

Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna



Diogo João Henriques dos Santos

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais

XXXV Curso de Formação de Oficiais de Polícia

**O papel da PSP na proteção de pontos sensíveis
face à ameaça terrorista: O caso do aeroporto
Francisco Sá Carneiro**

Orientadora:

Professora Doutora Raquel dos Santos Duque

Lisboa, 15 de maio, 2023



Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna



Diogo João Henriques dos Santos

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais

XXXV Curso de Formação de Oficiais de Polícia

**O papel da PSP na proteção de pontos sensíveis
face à ameaça terrorista: O caso do aeroporto
Francisco Sá Carneiro**

Orientadora:

Professora Doutora Raquel dos Santos Duque

Lisboa, 15 de maio, 2023





Estabelecimento de Ensino: Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna

Curso: XXXV CFOP

Orientadora: Professora Doutora Raquel dos Santos Duque

Título: O papel da PSP na proteção de pontos sensíveis face à ameaça terrorista: O caso do aeroporto Francisco Sá Carneiro

Autor: Diogo João Henriques dos Santos

Local de Edição: Lisboa

Data de Edição: 15 de maio de 2023

Dissertação apresentada ao Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna com vista à obtenção do grau de Mestre em Ciências Policiais, elaborada sob a orientação da Professora Doutora Raquel dos Santos Duque.

Dedicatória

*Aos meus super pais.
À memória do meu padrinho.*

Agradecimentos

Volvidos quase cinco anos deste reboiço emocional é altura de dar o ponto final nesta extenuante mas valiosa etapa da minha vida. Seria ingrato não reconhecer a importância que vários de vós infundiram neste processo. Souberam-me dar o alento necessário para nunca baixar os braços perante qualquer adversidade.

Em primeiro lugar, agradecer à Professora Doutora Raquel Duque pela orientação e por todo o apoio prestado durante a realização deste trabalho.

À Doutora Carla Pinto, Diretora de Facilitação e Segurança da ANAC, ao Doutor António Loureiro, Gestor de Segurança do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, ao Intendente Daniel Magalhães, Subintendente Adriano Anselmo, Subintendente João Pestana, Comissário Jorge Teixeira, Comissário Leandro Andrade e restantes Oficiais, Chefes e Agentes por me terem concedido as entrevistas e pela partilha de conhecimento.

Aos meus pais, por todo o carinho e por fazerem de mim quem eu sou hoje. Sem eles nada disto seria possível.

Ao meu irmão Tiago e à Patrícia pelo esforço conjunto em manter a sanidade mental durante a pandemia. Se em algumas ocasiões desejei viver sozinho, noutras senti-me reconfortado com a vossa presença.

Ao meu tio Marcos pela orientação e por me ter ajudado a escolher o caminho certo, na hora certa.

Aos meus avós, primos e tios pela paciência em me terem aturado nos bons e nos maus momentos. Pelos abraços, sorrisos e conversas que fomos partilhando durante estes cinco anos, sou grato.

À Inês, por todo o amor, companhia, amizade e pela sua função enquanto “caça gralhas” pela madrugada fora. À família da Inês pelos bons momentos e pela cumplicidade.

Aos meus amigos – sobretudo ao Zeca, Luciano, Gui e Dani - o meu sincero obrigado. A distância nem sempre facilitou a nossa interação mas regozijo o facto de ainda manter um contacto saudável com alguns de vós.

Ao meu companheiro de quatro patas, que só eu sei o significado que tem para mim.

Ao Quarteto do Norte pelas histórias partilhadas e pelas longas horas de viagem. O sufoco na hora de partir e a felicidade na ânsia de chegar.

Aos meus amigos africanos um agradecimento muito especial. Que o destino nos faça reencontrar novamente. Aos que ficaram pelo caminho, nunca percam essa força de vontade que vos trouxe até aqui.

Ao *Intel*, por tudo aquilo que vós sabeis.

A ti, tio e padrinho, que tão orgulhoso estarias desta conquista.

Sinto-me mais competente. Mais capaz. Mais forte. Acima de tudo, melhor pessoa.

Grato por tudo.

Epígrafe

*“All of us are born with a miraculous ability to determine
the direction from which sound approach us.”*

Aaron Phillip, 1998

Resumo

O terrorismo constitui-se como uma das principais ameaças às infraestruturas críticas e pontos sensíveis nacionais, nomeadamente, às infraestruturas aeroportuárias, comprometendo a segurança de todos os passageiros e dos próprios Estados, dado que, a aviação civil é uma área com uma expansão evidente e existe um histórico bastante considerável de ataques levados a cabo nestes espaços.

O novo paradigma securitário, caracterizado por ameaças mais complexas, vem revelar fragilidades no setor da proteção das infraestruturas críticas, tendo em conta que não existe um plano nacional adequado à proteção destes domínios.

O aeroporto Francisco Sá Carneiro tem vindo a ganhar preponderância como infraestrutura com uma elevada importância estratégica nacional, servindo a região norte do país e da Península Ibérica, ao acolher cada vez mais passageiros, oferecendo um maior número de rotas e colaborando com mais companhias aéreas.

A Polícia de Segurança Pública é a Força de Segurança com competência na proteção desta infraestrutura e, ao longo deste trabalho, propusemo-nos aferir se o papel desempenhado por esta Polícia se adequa às novas necessidades securitárias, por força das alterações da organização da segurança da aviação civil e do surgimento de novas ameaças.

Com este intuito, averiguámos se esta Polícia ministra uma eficaz formação aos seus polícias e verificámos se o número de recursos humanos são consonantes com a relevância atribuída a este aeroporto. Para tal, recorreremos a um conjunto de métodos e técnicas, com forte aplicabilidade nesta matéria, para podermos responder às questões de investigação.

Assim, a metodologia adotada é qualitativa e exploratória realizando uma fase de pesquisa, precedida a uma revisão da literatura e de uma observação direta, bem como, uma análise de informação obtida e a aplicação de entrevistas semi estruturadas, dirigidas a vários elementos, que por inerência das suas funções ou pelo seu conhecimento nesta matéria nos poderão dar um contributo importante.

Palavras-chave: Aviação civil; infraestruturas críticas; Polícia de Segurança Pública; terrorismo

Abstract

Terrorism constitutes one of the main threats to critical infrastructure and sensitive points, namely, airport infrastructure, compromising the safety of all passengers and of the States themselves, given that civil aviation is an area with an evident expansion and there is a very considerable amount of attacks carried out in these spaces.

The new security paradigm, characterized by more complex threats, reveals weaknesses in the critical infrastructure protection sector, taking into account that there is no adequate national plan to protect these infrastructures.

Francisco Sá Carneiro Airport has been gaining prominence as an infrastructure of high national strategic importance, serving the northern region of the country and the Iberian Peninsula, by welcoming more and more passengers, offering a greater number of routes and collaborating with more airlines.

The Public Security Police is the Security Force with competence in protecting this infrastructure and, throughout this work, we set out to assess whether the role played by this Police is adequate to the new security needs, due to changes in the organization of civil aviation security and the emergence of new threats.

For this purpose, we will verify whether this Police provides effective training to its police officers and verify whether the number of human resources are in line with the importance attributed to this airport. To this end, we resorted to a set of methods and techniques, with strong applicability in this matter, in order to be able to answer the research questions.

Thus, the methodology adopted is qualitative and exploratory, carrying out a research phase, preceded by a literature review and direct observation, as well as a analysis of the information obtained and the application of semi-structured interviews, directed at various elements, which the inherently functions or for their knowledge in this matter will be able to give us an important contribution.

