 44,88" | 22° 56' 37,85" | 274.205,61 | 229.763,28 |
| Ponto 47 | 16° 44' 44,88" | 22° 56' 37,89" | 274.204,34 | 229.763,27 |
| Ponto 48 | 16° 44' 45,58" | 22° 56' 38,04" | 274.199,85 | 229.784,54 |
| Ponto 49 | 16° 44' 47,21" | 22° 56' 38,39" | 274.189,23 | 229.834,79 |
| Ponto 50 | 16° 44' 50,34" | 22° 56' 39,06" | 274.168,82 | 229.930,88 |

| | | | | |
|-----------|----------------|----------------|------------|------------|
| Ponto 51 | 16° 44' 50,69" | 22° 56' 39,13" | 274.166,66 | 229.941,67 |
| Ponto 52 | 16° 44' 50,85" | 22° 56' 39,16" | 274.165,68 | 229.946,53 |
| Ponto 53 | 16° 44' 51,04" | 22° 56' 39,2" | 274.164,55 | 229.952,20 |
| Ponto 54 | 16° 44' 52,64" | 22° 56' 39,52" | 274.154,83 | 230.001,35 |
| Ponto 55 | 16° 44' 53,4" | 22° 56' 39,73" | 274.148,49 | 230.024,76 |
| Ponto 56 | 16° 44' 54,21" | 22° 56' 39,95" | 274.141,77 | 230.049,63 |
| Ponto 57 | 16° 44' 54,54" | 22° 56' 40,05" | 274.138,83 | 230.059,89 |
| Ponto 58 | 16° 44' 54,9" | 22° 56' 40,18" | 274.134,88 | 230.070,78 |
| Ponto 59 | 16° 44' 56,1" | 22° 56' 40,76" | 274.117,63 | 230.107,67 |
| Ponto 60 | 16° 44' 56,19" | 22° 56' 40,81" | 274.116,17 | 230.110,54 |
| Ponto 61 | 16° 44' 57,94" | 22° 56' 41,72" | 274.088,86 | 230.164,14 |
| Ponto 62 | 16° 44' 58,98" | 22° 56' 42,28" | 274.072,07 | 230.195,93 |
| Ponto 63 | 16° 45' 0,03" | 22° 56' 42,85" | 274.055,21 | 230.228,04 |
| Ponto 64 | 16° 45' 0,62" | 22° 56' 43,12" | 274.046,98 | 230.246,18 |
| Ponto 65 | 16° 45' 0,89" | 22° 56' 43,23" | 274.043,82 | 230.254,50 |
| Ponto 66 | 16° 45' 1,13" | 22° 56' 43,3" | 274.041,62 | 230.261,81 |
| Ponto 67 | 16° 45' 1,55" | 22° 56' 43,38" | 274.039,27 | 230.274,80 |
| Ponto 68 | 16° 45' 1,96" | 22° 56' 43,4" | 274.038,51 | 230.287,32 |
| Ponto 69 | 16° 45' 2,33" | 22° 56' 43,41" | 274.038,11 | 230.298,61 |
| Ponto 70 | 16° 45' 2,39" | 22° 56' 43,41" | 274.038,04 | 230.300,71 |
| Ponto 71 | 16° 45' 2,94" | 22° 56' 43,39" | 274.038,52 | 230.317,44 |
| Ponto 72 | 16° 45' 3,41" | 22° 56' 43,38" | 274.038,93 | 230.332,01 |
| Ponto 73 | 16° 45' 4,29" | 22° 56' 43,37" | 274.038,95 | 230.358,87 |
| Ponto 74 | 16° 45' 6,48" | 22° 56' 43,39" | 274.038,22 | 230.426,29 |
| Ponto 75 | 16° 45' 6,77" | 22° 56' 43,38" | 274.038,24 | 230.435,19 |
| Ponto 76 | 16° 45' 6,81" | 22° 56' 45,02" | 273.989,87 | 230.436,34 |
| Ponto 77 | 16° 45' 8,58" | 22° 56' 44,99" | 273.990,51 | 230.490,61 |
| Ponto 78 | 16° 45' 8,6" | 22° 56' 46,91" | 273.933,44 | 230.490,93 |
| Ponto 79 | 16° 45' 8,62" | 22° 56' 47,11" | 273.927,64 | 230.491,62 |
| Ponto 80 | 16° 45' 8,68" | 22° 56' 47,28" | 273.922,57 | 230.493,37 |
| Ponto 81 | 16° 45' 8,9" | 22° 56' 47,63" | 273.912,26 | 230.500,10 |
| Ponto 82 | 16° 45' 9,09" | 22° 56' 47,78" | 273.907,78 | 230.505,88 |
| Ponto 83 | 16° 45' 9,54" | 22° 56' 47,99" | 273.901,32 | 230.519,60 |
| Ponto 84 | 16° 45' 9,7" | 22° 56' 48,07" | 273.898,99 | 230.524,53 |
| Ponto 85 | 16° 45' 10,6" | 22° 56' 48,55" | 273.884,72 | 230.552,17 |
| Ponto 86 | 16° 45' 10,95" | 22° 56' 48,75" | 273.878,71 | 230.562,88 |
| Ponto 87 | 16° 45' 12,48" | 22° 56' 50,62" | 273.823,08 | 230.609,71 |
| Ponto 88 | 16° 45' 13,19" | 22° 56' 51,54" | 273.795,72 | 230.631,39 |
| Ponto 89 | 16° 45' 14,09" | 22° 56' 52,73" | 273.760,40 | 230.658,74 |
| Ponto 90 | 16° 45' 14,58" | 22° 56' 53,39" | 273.740,73 | 230.673,98 |
| Ponto 91 | 16° 45' 14,58" | 22° 56' 53,39" | 273.740,72 | 230.673,99 |
| Ponto 92 | 16° 45' 16,4" | 22° 56' 55,7" | 273.671,84 | 230.729,31 |
| Ponto 93 | 16° 45' 35,19" | 22° 56' 55,57" | 273.672,94 | 231.306,95 |
| Ponto 94 | 16° 45' 35,2" | 22° 56' 57,6" | 273.612,94 | 231.307,07 |
| Ponto 95 | 16° 45' 16,23" | 22° 56' 57,73" | 273.611,82 | 230.724,04 |
| Ponto 96 | 16° 45' 14,92" | 22° 56' 58,56" | 273.587,53 | 230.683,41 |
| Ponto 97 | 16° 45' 14,84" | 22° 56' 58,55" | 273.587,92 | 230.681,14 |
| Ponto 98 | 16° 45' 13,33" | 22° 57' 2,44" | 273.472,84 | 230.634,09 |
| Ponto 99 | 16° 45' 8,52" | 22° 57' 2,4" | 273.474,67 | 230.486,26 |
| Ponto 100 | 16° 45' 6,77" | 22° 57' 2,71" | 273.465,95 | 230.432,51 |
| Ponto 101 | 16° 45' 3,43" | 22° 57' 2,93" | 273.459,70 | 230.329,82 |

