

TERMINAL BAGAGEM TRANSFERÊNCIAS

Tarefas

Terminal de transferências Recolha junto ao avião da bagagem em transferência *transfer baggage* e encaminhamento para o terminal Descarregamento e separação por destinos Entrega junto ao avião de partida Bagagem fora de formato *out-of-gauge baggage*, exemplos Bicicletas, equipamento de golfe (bolsa com tacos), pranchas de surf, pranchas de windsurf, pranchas pequenas (sandboard-bodyboard-snowboard), equipamento de esqui (bastões, botas ou prancha), equipamento de pesca, carrinho de bebé, canil animal despachado no porão

Tempos de ligação

Tempos de ligação Ligação curta *short connection* Ligação para o próprio dia Ligação para o dia seguinte

Irregularidades

No funcionamento de um terminal de bagagem em transferência existem factores exteriores que provocam irregularidades na sua operacionalidade: Alterações de stands/estacionamento com o avião em rolagem/avião no chão Bagagem em transferência misturada com a restante bagagem - não separada na partida Nos aviões contentorizados a bagagem em transferência carregada no bulk Atrasos no descarregamento da aeronave o que diminui de imediato o tempo de ligação No descarregamento os contentores não são separados por tipos de bagagem/diferentes terminais

Sistema RFID

Sistema RFID Sistema RFID vem substituir o sistema de código de barras. Este novo sistema apresenta grande eficiência na localização da bagagem. A etiqueta RFID é colocada na bagagem à chegada ao aeroporto, caso esta se destine a ser transferida para outro voo. A utilização desta etiqueta em vez da etiqueta de código de barras, permite de forma mais eficiente assegurar que a bagagem é transferida para o voo correto. A etiqueta RFID só pode ser utilizada uma única vez, tal como no sistema de código de barras. É recomendado que a etiqueta seja retirada da bagagem após o voo, apesar de não haver qualquer problema no caso de não ser retirada.

Aeroporto Lisboa - Terminal para bagagens em transferência

Aeroporto se Lisboa "...No que concerne ao novo **Terminal para Bagagens em Transferência** temos que recuar a 2004, ano em que foi projectado, tendo em atenção os constrangimentos que já se viviam no terminal de bagagens principal, face ao grande volume de tráfego e de transferência que se começou a sentir a partir desse ano, principalmente oriunda do Brasil e de África, de acordo com **a nova estratégia da TAP**. Perante estes factos havia que tomar medidas urgentes que passassem por: Aumentar a capacidade de processamento do terminal principal de bagagem de partida para fazer face à crescente procura; Construir um novo terminal para bagagens em transferência, com capacidade para processar 1.200 bagagens por hora, junto à plataforma central onde é possível estacionar a grande maioria de aeronaves de maior porte, por forma a proporcionar um aumento da capacidade de processamento do terminal principal e minimizar a distância a percorrer pelos veículos que transportam a bagagem; Na altura em que foi projectado o TBT (2004) a TAP assegurava ligações directas a 42 destinos a partir do ALS representando 45% do número de movimentos (52.794) e 50% do número total de passageiros do aeroporto (5.211.924). Em 2008, o número de destinos directos operados pela TAP aumentou para 62, representando 61% do número total de movimentos e 55% do número total de passageiros do aeroporto (cerca de 13,5 milhões). O aumento de quase 50% nos destinos directos operados pela TAP entre 2004 e 2008, traduziu-se num aumento de 35% de passageiros transportados (+ 3 milhões) tendo a percentagem do total de passageiros em transferência da TAP vindo a aumentar gradualmente até atingir 37% em Agosto de 2008. Face aos acontecimentos ocorridos em 10 de Agosto de 2006, e no intuito de proteger todos os passageiros contra o novo tipo de ameaça com explosivos líquidos, a União Europeia adoptou medidas de segurança que vieram a restringir a quantidade de líquidos permitidos a passar nos