Keywords: Civil Aviation; critical infrastructures; Public Security Police; terrorism

Índice

Dedicatória	i
Agradecimentos	ii
Epígrafe	iv
Resumo.....	v
Abstract	vi
Índice.....	vii
Índice de Figuras	x
Índice de Tabelas.....	xi
Lista de abreviaturas, acrónimos e siglas.....	xii
Introdução	1
Formulação do problema de investigação.....	3
Opções metodológicas	5
Capítulo I – As infraestruturas críticas e os pontos sensíveis	8
1.1 Definições concetuais	8
1.2 Evolução legislativa	12
1.3 A partilha de responsabilidades na proteção de infraestruturas críticas .	16
Capítulo II – A segurança aeroportuária face à ameaça terrorista.....	22
2.1 O terrorismo e a aviação civil	22
2.2 As organizações de aviação civil e as infraestruturas aeroportuárias.....	27

2.3 O papel da PSP na segurança da aviação civil e a cooperação com as empresas de segurança privada.....	33
---	----

Capítulo III – Estudo de caso: o aeroporto Francisco Sá Carneiro..... 38

3.1 A infraestrutura, o fluxo de passageiros e a criminalidade associada	38
---	----

3.2 Os recursos humanos e a formação como contributo para a mitigação da ameaça terrorista	45
--	----

3.3 Vulnerabilidades e perspetivas futuras.....	52
---	----

Conclusão.....	56
-----------------------	-----------

Referências.....	60
-------------------------	-----------

Anexos.....	76
--------------------	-----------

Anexo 1 – Pedido e autorização de extração de dados, observação e registo de policiamento, acesso e referenciação de documentos internos e realização de entrevistas	76
--	----

Anexo 2 – Fases do procedimento de identificação das Infraestruturas Críticas Nacionais	77
---	----

Anexo 3 – Fases do procedimento de identificação das Infraestruturas Críticas Europeias	78
---	----

Anexo 4 – Tipos de armas utilizadas nos ataques terroristas a aeroportos e aeronaves civis e militares, entre 1970 e 2023	79
---	----

Anexo 5 – Distribuição geográfica dos ataques terroristas a aeroportos e aeronaves civis e militares, entre 1970 e 2023	80
---	----

Anexo 6 – Estrutura orgânica das Divisões de Segurança Aeroportuária dos Comandos Metropolitanos e Regionais da PSP	81
---	----

Anexo 7 – Volume de passageiros nos aeroportos nacionais entre os anos de	
---	--

2014 e 2022.....	82
Anexo 8 – Novas rotas e companhias aéreas a operar no aeroporto Francisco Sá Carneiro, a partir de 2023	83
Anexo 9 – Níveis de formação em segurança da aviação civil.....	84
Apêndices.....	85
Apêndice A – Guião de entrevistas.....	85
Apêndice B – Entrevista.....	87
Apêndice C – Entrevista.....	88
Apêndice D – Entrevista.....	89
Apêndice E – Entrevista	90
Apêndice F – Entrevista	91
Apêndice G – Entrevista.....	92
Apêndice H – Entrevista.....	93
Apêndice I – Entrevista	94
Apêndice J – Entrevista	95
Apêndice K – Entrevista.....	96
Apêndice L – Entrevista	97
Apêndice M – Termo de consentimento informado	98

Índice de Figuras

Figura 1 Setores e subsetores das infraestruturas críticas e respetivas entidades setoriais	14
Figura 2 Distribuição dos trabalhos realizados, por setor, no ano de 2022...	18
Figura 3 Ações e reuniões	18
Figura 4 Número de passageiros transportados à escala mundial, entre 1945 e 2022	25
Figura 5 Volume de passageiros nos aeroportos nacionais 2019-2022.....	39
Figura 6 Variação percentual de passageiros, entre os anos de 2019-2022, nos aeroportos geridos pela Vinci Airports	40
Figura 7 Crimes registados na Divisão de Segurança Aeroportuária do Porto nos anos de 2014 a 2021.....	42
Figura 8 Tipologia dos principais crimes registados na Divisão de Segurança Aeroportuária do Porto, no anos de 2014 a 2021	43
Figura 9 Evolução do efetivo da Divisão de Segurança Aeroportuária do Porto.....	46
Figura 10 Número de polícias da Divisão de Segurança Aeroportuária do Porto com formação em segurança da aviação civil.....	48
Figura 11 Número total de polícias formados com o curso de TDAP	50

Índice de Tabelas

Tabela 1 Setores críticos na União Europeia, Estados Unidos da América e Reino Unido	10
---	----

Lista de abreviaturas, acrónimos e siglas

9/11	11 de setembro de 2001
ACI	Conselho Internacional de Aeroportos
ANAC	Autoridade Nacional de Aviação Civil
ANEPC	Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil
ANS	Autoridade Nacional de Segurança
ANSAC	Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil
APA	Agentes de Portos e Aeroportos
ASC	Aeroporto Francisco Sá Carneiro
CCTV	Circuito Fechado de Televisão
CE	Comissão Europeia
CISA	Cybersecurity and Infrastructure Agency
CNCS	Centro Nacional de Cibersegurança
CNPCE	Conselho Nacional de Planeamento Civil de Emergência
COSA	Centro de Operações de Segurança de Aeródromo
CPNI	Centre for the Protection of National Infrastructure
CRP	Constituição da República Portuguesa
DL	Decreto-Lei
DP	Divisão Policial
DSA	Divisão de Segurança Aeroportuária
EASA	Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação
ECAC	Conferência de Aviação Civil Europeia
EIFP	Esquadra de Intervenção e Fiscalização Policial
EM	Estado Membro
ENCT	Estratégia Nacional de Combate ao Terrorismo
ESA	Esquadra de Segurança Aeroportuária
ET	Esquadra de Trânsito
EUA	Estados Unidos da América
FA	Forças Armadas
FBI	Federal Bureau of Investigation
FS	Forças de Segurança
FSS	Forças e Serviços de Segurança

GNS	Gabinete Nacional de Segurança
GNR	Guarda Nacional Republicana
IATA	Associação Internacional de Transporte Aéreo
IC	Infraestrutura Crítica
ICAO	Organização da Aviação Civil Internacional
ICE	Infraestrutura Crítica Europeia
ICN	Infraestrutura Crítica Nacional
INE	Instituto Nacional de Estatística
LSI	Lei de Segurança Interna
NAV	Navegação Aérea de Portugal
NEP	Norma de Execução Permanente
ONU	Organização das Nações Unidas
PEPIC	Programa Europeu de Proteção das Infraestruturas Críticas
PSP	Polícia de Segurança Pública
PNFSAC	Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação
PNSAC	Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil
RASI	Relatório Anual de Segurança Interna
SEI	Sistema Estratégico de Informação
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SGSSI	Secretário Geral do Sistema de Segurança Interna
SI	Segurança Interna
SIS	Serviço de Informações de Segurança
SNSAC	Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil
TDAP	Técnicas de Detecção e Abordagem Preventiva
UE	União Europeia

Introdução

O advento da globalização, impulsionado pelo contínuo desenvolvimento tecnológico, alterou o modo como nos relacionamos. Embora este progresso tenha contribuído positivamente para a erradicação de certas condições, nos ambientes sociais ou no campo da saúde, também se verificou uma metamorfose no plano securitário – agora mais profundo, intrincado e desafiante (Comissão Europeia, n.d.). Por conseguinte, Elias (2013, p. 9) afirma que “vivemos hoje numa sociedade globalizada e em constante devir e num contexto de crescente polimorfia, multidimensionalidade e complexidade do conceito de segurança”.

Neste sentido, as ameaças à segurança, segundo Duque (2014), têm vindo a sofrer alterações significativas, devido a um conjunto de eventos globais que, se por um lado fizeram aumentar a complexidade dos crimes, por outro, obrigaram os atores securitários a procurar respostas eficazes a este fenómeno. Para Batalha (2015), a segurança revela-se como “(...) uma das maiores preocupações sempre que se registam eventos suscetíveis de ameaçar o bem estar económico e social dos cidadãos.”

Elias (2012) constata que a conjuntura pós-11 de setembro de 2001 veio despoletar a ocorrência de uma criminalidade mais complexa, como a criminalidade organizada, o terrorismo ou o narcotráfico, caracterizada pela incerteza e por uma metamorfose evidente e Duque (et. al, 2016) esclarece que “tanto na esfera da segurança interna como no domínio da segurança internacional, as ameaças são muitas e distintas na sua natureza.”

Neste trabalho iremos abordar a questão do terrorismo como uma das principais ameaças à Segurança Interna (SI) e a sua ampla disseminação na aviação civil e nas infraestruturas aeroportuárias.

Tendo em conta a crescente complexidade das atividades criminosas como o terrorismo, e partindo do pressuposto de que existem infraestruturas críticas (IC) que são essenciais para a manutenção da vida em sociedade e cuja destruição implicaria uma limitação da vida de cada um de nós (Decreto Lei n.º 20/2022)¹, será fundamental perceber de que modo é que se operacionaliza esta salvaguarda.

Aliada a esta condição, a aviação civil, constitui-se atualmente como um dos setores económicos em maior desenvolvimento. Como veremos, o volume de passageiros nos aeroportos mundiais tem vindo a crescer, muito significativamente, e a atuação de grupos

¹ De 28 de janeiro.

terroristas poderá aproveitar esta conjuntura para a proliferação da sua atividade, num país que, atualmente, no *ranking* dos mais pacíficos do mundo, ocupa a sexta posição (Institute for Economics & Peace, 2022).

Assim sendo, o presente trabalho versará sobre a importância dos pontos sensíveis nacionais, abordando um em concreto: o Aeroporto Francisco Sá Carneiro (ASC), que tem vindo a ganhar maior preponderância, com um aumento gradual de passageiros, e se reveste como um “(...) elo de ligação entre a região e o resto do mundo, servindo como impulsionador económico, social e cultural” (Esteves, 2014).