Resolução nº 93/2014

de 3 de Novembro

Plano Director Aeroportuário (PDA) é uma ferramenta de planeamento estritamente aeroportuário que permite o estabelecimento das directrizes de desenvolvimento futuro de cada um dos aeroportos e aeródromos do País.

Porém, Cabo Verde, com uma rede aeroportuária composta por quatro aeroportos internacionais e três aeródromos, não dispõe ainda de planos directores eficazes e que vinculassem as instituições.

Em 2008 foi elaborado um projecto do Plano Director do Aeroporto da Boavista, que não chegou a ser publicado, mas que terá servido de base para a elaboração do presente Plano Director - Aeroporto Internacional Aristides Pereira (PD- AIAP).

Na elaboração do presente PD-AIAP teve-se em consideração a especial singularidade do Aeroporto Internacional Aristides Pereira devido não só à sua vinculação com a organização do espaço aéreo, como a complexidade da sua estrutura funcional, os requisitos desta infra-estrutura de ligação com a cidade de Rabil e a necessidade de harmonizar as suas actividades com a sua envolvimento.

Em cumprimento do estabelecido no Decreto-Lei n.º 43/2010, de 27 de Setembro, que aprova o Regulamento Nacional do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico (RNOTPU), que estabelece o regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, foi, durante a fase da sua elaboração e mediante publicação de anúncio no jornal e no *Boletim Oficial*, aberto um período de discussão pública da proposta do PD-AIAP.

Esteve em discussão/consulta pública por um período superior a trinta dias, tendo a proposta do PD-AIAP ficado na Câmara Municipal da Boavista e na sede da Agência da Aviação Civil para consulta. No âmbito da sua elaboração, teve lugar no Sal Rei uma sessão pública para a sua socialização e recolha de subsídio.