pontos de rastreio de passageiros com bagagem de mão. Essas medidas, que entraram em vigor no dia 6 de Novembro de 2006, vieram colocar ainda mais pressão nos terminais de bagagem que viram aumentar em 30% o volume de bagagem processada. Por tudo isto, houve necessidade de proceder a um aumento da capacidade do TBT de uma capacidade inicial para o qual foi projectado de 1.200 bagagens por hora, **através de um processamento de separação de bagagens manual**, para uma capacidade bastante superior de 2.400 bagagens por hora através de um processamento automático. Este aumento de capacidade passou pela ampliação da infra-estrutura, que cresceu cerca de 17 metros para Norte e para Sul, e pela instalação de um sistema de "sorting" automático da bagagem que permite o processamento até 30 voos em simultâneo. Esta solução contempla ainda uma nova solução tecnológica da última geração que permite o processamento de bagagens através de rádio frequência (RFID). O ALS é, assim, pioneiro a nível mundial, a ter uma integração completa da bagagem em transferência com o RFID. O novo sistema permitirá a colocação de etiquetas de rádio frequência em toda a bagagem que chegue ao terminal de bagagem em transferência vinda de outros aeroportos. No total, o investimento no terminal de bagagens em transferência foi de 6 milhões de euros. No que respeita à beneficiação dos outros sistemas de processamento de bagagens, ainda em 2006 procedeu-se ao aumento de capacidade do sistema principal de bagagem de partida (passou de 1.800 para 4.300 bagagens por hora) e à instalação de todo o equipamento que permite o rastreio a 100% da bagagem de porão..."

Aeroporto de Lisboa - Novo Terminal Internacional e de Transferência

Processamento de passageiros em transferência e de bagagem em transferência

Entrou no dia 17 de Julho de 2013, em funcionamento, o novo Novo Terminal Internacional e de Transferência do Aeroporto de Lisboa, que corresponde a um importante passo com vista à conclusão do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto de Lisboa, iniciado em 2007 com a abertura do Terminal 2. Tendo em vista a sua missão de gerir de forma eficiente e inovadora o Aeroporto de Lisboa, otimizando a sua capacidade e assegurando o crescimento sustentado do negócio, a ANA-Aeroportos de Portugal, SA, prossegue a implementação de um ambicioso plano de expansão, iniciado há cerca de seis anos e com um investimento total de mais de 350 milhões de euros tendo como principal objetivo aumentar a capacidade do aeroporto para servir melhor todos os seus clientes sejam eles companhias aéreas ou passageiros. **A mudança do paradigma de operação da TAP, até então fundamentalmente baseada em tráfego ponto-o-ponto, para tráfego de transferência**, associada ao seu contínuo crescimento, obrigou o Aeroporto a fazer uma profunda alteração estrutural de forma a acomodar aquele que é, já hoje, um dos principais segmentos de tráfego deste aeroporto e uma das suas maiores alavancas de crescimento. Todas estas alterações foram sendo introduzidas de forma faseada, acomodando o crescimento do tráfego, designadamente de transferência, com recurso a soluções provisórias. A abertura, agora anunciada, de Novo Terminal Internacional e de Transferência é um elemento chave do plano de desenvolvimento em curso, na medida em que corresponde à construção das áreas necessárias ao processamento de passageiros em transferência e à ampliação do sistema de bagagem, permitindo assim o alinhamento da capacidade nos vários subsistemas do Aeroporto de Lisboa, entretanto também eles alvo de expansão em fases anteriores do Plano de Desenvolvimento. A conclusão deste **Terminal vai ainda permitir a abertura das novas áreas de controlo de passaportes tanto nas chegadas como nas partidas, uma nova área de rastreio de segurança para passageiros em transferência, novas portas de desembarque para passageiros oriundos de aeronaves estacionadas em posições de estacionamento remotas, nova área comercial e de lazer, ampliação da sala de recolha de bagagem e do sistema de tratamento de bagagem de partidas, chegadas e transferências**. A todas estas obras estão associadas melhorias significativas ao nível da qualidade do serviço, redução de tempos de espera, eficiência e capacidade para acomodar situações de irregularidade dentro de limites aceitáveis de serviço, o que antes não acontecia por se estar a operar no limite da capacidade instalada e com recurso a soluções provisórias. A