Feito um breve enquadramento das questões mais relevantes a estudar, no primeiro capítulo serão analisadas as definições de IC e pontos sensíveis, estabelecendo a sua destinação e identificando os atores que, atualmente, contribuem para a proteção a sua proteção, para além de compreender a evolução legislativa neste setor.

No segundo capítulo iremos abordar a questão do terrorismo e a sua ampla disseminação na aviação civil. Será de igual modo importante perceber qual é que tem sido o panorama de ataques terroristas, neste setor, e quais são as organizações, no campo da aviação civil, com competências nesta matéria.

O terceiro e último capítulo dará lugar à compreensão do panorama securitário no aeroporto do Porto. Além disso, será importante perceber qual é o papel da Polícia de Segurança Pública (PSP) na sua salvaguarda, perante um possível ataque terrorista. A análise dos recursos humanos policiais, da cooperação desta Polícia com os demais atores securitários ou a formação dos polícias que exercem funções neste aeroporto reveste-se de uma importância proeminente para os objetivos a que nos propomos estudar.

Tendo em conta que Portugal é um dos principais destinos turísticos do mundo², e que, de acordo com o Instituto Nacional de Estatística (INE) (2022), registou o maior número total de hóspedes e dormidas em agosto de 2022³, urge compreender qual é a capacidade das nossas infraestruturas em receber um avultado número de cidadãos, estrangeiros e nacionais, na medida em que estas são um alvo apetecível para a atuação de grupos terroristas. Além disso, será importante compreender que novos desafios poderão surgir à nossa segurança, considerando as novas alterações ao sistema de segurança de aviação civil nacional.

² De acordo com a WorldData.info, Portugal foi o 19º país do mundo que mais turistas recebeu no ano de 2020. Vide <https://www.worlddata.info/tourism.php>

³ Vide https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUESdest_boui=540102851&DESTAQUESmodo=2

Formulação do problema de investigação

Segundo Brandão e Ribeiro (2018), o investigador, tem noção da interdependência entre os fenómenos e o seu contexto. É dessa ideia que é alicerçada a investigação, tendo em conta que é pouco viável discernir opiniões, significados e perceções dos indivíduos sem ter em conta o contexto.

Propomo-nos a integrar diferentes variáveis na nossa investigação, partindo do princípio da possibilidade de lacunas inevitáveis em qualquer investigação científica com limitação de dimensão. Sabendo que as IC e os pontos sensíveis representam um fundamento essencial para o bom funcionamento das instituições democráticas, tornar-se-á necessário realizar um estudo que incida sobre essa temática. Mais do que perceber quais são estas infraestruturas, como se identificam, e como se operacionaliza a sua salvaguarda, propomos-nos a verificar qual é o panorama securitário de uma das maiores infraestruturas nacionais, e de que modo é que é operacionalizado pelas Forças e Serviços de Segurança (FSS), e em concreto pela PSP.

Esta inquietação surge devido a um conjunto de notícias que dão conta que este aeroporto tem a sua segurança bastante fragilizada, graças ao reduzido efetivo e à escassez de formação de todos os agentes envolvidos na sua proteção⁴ (Pinto, 2022 e Moreira, 2022).

É essencial perceber de que modo é que se realiza a proteção deste aeroporto, da ameaça terrorista, considerando que, urge alcançar-se “(...) o máximo de segurança possível na aviação civil” (Duque, 2014, p. 136).

A pergunta de partida reveste-se de uma importância extrema no desenvolvimento do trabalho, visto que, será a resposta a esta interrogação que fará ao investigador atingir os objetivos a que se propôs responder no início da investigação.

Assim, a pergunta de partida à qual pretendemos responder é a seguinte:

A intervenção da PSP, na proteção do aeroporto Francisco Sá Carneiro, é adequada às necessidades desta infraestrutura, face à ameaça terrorista?

Tendo em conta que pretendemos realizar um estudo abrangente e que consiga responder de forma apropriada à questão central, será pertinente introduzir as seguintes

⁴ Vide em <https://www.jn.pt/justica/policias-sem-formacao-fragilizam-seguranca-do-aeroporto-do-porto-14878809.html> e <https://www.jn.pt/justica/aeroporto-sa-carneiro-chega-a-ser-policiado-por-apenas-tres-agentes--15176784.html>

perguntas derivadas:

PD 1: A formação ministrada aos polícias afetos à Divisão de Segurança Aeroportuária (DSA) do Porto revela-se suficiente para a proteção da ameaça terrorista?

PD 2: Quais são as vulnerabilidades e desafios que se perspetivam neste aeroporto, nas próximas décadas?

Os objetivos do estudo vão ao encontro das necessidades de manutenção da ordem pública numa perspetiva de prevenção e proteção de infraestruturas relevantes em Portugal.

Assim, será crucial estruturar o trabalho em torno de alguns objetivos primordiais:

- Compreender se as funções atribuídas à PSP na proteção do ASC se têm revelado adequadas, na medida em que esta é uma infraestrutura essencial para a região norte e para todo o país;
- Averiguar qual é o papel da PSP, na segurança da aviação civil, face à ameaça terrorista;
- Verificar de que modo poderão ser efetivadas novas medidas de combate ao terrorismo, neste aeroporto.

Opções metodológicas

Para Marconi e Lakatos (2003), a metodologia é definida como sendo o conjunto das atividades que permitem alcançar um determinado objetivo, onde deve ser traçado um caminho, com vista à deteção de erros e auxiliando as decisões do investigador.

Assim, a metodologia da nossa investigação, deverá basear-se num rigor científico e comprovado, para que os seus resultados sejam válidos e possam ser utilizados para outros estudos.

Com vista à revisão da literatura, procedemos à recolha de informação, pertinente nesta matéria, nomeadamente os fenómenos relacionados com a proteção de pontos sensíveis, a proteção de IC, o terrorismo e a segurança da aviação civil, bem como, recolhemos todos os dados possíveis acerca do ASC. Desta forma, será possível “(...) concretizar, através de uma análise progressiva e cada vez mais concreta, as ideias iniciais gerais e mais abstratas” (Marconi e Lakatos, 2003, p. 28).

Uma outra técnica de recolha de dados será a da observação. Segundo Pardal e Lopes (2011), não existe ciência sem observação e na observação não estruturada – método a ser utilizado neste trabalho – o investigador não recorre a meios técnicos e pode agir livremente. Esta observação será realizada no local do nosso objeto de estudo, o aeroporto do Porto, de modo a compreendermos a dinâmica de trabalho dos diversos intervenientes na segurança desta infraestrutura, tentando averiguar se as competências atribuídas à PSP estão a ser desenvolvidas de forma adequada. Assim, será possível obter todo o tipo de informação, necessária para desenvolver mais aprofundadamente a nossa investigação.

Este estudo será descritivo e dada a escassez de referências especializadas na matéria da aviação civil (Morais, 2018), será imperioso recorrer a diversas fontes bibliográficas, entre elas, de origem nacional e estrangeiras.

Seguida a fase de pesquisa, recolha de dados, revisão da literatura e observação e não obstante este estudo não se revestir de um carácter quantitativo, será analisada informação relativa à DSA do Porto, com o propósito de sermos capazes de responder às questões propostas e suportarmos as nossas ideias com factos. Vamos analisar a evolução da criminalidade na DSA do Porto, nos últimos oito anos, bem como, aferir quais são os principais ilícitos criminais nesta área. Além disso, vamos analisar o número de polícias a exercer funções nesta Divisão e quantos destes polícias detêm formação adequada para o seu exercício.

Finalmente, serão realizadas entrevistas, sendo que, de acordo com Quivy e

Campenhoudt (1995), estas tem como objetivo demonstrar determinados aspetos do fenómeno estudado que o cientista, *per si*, não conseguiria obter. Segundo os mesmos autores, as “(...) entrevistas pouco directivas ou os métodos de observação (...) deixam um elevado grau de liberdade ao observador” (Quivy e Campenhoudt, 1995, p. 70), o que permitirá uma melhor obtenção dos dados necessários.

Relativamente à seleção dos entrevistados, recorremos a uma amostra não probabilística e intencional, visto que, de acordo com Pardal e Lopes (2011, p. 63 e 64), este é “(...) um recurso característico da investigação qualitativa, dado esta não estar particularmente preocupada com a generalização dos resultados, mas mais com a captação e compreensão dos significados em contextos específicos”. De acordo com Espírito Santo (2010), a liberdade de escolha dos entrevistados está legitimada, considerando que, neste caso, não se procura a representatividade do grupo entrevistado, por se privilegiar a qualidade da informação.

Por conseguinte, serão entrevistados onze elementos que, por força das funções que atualmente desempenham ou pelo conhecimento que possuem nesta matéria, são essenciais para a melhor compreensão desta temática e, portanto, esta liberdade de escolha dos entrevistados adequa-se às necessidades da investigação.