Importa, também, referir que o Aeroporto Internacional Aristides Pereira destina-se ao tráfego comercial, prestando serviço também a outros tipos de operações, como as evacuações médicas, aviação privada e outros serviços aéreos.

O AIAP dispõe duma pista com orientação 03-21. O seu comprimento é de 2.100 m e a sua largura de 45 m. A faixa da pista mede 2250x150 m, as duas cabeceiras têm uma área de segurança de extremo de pista (RESA) com dimensão 90x90 m cada uma. A pista dispõe de duas saídas perpendiculares à mesma, de 27m de largura e dão acesso à plataforma de estacionamento. As duas cabeceiras dispõem de plataforma de viragem na altura das soleiras. O aeroporto dispõe duma plataforma para o estacionamento de aeronaves com 3 postos para aeronaves tipo C e 2 para tipo D.

O PD-AIAP inclui uma proposta de desenvolvimento máximo possível com a intenção de preservar a visão estratégica de longo prazo, abrange a totalidade da área definida pela Zona 1 da servidão aeroportuária e zona de

ocupação, que compreende toda a área de terreno ocupado pelas infra-estruturas que integram o aeroporto e, ainda é composto por um regulamento, uma peça gráfica da zona de desenvolvimento máximo e as suas coordenadas.

Foram ouvidos a Agência de Aviação Civil, a Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, a Câmara Municipal da Boavista, a Direcção Nacional da Defesa Nacional, a Direcção Geral da Administração Interna, a Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, a Direcção Geral do Ambiente, a Direcção Geral do Património do Estado, a Direcção Geral do Turismo, a Direcção Geral do Plano, a Cabo Verde Investimentos, o Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica, o Núcleo Operacional do Sistema de Informação, o Centro de Políticas Estratégicas, a Unidade de Coordenação de Reforma do Estado e a Unidade de Coordenação e Cadastro Predial.

Assim,

Ao abrigo do disposto na Base XI-A do Decreto-Legislativo n.º 1/2006, de 13 de Fevereiro, redacção dada pelo Decreto-Legislativo n.º 6/2010, de 21 de Junho, que altera e republica as Bases do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico (LBOTPU), conjugado com o n.º 1 do artigo 61.º do Decreto-Lei n.º 43/2010, de 27 de Setembro, que aprova o Regulamento Nacional do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico (RNOTPU); e

Nos termos do n.º 2 do artigo 265.º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

Objecto

É aprovado o Plano Director do Aeroporto Internacional Aristides Pereira, abreviadamente designado PD-AIAP, cujo Regulamento, a peça gráfica da zona de desenvolvimento máximo e as suas coordenadas se publicam em anexo, e que fazem parte integrante da presente Resolução.

Artigo 2.º

Revisão

1. O PD-AIAP deve ser avaliado e modificado em profundidade a cada cinco anos, ou com maior frequência nos casos em que a evolução das condições económicas, operacionais, ecológicas e financeiras assim o justifiquem.

2. A coordenação da execução, implementação e revisão do PD-AIAP é da competência da empresa exploradora dos aeroportos.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros de 16 de Outubro de 2014.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

ANEXO I

Regulamento do Plano Director do Aeroporto Internacional Aristides Pereira

Artigo 1.º

Objecto

O presente Regulamento estabelece as regras de implementação do Plano Director do Aeroporto Internacional Aristides Pereira, abreviadamente designado PD-AIAP, em conformidade com as normas e recomendações estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO) para garantir a segurança e eficácia das operações.

Artigo 2.º

Âmbito

O PD-AIAP aplica-se ao limite estabelecido pelo desenvolvimento máximo proposto do Aeroporto Internacional Aristides Pereira, em conformidade com a sua planta.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente Regulamento, entende-se por:

- a) «Caminho de circulação», Um caminho definido num aeródromo terrestre destinado à circulação de aeronaves e que serve para oferecer ligação entre as partes do aeródromo.
- b) «Faixa de Pista», Uma área adjacente à borda de um pavimento, preparada de forma a servir de transição entre esse pavimento e o terreno adjacente.
- c) «Hora-pico», Hora considerada como representativa do volume de tráfego para o dimensionamento da infra-estrutura aeroportuária.
- d) «Plataforma», Uma área definida num aeródromo terrestre destinada a acolher aeronaves para fins de embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga, abastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção.
- e) «Pista», Área rectangular definida num aeródromo em terra preparada para a descolagem e aterragem de aeronaves.
- f) «Área de Segurança de Final de Pista (RESA)», Uma área simétrica ao longo do prolongamento do eixo da pista e adjacente ao final da faixa, destinada primordialmente a reduzir o risco de danos a uma aeronave que realize o toque antes da pista ou que a ultrapasse.