capacidade instalada no Serviço de Estrangeiros e Fronteiras passa das atuais 16 posições (convencionais e eletrónicas) nas partidas, para 30 posições de controlo (convencionais e eletrónicas). Nas chegadas, o mesmo número passa de 21 posições para 30 posições de controlo. Associado à conclusão do Novo Terminal Internacional e de Transferência é criada uma nova área comercial e de lazer que permitirá oferecer aos passageiros, uma oferta mais diversificada de lojas e serviços, bem como melhores condições de espera e de circulação. Por último, a libertação da área atualmente ocupada, provisoriamente, pelo controlo de segurança de passageiros em transferência, permitirá, na fase subsequente do Plano ampliar a área do controlo de segurança de passageiros locais possibilitando a redução dos tempos de espera. A abertura desta nova área e a conclusão total das intervenções associadas ao Plano de Desenvolvimento, irão permitir, ao Aeroporto de Lisboa, enormes melhorias ao nível da qualidade de serviço prestada aos passageiros e companhias aéreas e **aumentar a capacidade declarada numa primeira fase para 40 movimentos por hora e, posteriormente para 42 movimentos por hora**, quando no início do plano esta se situava em 34, ou seja, um aumento de quase 25%. Os marcos do Plano de Desenvolvimento Depois da abertura do Terminal 2 em Agosto de 2007, no ano seguinte foi inaugurada uma nova praça de restauração com um layout mais organizado, um espaço funcional e moderno, com mais conforto, luz natural, com design e arquitetura únicos e uma maior diversidade de escolha. Nesse mesmo ano teve início a exploração do novo complexo de carga e novas plataformas de estacionamento de aeronaves junto ao Terminal 2, o que juntamente com a construção de novas posições de estacionamento permitiu aumentar o seu número de 51 para 64. Em 2009, 10 novas portas de embarque com pontes telescópicas foram postas em operação e associadas a elas foi ampliada a oferta comercial da área Não-Schengen. Também as instalações de rent-a-car foram mais tarde ampliadas. Já em 2012, deu-se a abertura da nova área de retalho incluindo uma loja walk trough e 7 novas lojas do segmento alto. O segundo semestre de 2012 ficou ainda assinalado pela abertura da estação do Metro de Lisboa no Aeroporto, novos locais de paragem de autocarros urbanos e de turismo e da loja Portfolio. Com a conclusão do Plano de Desenvolvimento, a visão do Aeroporto de Lisboa de se posicionar como o maior hub Europeu para o Brasil e como plataforma central de conexão entre a Europa e África, complementada com o incremento de novos segmentos de oferta de serviços aéreos dinamizadores da atividade económica, garantindo níveis de qualidade de serviço de acordo com a média Europeia, torna-se, cada vez mais, uma realidade. Indicadores chave Ampliação das aéreas de terminal de passageiros e bagagem de 230 mil m² para 406 mil m², aumento e melhoria da área de desembarque por autocarro de passageiros de aeronaves parqueadas em stands remotos e aumento e melhoria das áreas e facilidades para transferência de passageiros designadamente de controlo de segurança de passageiros e bagagem de mão para passageiros em voos de ligação. Aumento e melhoria do controlo de fronteira de 13 para 24 postos de controlo eletrónico; de 24 para 36 posições de controlo manual de fronteira; instalação de nova tecnologia no controlo fronteira que melhora em 50% o tempo de processamento. Ampliação da sala de recolha de bagagem com a instalação de 5 tapetes adicionais para entrega de bagagem. Uma nova área comercial de 2.000 metros quadrados, com 20 novas lojas de grandes insígnias internacionais.