Nesta senda, procedemos à entrevista de quatro oficiais da PSP⁵, a desempenhar funções de Comando na DSA e que, por inerência dessas funções, são capazes de dar contributos importantes neste estudo. Também foram entrevistados dois polícias da categoria de Chefe e dois polícias da categoria de Agente, com vista a obter uma visão holística dos vários níveis hierárquicos, no que toca às funções da PSP, no aeroporto do Porto, até porque, estes últimos, são agentes de execução operacional. Obtivemos também o testemunho da Diretora de Facilitação e Segurança, da Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC), contributo de extrema relevância, dada a competência desta entidade na matéria em estudo. Foi igualmente valoroso o depoimento do Gestor de Segurança do aeroporto do Porto, bem como, o de um outro Oficial da PSP que desempenhou as funções de Comandante da DSA do Porto, durante vários anos⁶.

As entrevistas semiestruturadas revelaram-se mais adequadas para o estudo em

⁵ No momento da entrevista um dos Oficiais desempenhava funções como Comandante da DSA do Porto, outro Oficial como Adjunto do Comandante da DSA do Porto, outro Oficial como Comandante da Esquadra de Segurança Aeroportuária do Porto (ESA) e outro Oficial como Comandante da Esquadra de Intervenção e Fiscalização Policial (EIFP), em acumulação com a Esquadra de Trânsito (ET) da DSA do Porto.

⁶ Após diversos contactos com o responsável da principal empresa de segurança privada a desempenhar funções no aeroporto do Porto, com competências de controlo de bagagens e passageiros, não obtivemos uma resposta positiva no que toca à disponibilidade desta entidade para nos conceder uma entrevista.

apreço, na medida em que o entrevistador possui um guião de referência de perguntas relativamente abertas, que serão lançadas na conversa, sem que exista uma obrigatoriedade de ordem cronológica (Quivy e Campenhoudt, 2008). Além disso, as entrevistas semiestruturadas, são mais indicadas para investigações em que se procure respostas ao “porquê” ao invés do “quantos”, considerando que, a flexibilidade deste tipo de recolha de informação, permite uma recolha de dados mais profunda, já que poderá levar em consideração uma opinião holística do entrevistado (Miles e Gilbert, 2005).

As respostas às entrevistas serão introduzidas no trabalho, conforme a temática a ser abordada, de modo a complementar a informação recolhida por outros meios, compilando o conjunto de opiniões de especialistas com a literatura nesta matéria.

Deste modo, será feita uma análise das entrevistas realizadas, um balanço das observações verificadas durante o estudo, uma compilação da criminalidade registada na área da DSA do Porto e uma abordagem aos recursos humanos policiais, e respetiva formação, para que se possa chegar a uma conclusão relevante para a matéria.

No desenvolvimento do nosso trabalho optámos por utilizar o novo acordo ortográfico. Para as normas de referenciação decidimos introduzir as normas da *American Psychological Association* (Sétima edição).

Capítulo I – As infraestruturas críticas e os pontos sensíveis

1.1 Definições concetuais

Embora sejam, por vezes, confundidos e utilizados com o mesmo propósito, a verdade é que os conceitos de IC e pontos sensíveis são distintos.

Existe uma vasta panóplia de definições de autores, documentos oficiais e legislação, que contribuem para uma deficiente interpretação destes conceitos, que importará agora dissecar, para que possamos demonstrar quando e que conceito se deverá utilizar, tendo em conta o contexto.

Nesta senda, Pestana (2016), dizia-nos que esta temática é abrangente e complexa e existe uma falta de coerência no nosso ordenamento jurídico.

Numa tentativa de melhor compreendermos estas incoerências jurídicas e conseguirmos aproximar-nos de um conceito universal, necessário para o desenvolvimento do nosso trabalho, será importante verificar quais são os conceitos utilizados pelos diversos Estados, instituições e autores.

Assim, a definição de IC poderá ser, segundo a Comissão Europeia (CE):

Uma infraestrutura crítica é um ativo ou um sistema essencial para a manutenção da vida em sociedade. Algum malefício à infraestrutura crítica, a sua destruição ou a sua interrupção através de desastres naturais, terrorismo, atividades criminosas ou comportamentos maliciosos, poderão ter um significativo impacto negativo para a segurança da União Europeia bem como para o bem estar dos seus cidadãos (Comissão Europeia, 2022).

Esta formulação transmite-nos a ideia de que é imprescindível, para qualquer Estado, a proteção destes ativos, tendo em conta que a sua destruição ou dano, poderão ser prejudiciais ao seu bom funcionamento.

Para sustentar esta posição, Pestana (2016, p.1), refere que “as sociedades contemporâneas são apoiadas por sistemas de infraestruturas interdependentes, indispensáveis à sua sobrevivência e desenvolvimento” o que torna tão necessária a salvaguarda destes domínios.

O conceito nacional utilizado para IC não difere muito do conceito apresentado pela CE. Não obstante, é o DL (Decreto-Lei) n.º 20/2022, de 28 de janeiro, que vem formular

juridicamente esta definição, apresentando-a como sendo “(...) a componente, sistema ou parte deste que é essencial para a manutenção de funções vitais para a sociedade (...) e cuja perturbação do funcionamento ou destruição teria um impacto significativo, dada a impossibilidade de continuar a assegurar essas funções”.

Além das definições apresentadas de IC, importa também fazer uma distinção entre os conceitos de Infraestrutura Crítica Nacional (ICN) e Infraestrutura Crítica Europeia (ICE). Como veremos mais adiante, esta diferenciação é de extrema importância para a aplicação de diferentes medidas de segurança e de outras normas e indicadores respeitantes a cada uma destas infraestruturas.

Assim, ICN é, segundo a alínea f) do artigo 2º do DL n.º 20/2022, aquela infraestrutura situada em Portugal e em que a sua destruição ou disrupção poderá ter impacto a nível nacional.

O mesmo diploma confere ao conceito de ICE uma dimensão internacional mencionando que é considerada ICE aquela que a sua destruição ou o seu não funcionamento pudessem causar prejuízo para, pelo menos, dois Estados da União Europeia (UE) (DL n.º 20/2022).

No plano internacional, e considerando que, de acordo com o *Watson Institute* (2021), os Estados Unidos da América (EUA) são um dos países que mais tem aumentado os seus investimentos, nos setores da Defesa e da SI⁷, importará conhecer qual é a relevância atribuída a estas infraestruturas.

Assim, a *Cybersecurity and Infrastructure Security Agency* (CISA), vem definir o conceito de IC, fazendo uma divisão em 16 setores – desde o setor das comunicações, da energia e dos transportes até ao setor da agricultura e da saúde pública - mencionando que estes são sistemas, redes ou serviços, físicos ou virtuais tão essenciais para o funcionamento da sociedade, que a sua destruição ou incapacitação pode debilitar a SI, a economia nacional ou a saúde pública nacional (CISA, 2020).

Ainda ao nível internacional, o *Centre for the Protection of National Infrastructure* (CPNI) é a entidade responsável pela gestão e controlo das IC do Reino Unido. Neste modelo são considerados vitais 13 setores, que vão desde o setor nuclear até ao das finanças ou das comunicações.

A única distinção entre a definição britânica e as restantes é que esta faz menção a locais, organizações ou serviços que não são críticos para a manutenção dos serviços

⁷ Segundo o *Watson Institute*, os gastos com a SI no país, no período entre 2001 e 2020, foram seis vezes superiores aos gastos realizados até então.

essenciais mas necessitam de proteção, devido ao seu potencial perigo para os cidadãos (por exemplo o setor nuclear).

É destes contributos que conseguimos compreender que a definição de IC não é totalmente linear e varia de acordo com o país.

Estas distinções não são, na nossa opinião, descabidas, considerando que os governos devem adequar as suas políticas de segurança e delimitar o conceito de IC, em respeito às suas características estruturais, sociais e políticas. Assim, não faria sentido o Estado português definir o setor nuclear como um setor crítico, tendo em conta que não possui nenhum reator nuclear⁸.

Já os EUA ou o Reino Unido são detentores destas infraestruturas, o que fará com que estes setores possam ser considerados críticos.

Para uma melhor compreensão dos setores considerados relevantes, em matéria de IC, elaboramos uma tabela que nos permitirá saber de que forma são divididos, na UE, nos EUA e no Reino Unido.