Artigo 4.º

Vinculação

As disposições do presente Regulamento vinculam a todas as acções de iniciativa pública, incluindo as do município, privada ou cooperativa, a realizar na área de intervenção do plano.

Artigo 5.º

Critérios de desenho adoptados

1. Os critérios de desenho adoptados para o Aeroporto Internacional Aristides Pereira são:

- a) O subsistema de movimento de aeronaves, composto pelas zonas de manobras e estacionamento, é desenhado para as horas pico do tráfego comercial definidas para os horizontes de estudo considerados dentro do desenvolvimento proposto;
- b) As áreas de acesso e de estacionamento são desenhadas para as horas de máxima afluência de passageiros;
- c) O edifício terminal de passageiros e as suas diversas dependências são desenhados em conformidade aos critérios estabelecidos pela Associação Internacional das Transportadoras Aéreas (IATA); e
- d) O resto das zonas do subsistema de actividades aeroportuárias é desenhado segundo as necessidades que a demanda de tráfego fixe para cada uma delas, tendo em consideração as características e tipologia do aeroporto de estudo.

2. O PD-AIAP inclui uma proposta de desenvolvimento máximo possível, com a intenção de preservar a visão estratégica de longo prazo, e abrange a totalidade da área definida pela Zona 1 da servidão aeroportuária e zona de ocupação, que compreende toda a área de terreno ocupado pelas infra-estruturas que integram o aeroporto.

Artigo 6.º

Composição

O PD-AIAP é composto pelos seguintes elementos:

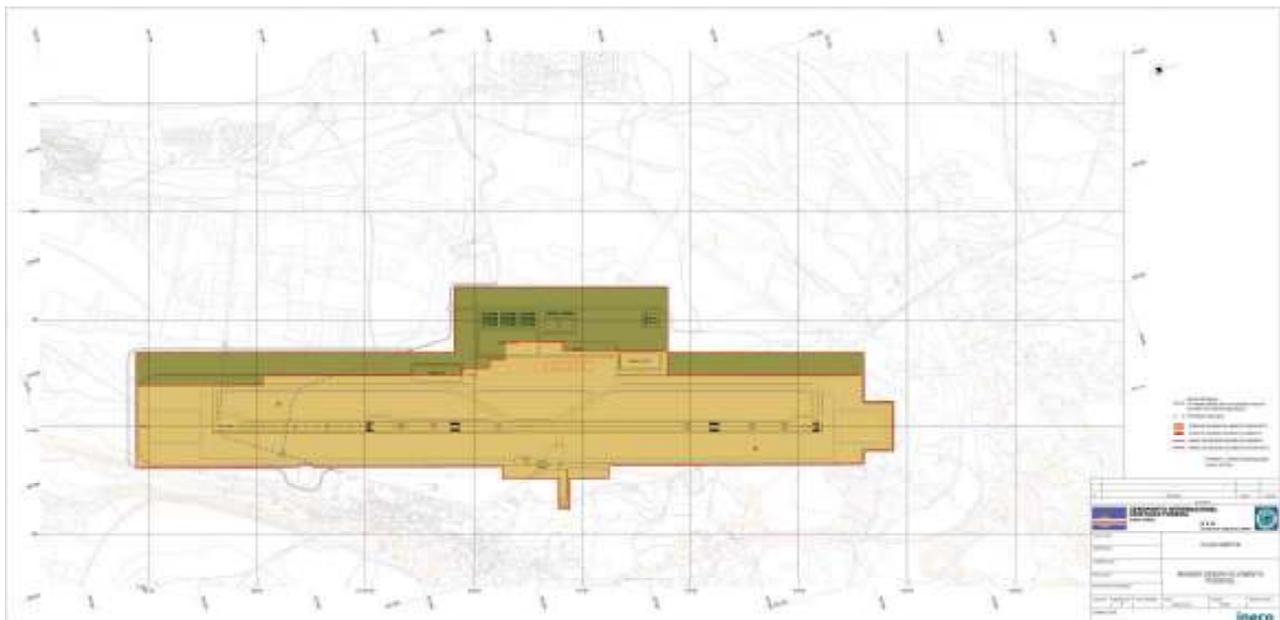
- a) Situação de partida da infra-estrutura aeroportuária;
- b) Análise do tráfego;
- c) Demanda;
- d) Necessidades futuras;
- e) Desenvolvimento proposto;
- f) Fases de actuação e estimativa financeira;
- g) Peças gráficas ou planos;
- h) Desenvolvimento máximo possível do aeroporto;
- i) Servidões aeronáuticas e curvas isofónicas de ruído; e
- j) Estudo ambiental.

Artigo 7.º

Condicionamento e servidões

As áreas confinantes com os aeroportos civis e instalações de apoio à aviação civil que visam garantir a segurança e eficiência da utilização e funcionamento dos mesmos, bem como a segurança de pessoas e bens são sujeitas à servidão aeronáutica nos termos da Lei.

ANEXO II

Zona de Desenvolvimento Máximo

- NOVA ESTRADA
(O traçado idóneo deve ser estudado mais em pormenor em estudos específicos)
- — — — — ESTRADA AFETADA
- ZONA DE DESENVOLVIMENTO PROPOSTO
- ZONA DE MÁXIMO DESENVOLVIMENTO
- — — — — LIMITE DE MÁXIMO DESENVOLVIMENTO
- — — — — LIMITE DO DESENVOLVIMENTO PROPOSTO

ANEXO III

Coordenadas geográficas da Zona de Desenvolvimento Máximo

| Zona 1 | Coordenadas Geográficas WGS84 | | WGS84-Lambert | |
|----------|-------------------------------|----------------|---------------|------------|
| | Latitude(N) | Longitude(W) | X | Y |
| Ponto 1 | 16° 8' 14,43" | 22° 53' 10,58" | 280.701,70 | 162.464,74 |
| Ponto 2 | 16° 8' 8,86" | 22° 53' 12,31" | 280.651,39 | 162.293,48 |
| Ponto 3 | 16° 8' 7,52" | 22° 53' 7,66" | 280.789,80 | 162.252,82 |
| Ponto 4 | 16° 8' 5,96" | 22° 53' 8,14" | 280.775,73 | 162.204,90 |
| Ponto 5 | 16° 8' 7,31" | 22° 53' 12,79" | 280.637,31 | 162.245,56 |
| Ponto 6 | 16° 8' 3,48" | 22° 53' 13,98" | 280.602,68 | 162.127,67 |
| Ponto 7 | 16° 7' 59,18" | 22° 53' 15,31" | 280.563,84 | 161.995,46 |
| Ponto 8 | 16° 7' 59,69" | 22° 53' 17,06" | 280.511,78 | 162.010,75 |
| Ponto 9 | 16° 7' 32,55" | 22° 53' 25,39" | 280.268,50 | 161.175,42 |
| Ponto 10 | 16° 7' 32,4" | 22° 53' 25,48" | 280.266,10 | 161.170,64 |
| Ponto 11 | 16° 7' 31,98" | 22° 53' 25,8" | 280.256,54 | 161.157,57 |
| Ponto 12 | 16° 7' 31,57" | 22° 53' 26,03" | 280.249,73 | 161.144,92 |
| Ponto 13 | 16° 7' 30,98" | 22° 53' 26,2" | 280.244,68 | 161.126,98 |
| Ponto 14 | 16° 7' 30,18" | 22° 53' 26,11" | 280.247,75 | 161.102,24 |
| Ponto 15 | 16° 7' 7,01" | 22° 53' 33,24" | 280.039,45 | 160.389,14 |
| Ponto 16 | 16° 7' 10,57" | 22° 53' 45,67" | 279.669,64 | 160.496,41 |
| Ponto 17 | 16° 7' 11,93" | 22° 53' 50,44" | 279.527,87 | 160.537,59 |
| Ponto 18 | 16° 7' 57,68" | 22° 53' 36,26" | 279.941,60 | 161.946,08 |
| Ponto 19 | 16° 8' 0,55" | 22° 53' 46,16" | 279.646,98 | 162.032,60 |
| Ponto 20 | 16° 8' 19,96" | 22° 53' 40,15" | 279.822,42 | 162.630,16 |
| Ponto 21 | 16° 8' 31,22" | 22° 53' 36,66" | 279.924,21 | 162.976,84 |
| Ponto 22 | 16° 8' 28,35" | 22° 53' 26,76" | 280.218,85 | 162.889,96 |
| Ponto 23 | 16° 8' 56,57" | 22° 53' 18,01" | 280.474,09 | 163.758,88 |
| Ponto 24 | 16° 8' 55,68" | 22° 53' 14,9" | 280.566,70 | 163.731,98 |
| Ponto 25 | 16° 8' 54,43" | 22° 53' 10,54" | 280.696,39 | 163.694,30 |
| Ponto 26 | 16° 8' 58,73" | 22° 53' 9,21" | 280.735,26 | 163.826,62 |
| Ponto 27 | 16° 8' 56,61" | 22° 53' 1,89" | 280.953,15 | 163.762,65 |
| Ponto 28 | 16° 8' 52,3" | 22° 53' 3,22" | 280.914,22 | 163.630,06 |
| Ponto 29 | 16° 8' 51,75" | 22° 53' 1,29" | 280.971,74 | 163.613,35 |
| Ponto 30 | 16° 8' 14,96" | 22° 53' 12,43" | 280.646,89 | 162.480,85 |