Tabela 1

Sectores críticos na União Europeia, Estados Unidos da América e Reino Unido

~	União Europeia	Estados Unidos da América	Reino Unido
	Energia	Energia	Energia
	Transportes	Transportes	Transportes
	Comunicações	Comunicações	Comunicações
	Infraestruturas digitais e prestadores de serviços digitais	Tecnologia da informação	Nada similar
	Abastecimento público de água e tratamento de resíduos	Sistema de abastecimento público de água	Água
	Alimentação	Alimentação e agricultura	Alimentação
	Saúde	Saúde e serviço público de saúde	Saúde
	Indústria	Indústria química	Indústria química
	Serviços financeiros	Serviços financeiros	Finanças
	Órgãos de soberania e governação	Instalações governamentais	Governo
	Defesa	Indústria da defesa	Defesa
	Segurança	Serviços de emergência	Serviços de emergência
	Nada similar	Nada similar	Espacial
	Nada similar	Reatores nucleares e de matérias e "lixo"	Nuclear
	Nada similar	Instalações comerciais	Nada similar
	Nada similar	Barragens	Nada similar
	Nada similar	Indústria manufatureira	Nada similar
Total	12	16	13

Nota: Elaboração própria com base na informação recolhida no *website* do CISA, CPNI e DL n.º 20/2022

Feito um enquadramento necessário do conceito de IC e das diversas dimensões de que este se pode revestir, faremos uma introdução ao conceito de ponto sensível, que embora não seja consensual nem juridicamente relevante, se torna fundamental para o diferenciarmos de IC.

Uma distinção que podemos considerar pertinente neste assunto é a utilizada por

⁸ De acordo com o Jornal Económico (2019), o único reator nuclear português foi desmantelado em 2019. Vide em <https://jornaleconomico.pt/noticias/operacao-secreta-desmantelou-o-unico-reator-nuclear-portugues-484922>

Moteff, Copeland e Fischer (2003), onde surge a ideia que a diferença entre IC e ponto sensível é o facto da destruição de um ponto sensível não se traduzir numa disrupção de setores vitais, mas sim na criação de um desastre local ou regional, ou que possa, profundamente, desmoralizar e “minar” a confiança dos Estados.

Esta destrinça discorre da *National Strategy for the Physical Protection of Critical Infrastructures and Key Assets* (2003), documento norte americano com uma relevância acrescida, tendo em conta que, de toda a informação que fomos recolhendo, não existe literatura nacional que faça uma distinção esclarecedora entre IC e ponto sensível, sendo até, em várias situações, utilizadas com o mesmo significado. Esta conceção reforça, mais uma vez, a ideia de Pestana (2016) ao referir que esta matéria é desvalorizada e está descontextualizada das necessidades prementes que existem em torno da proteção destes ativos.

Assim sendo, uma definição de ponto sensível que nos pode parecer adequada, poderá ser aquela que nos diz que um ponto sensível são todos os ativos, serviços e estruturas físicas ou virtuais, que não preenchem os requisitos necessários para serem consideradas IC, mas que, a sua disrupção ou destruição, são passíveis de causar um dano considerável à população ou comunidade local ou regional. Por exemplo, a destruição de um monumento com um elevado valor simbólico.

Feita uma sùmula das dissemelhanças entre estes dois conceitos, depreendemos que as lacunas que existem nestas distinções constituem um entrave na compreensão deste fenómeno e, portanto, achamos inadequado a inexistência de uma diferenciação entre o conceito de IC e ponto sensível. Serão considerados pontos sensível todos aqueles que não se enquadram em IC? E quais é que se consideram, então, os requisitos para se considerar um ponto sensível? É, mais uma vez, Pestana (2016, p. 10) que vem reforçar esta ideia, mencionando que existem várias expressões “(...) pulverizadas por mais de uma dúzia de diplomas legais (...)”, culminando numa “(...) desatenção na produção legislativa⁹” (Pestana, 2016, p. 10).

Transpondo estas conceções para o nosso objeto de estudo veremos, adiante, se o ASC poderá ser considerado uma IC ou se, por outro lado, não terá os requisitos necessários para ser detentor desta denominação.

⁹ Da pesquisa que fomos realizando, encontramos várias expressões utilizadas com o mesmo fim. Entre elas, IC, ponto sensível, infraestrutura sensível, ponto crítico, entre outros.

1.2 Evolução legislativa

A legislação, relativa às IC e aos pontos sensíveis, não pode ser considerada única e exclusivamente do ponto de vista nacional, considerando que, as abordagens realizadas nesta matéria, foram sendo desenvolvidas e consumadas em sentido comunitário, num esforço realizado pelos vários Estados Membros (EM).

Para Batalha (2015), a legislação produzida pela UE tem feito com que os EM venham a legislar a matéria relativa às medidas de segurança em IC, segundo as quais, em caso de destruição ou disrupção, poderiam fazer perigar o bom funcionamento dos Estados.

Assim sendo, é a Diretiva 2008/114 do Conselho Europeu, de 8 de dezembro de 2008, que vem legislar e compilar, em primeira mão, a matéria relativa às IC, sem prejuízo de terem já sido anteriormente publicadas algumas normas “soltas”, importantes nesta matéria.

Neste sentido, o preâmbulo desta Diretiva vem tecer algumas considerações relevantes para o nosso estudo, designadamente a adoção de uma Comunicação, em outubro de 2004, relativa à proteção das IC, no âmbito do combate ao terrorismo, tal como a capacidade de resposta dos EM perante um ataque desta índole¹⁰.

No ano de 2007, foi aprovado o PEPIC (Programa Europeu de Proteção das Infraestruturas Críticas), programa que atribuía a competência em “ (...) última instância, aos EM assegurar a proteção das infraestruturas críticas nos respetivos territórios¹¹”.

Este prelúdio legislativo leva-nos a crer que as IC eram, no início do século XX, um dos principais alvos a atingir pelas organizações terroristas, um pouco por todo o mundo. Temos o exemplo paradigmático do 11 de setembro de 2001, nos EUA, atentado que está inteiramente relacionado com a questão da aviação civil, matéria que é sujeita a estudo no nosso trabalho. Outro exemplo significativo é o de Istambul no ano de 2003 ou o de Madrid no ano de 2004.

Terão sido este conjunto de ataques que levaram os decisores políticos a implementar medidas relativas às IC, tendo em conta que estas são fundamentais para o funcionamento de uma sociedade.

Ainda em relação a esta Diretiva, esta prevê que as ICE devem centrar-se nos setores dos transportes e da energia, devendo estas dispor de Planos de Segurança dos Operadores (PSO), ou de outras medidas relevantes para a sua proteção¹².

A transposição desta Diretiva para o âmbito nacional surgiu apenas três anos depois,

¹⁰ *Idem.*

¹¹ *Idem.*

¹² *Idem.*

com a introdução do DL n.º 62/2011, Lei que, de acordo com Pestana (2016, p.10), utiliza “(...) conceitos e definições vagas, não uniformes, e sem sustentação doutrinária”, bem como, uma distribuição inconsistente de responsabilidades securitárias, em torno destas infraestruturas, a diversos autores.

Por força de uma necessidade de revisão desta matéria e da atualização de determinados pressupostos, o DL n.º 62/2011 foi revogado e entrou em vigor o DL n.º 20/2022, de 28 de janeiro, até porque, se procurou eliminar alguns erros, anteriormente constatados, e alinhar as práticas com os restantes EM (DL n.º 20/2022).

É este diploma que nos vai permitir compreender como se procede à identificação, proteção e funcionamento das IC em Portugal e perceber se, tendo em consideração o nosso objeto de estudo, o poderemos enquadrar numa IC ou não.

No preâmbulo desta Lei menciona-se o facto de ter existido uma revisão desta matéria, com vista à necessidade de se agilizar a aplicação do regime jurídico, em conformidade com o método adotado nos restantes países da UE, nomeadamente uma maior celeridade processual na identificação das IC, o aumento da sua resiliência e a coexistência e harmonização com outros diplomas legais^{13 14}.

A identificação e a designação destas infraestruturas é da competência do Conselho Nacional de Planeamento Civil de Emergência (CNPCE), bem como, os critérios a utilizar nesse processo, não obstante haver a possibilidade de consultar outros organismos para realizar esses procedimentos¹⁵.

A identificação das ICN é realizada, em primeira mão, pelas respetivas entidades setoriais (ver figura 1 abaixo), sendo que estas selecionam um conjunto de infraestruturas, com potencial para serem consideradas IC, tendo em consideração alguns critérios, como o seu impacto económico, o seu impacto na sociedade e a possibilidade de ocorrência de acidentes (DL n.º 20/2022). Seguidamente, submetem o parecer ao CNPCE, que, por sua vez, avalia e pode aprovar a identificação da IC. Esta entidade tem também autonomia de identificar outras infraestruturas, autonomamente, caso se respeitem alguns critérios. Finalmente, é dado conhecimento à entidade setorial respetiva, ao Secretário Geral do Sistema de Segurança Interna (SGSSI) e ao Presidente da Câmara Municipal^{16 17}.

¹³ *Idem*.

¹⁴ São mencionados a Lei de Segurança Interna (LSI), a Estratégia Nacional de Combate ao Terrorismo, a Estratégia Nacional de Segurança no Ciberespaço, o Sistema Nacional de Planeamento Civil de Emergência e outra legislação setorial específica.