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

—oço—

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E MINISTÉRIO
DAS FINANÇAS E DO PLANEAMENTO

Gabinete dos Ministros

Portaria nº 55/2014

de 3 de Novembro

A Resolução n.º 74/2010, de 20 de Dezembro, cria e regulamenta a Unidade Técnica Operacional e de Gestão da Base de Dados Jurídica dos PALOP – UTO-G, com o propósito de garantir a manutenção, supervisão, sustentabilidade e permanente actualização, a nível nacional,

de toda a Legislação, Doutrina e Jurisprudência publicadas desde a independência até a actualidade em todos os PALOP.

Para além do Ministério da Justiça, que tutela e coordena a Base de Dados, integra o seu processo de manutenção e actualização a Imprensa Nacional de Cabo Verde (INCV), que participou na definição das funcionalidades do sistema e desempenha um papel fundamental, como fonte oficial da informação jurídica, e a Casa do Cidadão (CC) que funciona como o *front office* do sistema.

O acesso à Base de Dados é gratuito. Entretanto, para o acesso integral aos documentos é necessário o pagamento de uma verba, cujo preço mínimo é de 27.566\$00 (que equivalem a 250 Euros).

A Resolução n.º 74/2010 estabelece que a comparticipação nas receitas entre os diversos intervenientes na alimentação do portal, designadamente a INCV e a CC, é objecto de acordo interno entre as partes.

Para efeitos de rateio das receitas arrecadadas a nível nacional, existe já um acordo entre as entidades que compõem a UTO-G nos termos seguintes:

- I. 45% para a UTO-G;
- II. 40% para a INCV; e
- III. 15% para a CC.

Foram ouvidas as entidades que compõem a UTO-G;

No uso da faculdade conferida pela alínea *b*) do artigo 205º e pelo n.º 3 do artigo 264º da Constituição;

Manda o Governo, pelos Ministros da Justiça e das Finanças e do Planeamento, ao abrigo do artigo 18º da Resolução n.º 74/2010, de 20 de Dezembro, o seguinte:

Artigo 1º

Objecto

O presente diploma estabelece o rateio das receitas resultantes das subscrições nacionais pelas entidades que compõem a UTO-G, conforme quadro em anexo e que dele faz parte integrante e baixa assinado pelos Ministros da Justiça e das Finanças e do Planeamento.

Artigo 2º

Entrada em vigor

O presente diploma entra imediatamente em vigor.

Gabinete dos Ministros da Justiça e das Finanças e do Planeamento, na Praia, aos 12 de Setembro de 2014. – Os Ministros, *José Carlos Lopes Correia - Cristina Isabel Lopes da Silva Monteiro Duarte*

ANEXO

| Serviços | Percentagem |
|----------|-------------|
| UTO-G | 45% |
| INCV | 40% |
| CC | 15% |

Os Ministros da Justiça e das Finanças e do Planeamento, *José Carlos Lopes Correia - Cristina Isabel Lopes da Silva Monteiro Duarte*



I SÉRIE
**BOLETIM
OFICIAL**

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electronico: www.incv.cv



Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde
C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09
Email: kioske.incv@incv.cv / incv@incv.cv

I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do *Boletim Oficial* devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-Lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.