¹⁵ Como discorre do artigo 6º n.ºs 1, 2 e 3 do DL n.º 20/2022.

¹⁶ Como discorre dos artigos 8º e 9º do DL n.º 20/2022.

¹⁷ Para melhor compreensão acerca da identificação das ICN, elaborámos uma figura, disponível no anexo 2.

Figura 1

Setores e subsectores de infraestruturas críticas e respetivas entidades setoriais		
Setores	Subsectores	Entidades setoriais
Energia	Produção, distribuição e transporte de eletricidade. Produção, refinação, tratamento, armazenamento e transporte de petróleo por oleodutos. Produção, refinação, tratamento, armazenamento, transporte e distribuição de gás por gasodutos e terminais para gás natural em estado líquido (GNL).	Comissão de Planeamento de Emergência da Energia. Comissão de Planeamento de Emergência da Energia. Comissão de Planeamento de Emergência da Energia.
Transportes	Transportes rodoviários Transportes ferroviários Transportes aéreos Transportes por vias navegáveis interiores Transportes marítimos, incluindo de curta distância, e portos.	Comissão de Planeamento de Emergência dos Transportes Terrestres. Comissão de Planeamento de Emergência dos Transportes Terrestres. Comissão de Planeamento de Emergência do Transporte Aéreo. Comissão de Planeamento de Emergência do Transporte Marítimo. Comissão de Planeamento de Emergência do Transporte Marítimo. Comissão de Planeamento de Emergência das Comunicações.
Comunicações		Comissão de Planeamento de Emergência da Cibersegurança.
Infraestruturas digitais e prestadores de serviços digitais.		
Abastecimento público de água e tratamento de resíduos.		Comissão de Planeamento de Emergência da Água e Resíduos.
Alimentação		Comissão de Planeamento de Emergência da Agricultura e Alimentação.
Saúde		Comissão de Planeamento de Emergência da Saúde.
Indústria		Secretaria-Geral da Economia.
Serviços financeiros	Sector bancário Mercados de instrumentos financeiros Sector segurador e dos fundos de pensões.	Banco de Portugal. Comissão do Mercado de Valores Mobiliários. Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões.
Órgãos de Soberania e Governação.		Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna.
Segurança		Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna.
Defesa	Infraestruturas OTAN Infraestruturas de defesa nacionais	Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional. Estado-Maior-General das Forças Armadas.

Nota: Retirado do DL n.º 20/2022

Relativamente à identificação de ICE, o procedimento é muito semelhante, no entanto, a CE ou qualquer outro EM da UE, podem propor a identificação de outras infraestruturas, para além daquelas propostas pelas entidades setoriais^{18 19}.

Como seria de prever, todas as IC deverão dispor de um plano de segurança adequado, no qual devem constar a identificação dos elementos críticos da infraestrutura, a delimitação das áreas de segurança, uma análise de risco, contramedidas e procedimentos de segurança permanentes. Estas medidas devem ter em consideração orientações elaboradas pelo SGSSI, mediante parecer das FSS, da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC) e do Centro Nacional de Cibersegurança (CNCS)²⁰.

Já o plano de segurança, em concreto, deve ser elaborado pelos operadores de segurança das IC e aprovado pelo SGSSI. Caso já exista um plano de segurança, previamente elaborado, no que diz respeito a uma determinada infraestrutura, a sua elaboração poderá não ser obrigatória. O mesmo se aplica no caso das ICE. Deverá também existir uma concordância entre estes planos de segurança e os planos

¹⁸ Como discorre dos artigos 10º e 11º do DL n.º 20/2022.

¹⁹ Para melhor compreensão acerca da identificação das ICE, elaborámos uma figura, disponível no anexo 3.

²⁰ Como discorre dos artigos 13º e 14º do DL n.º 20/2022.

elaborados pelas Forças de Segurança (FS) territorialmente competentes, bem como, com os planos de emergência da ANEPC e com os instrumentos setoriais específicos.²¹

Posteriormente, em consonância com o mesmo DL, deverá ser nomeado um agente de ligação de segurança da IC, para se articular institucionalmente com as restantes entidades, e também com um elemento de contacto da infraestrutura responsável pela comunicação com as FS e os serviços de Proteção Civil competentes (Decreto Lei n.º 20/2022).

Outro aspeto relevante, considerado nesta legislação, é a questão da avaliação da ameaça. Segundo o artigo 19º do DL n.º 20/2022, é realizada uma avaliação da ameaça, pelo SGSSI, em articulação com os FSS e, no caso das ICE, é transmitida à CE um “(...) resumo bienal de dados gerais sobre os tipos de riscos, ameaças e vulnerabilidades com que se depara cada um dos setores (...)” (DL n.º 20/2022).

A plataforma de registo de informação de IC, prevista no artigo 22º, deve conter uma catalogação das ICN ou ICE, matéria que, como veremos, está sujeita a uma autenticação de segurança, acreditada pela Autoridade Nacional de Segurança (ANS) (DL n.º 20/2022).

Feita uma súmula das questões mais relevantes para o desenvolvimento do nosso estudo, é o artigo 5º deste diploma que mais se torna pertinente ser referenciado. Este artigo faz menção ao facto das informações relativas à designação, proteção e aumento de resiliência das IC serem alvo de classificação de segurança, com o nível mínimo de “reservado” (DL n.º 20/2022) o que não nos permite aferir se o aeroporto ASC é considerado uma ICN ou ICE, ou se simplesmente é considerado um ponto sensível. Como vimos, fazer esta distinção seria bastante importante, no sentido em que, certas medidas a adotar na proteção destes ativos dependem da sua nomeação como IC. Deste modo, não será possível verificar se o nosso objeto de estudo é considerado uma IC ou não, o que nos obrigará a encarar o aeroporto do Porto como um ponto sensível. Ainda assim, nove dos onze entrevistados entendem que o ASC deveria ser considerado uma ICN, devido à sua elevada importância estratégica nacional, ao volume de passageiros e de carga e também ao facto de se constituir como uma evidente alternativa ao aeroporto de Lisboa²².

²¹ Como discorre dos artigos 14º, 15º e 16º do DL n.º 20/2022.

²² Vide anexos C, E, F, G, H, I, J, K e L.

1.3 A partilha de responsabilidades na proteção de infraestruturas críticas

A proteção das IC releva-se um processo complexo e moroso, onde devem intervir um conjunto alargado de atores, para a sua salvaguarda.

A presidente da CE, Von der Leyen, manifestou²³, no presente ano, a necessidade de os EM da UE aumentarem a proteção das suas IC, através da aplicação de testes de “stress” e utilização de satélites para detetar potenciais ameaças (Brzozowski & Taylor, 2022).

Como podemos verificar, a questão da proteção das IC é algo que não se restringe ao nosso território, tendo em conta que, a execução de planos de proteção é desenvolvida em sentido comunitário, sobretudo, na questão das ICE. Neste sentido, a ANEPC refere que “(...) as infraestruturas críticas têm vindo a ganhar uma importância crescente nas sociedades atuais (...)”, havendo uma necessidade premente dos EM unirem esforços e garantirem a sua proteção (ANEPC, 2017).

Deste modo, no ano de 2020, o DL n.º 43/2020, de 21 de julho, vem criar o Sistema Nacional de Planeamento Civil de Emergência, o que engloba o CNPCE, entidade responsável pela identificação, designação e promoção da resiliência e proteção das ICN e ICE (DL n.º 43/2020). Assim, a proteção de IC na vertente *safety* é operacionalizada por esta organização.

O SGSSI, como verificámos no capítulo anterior, é uma das entidades com um maior número de competências nesta matéria. Segundo a LSI²⁴, este funciona na dependência direta do Primeiro Ministro e é equiparado a um Secretário de Estado.

No âmbito das suas competências de controlo, o SGSSI, tem “(...) poderes de articulação das FSS (...)”, nomeadamente no que diz respeito a “a) Ataques a órgãos de soberania, (...) infraestruturas destinadas ao abastecimento e satisfação de necessidades vitais da população, meios e vias de comunicação ou meios de transporte colectivo de passageiros e infra-estruturas classificadas como infra-estruturas nacionais críticas” (Lei n.º 53/2008).

No que toca à elaboração de planos de segurança das ICN e ICE, o SGSSI, elabora e divulga, as orientações para a sua produção e aprovam o respetivo plano de segurança²⁵.

²³ A respeito das suspeitas de sabotagem russa aos oleodutos que fornecem combustível aos Estados da UE. Vide em <https://www.euractiv.com/section/defence-and-security/news/eu-vows-to-draw-up-plans-to-protect-critical-infrastructure/>

²⁴ Lei n.º 53/2008, de 29 de agosto.

²⁵ Artigos 13º e 14º do DL n.º 20/2022.

Em articulação com as FSS, deve o SGSSI realizar uma avaliação da ameaça que pende sobre estas IC. Deve também proceder à testagem dos planos de segurança e notificar as infraestruturas em caso de ser necessário proceder a correções²⁶ (Lei n.º 53/2008).

No caso concreto das FS, Pestana (2016, p. 21) refere que a “ideia de ordem pública é indissociável da disponibilização de serviços vitais à população (...)”, o que nos leva a conjecturar que as atribuições as suas atribuições se tornam fundamentais na proteção destas infraestruturas e pontos sensíveis.

A Lei Orgânica da PSP menciona que é atribuição desta FS “manter a vigilância e a proteção de pontos sensíveis, nomeadamente infra-estruturas rodoviárias, ferroviárias, aeroportuárias, edifícios públicos e outras instalações críticas” (Lei n.º 53/2007), bem como, a Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana (GNR), onde se faz menção à mesma competência (Lei n.º 63/2007).

Segundo Martinho (2017), existe uma obrigação socialmente exigível, por parte da população, relativamente à contribuição das FS, na proteção das IC, devido à especificidade da atividade de Polícia e ao enquadramento legal, que atribui a estas organizações competências nesta matéria. Consequentemente, acrescenta o autor, uma intervenção descontextualizada das FS poderá trazer consequências nefastas, quer nas infraestruturas, quer no bom funcionamento das instituições do país (Martinho, 2017).

Decorrente das competências legalmente atribuídas às FS (ver capítulo anterior), estas devem aprovar o parecer do plano de segurança das IC, devendo articular este plano com o plano de Proteção Civil (DL n.º 20/2022). Além disso, devem manter uma estreita colaboração com os agentes de ligação de segurança e elementos de contacto das IC, em matéria que diga respeito a ameaças ou anomalias. Deverão também auxiliar os operadores das infraestruturas na realização de simulacros e exercícios de segurança (DL n.º 20/2022).

Outro organismo com responsabilidades em matéria de proteção de IC é o Serviço de Informações de Segurança (SIS). O SIS é o “(...) organismo incumbido da produção de informações que contribuam para a salvaguarda da segurança interna e a prevenção da sabotagem, do terrorismo, da espionagem (...)” (Lei Orgânica n.º 4/2014)²⁷, o que a faz, genericamente, deter responsabilidades nesta matéria.

Concretamente, o SIS deve prestar auxílio ao SGSSI, na troca de informações relevantes, relativamente a riscos e ameaças que possam surgir contra as IC (DL n.º 20/2022). Estas competências operacionalizaram-se com a criação do programa “Kritica”,

²⁶ Artigos 19º e 20º do DL n.º 20/2022.

²⁷ De 13 de agosto.

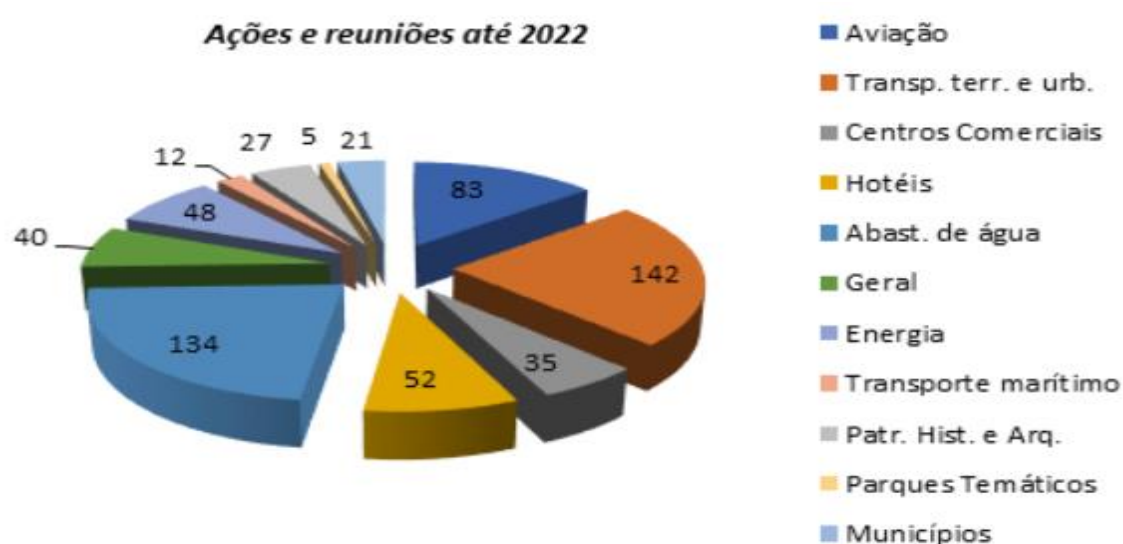
medida que “(...) visa contribuir para a melhoria da proteção de IC, pontos sensíveis e outras infraestruturas relevantes de sectores de atividade económica em Portugal face a eventuais ameaças terroristas²⁸” (SIS, s.d.), com especial enfoque numa das matérias que é objeto de estudo neste trabalho, a aviação civil. Este programa traduziu-se nas ações que verificamos nas figuras 2 e 3.

Figura 2 Distribuição dos trabalhos realizados, por setor, no ano de 2022



Nota: Retirado do website do SIS, disponível em <https://www.sis.pt/pagina/115/programa-kritica>

Figura 3 Ações e reuniões



Nota: Retirado do website do SIS, disponível em <https://www.sis.pt/pagina/115/programa-kritica>

²⁸ Vide <https://www.sis.pt/pagina/115/programa-kritica>

Vivemos num mundo globalizado, onde a integridade física e mental dos cidadãos do mundo não é ameaçada apenas por fatores físicos e vistos a “olho nu”. Neste sentido, as ameaças *cyber* constituem um constrangimento ao bom funcionamento das sociedades e, conseqüentemente, às nossas IC. Assim, o CNCS tem vindo a ganhar especial preponderância na matéria da proteção destas infraestruturas, como discorre da Estratégia Nacional de Segurança do Ciberespaço 2019-2023²⁹. Aqui é feita menção à necessidade do combate às ameaças em ambiente digital, destinadas a atingir IC, bem como, à promoção de formação sobre estas matérias aos seus operadores e contribuir para a gestão de responsabilidades sobre estas infraestruturas (Estratégia Nacional de Segurança do Ciberespaço 2019-2023).

Em relação ao Regime Jurídico da Segurança do Ciberespaço³⁰, o seu artigo 7º n.º 2, menciona que o CNCS tem como missão auxiliar os operadores de IC e estabelece os requisitos de segurança para os operadores destas infraestruturas, sendo que estes devem “(...) cumprir as medidas técnicas e organizativas adequadas e proporcionais para gerir os riscos que se colocam à segurança das redes e dos sistemas de informação que utilizam” (Lei n.º 46/2018).

O Conceito Estratégico de Defesa Nacional (2013)³¹ refere que os ciberataques são uma ameaça crescente às IC - sejam eles perpetrados por terroristas, Estados, crime organizado, ou outros – e podem fazer colapsar uma sociedade.

Do DL n.º 20/2022 consta que os pareceres relativos às orientações, para a elaboração dos planos de segurança, deve ter em consideração o CNCS e a sua aprovação depende, também, desta organização. De referir que a Comissão de Planeamento de Emergência da Cibersegurança é a entidade setorial responsável pelo setor das infraestruturas digitais e prestadores de serviços digitais^{32 33}.

As Forças Armadas (FA) são o principal ator na salvaguarda da Defesa Nacional e constituem uma estrutura do Estado, fundamental para a garantia da democracia e do direito dos cidadãos (Lei Orgânica n.º 2/2021)³⁴, e devem obedecer aos órgãos de soberania nacionais³⁵ (AR, 2005).

Embora este organismo não disponha de atribuições diretas, provenientes de diplomas

²⁹ Aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 92/2019, de 5 de junho.

³⁰ Lei n.º 46/2018 de 13 de agosto.

³¹ Aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2013.

³² *Idem*.

³³ *Vide* figura 1.

³⁴ De 9 de agosto.

³⁵ Decreto de 10 de abril de 1976.

legais relativos à proteção de IC, a verdade é que as FA contribuem, de forma indireta, para a sua proteção. Martinho (2017), sustenta esta teoria, mencionando que “(...) apesar das FA não estarem associadas (...) à construção do PNPIC³⁶, acabam por o estar quer enquanto operadores de algumas das suas infraestruturas, quer na posição que ocupam num conjunto de fóruns (...)”. Além disso, as FA detêm competências de Proteção Civil, sobretudo nos estados de sítio e de emergência (AR, 2005).

Não menos importante é a missão do Gabinete Nacional de Segurança (GNS), entidade que tem por missão garantir a salvaguarda da informação classificada, constante de organizações nacionais e internacionais onde Portugal esteja integrado³⁷ (DL n.º 3/2012).

Na sua Lei Orgânica, é referido o facto desta estrutura ter a competência de garantir a soberania nacional e paz social, através de medidas que contribuam para o combate às ameaças contra as IC (DL n.º 3/2012). Compete-lhes também “(...) c) Exercer os poderes de autoridade nacional competente em matéria de cibersegurança, relativamente ao Estado e aos operadores de infraestruturas críticas nacionais;” e, do mesmo modo, “(...) d) Contribuir para assegurar a segurança dos sistemas de informação e comunicação do Estado e das infraestruturas críticas nacionais” (DL n.º 3/2012).

Todas as informações sensíveis relacionadas com a designação, proteção, e aumento da resiliência das IC são objeto de classificação de segurança e, portanto, são credenciadas pela ANS, bem como, realizado o registo na Plataforma de Registo de Informação de Infraestruturas Críticas³⁸ (DL n.º 20/2022).

Recentemente, a Estratégia Nacional de Combate ao Terrorismo (ENCT), aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 40/2023, estabelece que foi concebido e aprovado o Plano de Ação para a Proteção e Segurança das Infraestruturas Críticas, sendo ainda uma medida precoce e pela qual aguardaremos eventuais desenvolvimentos futuros, como possível resolução da problemática da proteção das IC. O segundo eixo estratégico da ENCT, “Proteger” visa a proteção de pontos estratégicos que possam ser alvo de ataques terroristas, nomeadamente, através da adoção de medidas direcionadas para as ICN (Resolução do Conselho de Ministros n.º 40/2023).

Tendo em conta que a vasta maioria das IC é detida por empresas do setor privado, como a “(...) produção e distribuição de eletricidade, água e gás, bem como prestação de serviços de telecomunicações e de transportes (...)” (Almeida, 2011, p. 3), torna-se

³⁶ Plano Nacional de Proteção de Infraestruturas Críticas.

³⁷ Lei Orgânica do Gabinete Nacional de Segurança, de 16 de janeiro.

³⁸ Artigos 5º e 22º.

imperativo que, dada a sua importância para o bom funcionamento da sociedade, o Estado seja capaz de produzir “segurança” nestas infraestruturas, implementando e mantendo medidas de proteção, considerando que “o setor privado (...) denota alguma relutância em investir em segurança” (Batalha, 2015, p. 143). O mesmo autor denota que, caso o Estado não possa intervir na esfera privada, terá de encontrar medidas que façam os privados atingirem um nível razoável de segurança, visto que está em causa o “Bem Estar da Nação” (Batalha, 2015, p. 141).

Pestana, após conduzir um inquérito em 2016³⁹, concluiu que todos os especialistas e operadores nesta matéria entenderam que era necessária a elaboração de um plano de proteção de IC, que se podia traduzir na criação de um organismo estadual que se concentrasse apenas na proteção destas infraestruturas (Pestana, 2016) e não apenas como parte das suas competências, como sucede com o CNPCE.

Segundo o mesmo inquérito, a intervenção do Estado é vista como deficitária⁴⁰, o que contradiz com a importância atribuída a esta matéria, pelos especialistas, onde 98% dos inquiridos a considera “importante” ou “muito importante” (Pestana, 2016, p. 52).

O Conceito Estratégico de Defesa Nacional (2013) esclarece que urge ser implementado um Programa Nacional de Proteção de IC, o que ainda não se materializou (passado praticamente uma década), apesar das tentativas legislativas em nos aproximarmos de um programa desta espécie.

³⁹ Vide em

<https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/34802/1/A%20PROTE%c3%87%c3%83O%20DE%20INFRAESTRUTURAS%20CR%c3%8dTICAS.pdf>

⁴⁰ 63% intervenção pouco significativa ou insignificante.

Capítulo II – A segurança aeroportuária face à ameaça terrorista

2.1 O terrorismo e a aviação civil

Para darmos continuidade ao desenvolvimento do nosso estudo será necessário compreender o fenómeno do terrorismo e como é que este se relaciona com as infraestruturas aeroportuárias.

Como tal, procuraremos definir o conceito de terrorismo, tarefa exigente, tendo em conta que este conceito é abrangente e variável, consoante o autor e os Estados que o definem.

De acordo com o dicionário Priberam, o vocábulo “terrorismo”, deriva da união das palavras “terror” e “ismo” e é descrito como o “uso deliberado de violência, mortal ou não, contra instituições ou pessoas, como forma de intimidação e tentativa de manipulação com fins políticos, ideológicos ou religiosos” (Priberam, n.d.).

Numa tentativa de esclarecer o conceito de terrorismo, Tomé (2007, p. 2), afirma que

Embora seja uma tarefa sempre difícil e controversa, podemos definir terrorismo como o uso da violência, ou ameaça do uso da violência, de forma premeditada, nomeadamente contra não-combatentes, na tentativa de, através do terror, influenciar, coagir, mobilizar ou intimidar audiências, grupos sociais, sociedades, poderes instituídos, governos e Estados a fim de atingir fins políticos e também religiosos, étnicos, económicos, ideológicos ou outros.

Para o Conselho da UE (2009), o terrorismo, constitui-se como uma das principais ameaças à segurança dos Estados, no sentido em que coloca vidas em risco e procura destruir sociedades organizadas e desenvolvidas⁴¹. Apesar destas definições nos parecem completas, Schmid (2013), argumenta que o facto da Organização das Nações Unidas (ONU) ainda não ter estabelecido uma definição legal de terrorismo é uma prova de que este conceito é de difícil compreensão. No entanto, novamente Schmid, (2011, p. 86 e 87), defende que terrorismo é

Por um lado, uma doutrina sobre uma eficácia presumida acerca de uma forma ou

⁴¹ Estratégia Europeia em Matéria de Segurança.

tática especial que visa gerar medo na população, violência política coerciva e, por outro lado, uma prática conspirativa de ação violenta, calculada, direta e demonstrativa sem restrições morais ou legais, direcionada sobretudo para civis e não combatentes, implementada devido aos seus efeitos propagandísticos e psicológicos.

Nos EUA, o *Federal Bureau of Investigation* (FBI) (n.d.) divide o terrorismo em dois termos distintos. O primeiro é o terrorismo internacional e é definido como sendo um conjunto de atos criminais e violentos, levados a cabo por indivíduos e/ou grupos que são inspirados ou associados a organizações terroristas estrangeiras ou a Estados estrangeiros.

Já o terrorismo doméstico é concetualizado como sendo um conjunto de atos criminais e violentos, cometidos por indivíduos e/ou grupos com objetivos ideológicos, políticos, religiosos, sociais, raciais ou ambientais (FBI, n.d.).

Apesar da doutrina ser divergente, em alguns aspetos referentes a este fenómeno, é relativamente consensual que o vocábulo “terrorismo” teve início durante a Revolução Francesa, embora a sua mediatização tenha eclodido com o “massacre de Munique”, em 1972⁴² (Lutz, 2005).

Apesar do disposto, o evento que fez o mundo despertar para o fenómeno do terrorismo e de outras questões securitárias relevantes, tais como a segurança aeroportuária, foram os atentados em Nova Iorque e Washington, no ano de 2001, no sentido em que “(...) impuseram um novo olhar sobre a ameaça terrorista contra a aviação civil e evidenciaram a vulnerabilidade da segurança aérea europeia (...)” (Duque, 2014). Sustentando esta ideia, Escorrega (2009), afirma que o “(...) 11/9 constitui-se como *exemplo paradigmático* da ordem “securitária” actual (...)” o que se traduziu numa emergente ordem jurídica global associada ao fenómeno, muito por força dos atentados terroristas do início do século XX.”

Relativamente ao fenómeno do terrorismo em Portugal, a ENCT esclarece que “(...) Portugal enfrenta riscos muito semelhantes aos de outros países europeus, designadamente no que se refere aos processos de radicalização e de recrutamento para a violência terrorista” (Resolução de Conselho de Ministros n.º 40/2023). Deste modo, o Relatório Anual de Segurança Interna (RASI), de 2022, refere que o terrorismo internacional de matriz islamista continua a ser uma ameaça considerável em território nacional, bem como, o terrorismo de extrema direita e o terrorismo anarquista (Sistema de Segurança Interna, 2022). Duarte

⁴² Quando atletas israelitas foram tomados reféns por membros de uma organização terrorista.

(2021, p. 34), aponta que “(...) ao longo destas duas últimas décadas, a forma mais letal de terrorismo no Ocidente tem sido o terrorismo de matriz religiosa que assume, quase exclusivamente, a forma de jihadismo global.”

Lopes (2019) afirma que apesar do Estado português ainda não ter sofrido nenhum atentado terrorista contra a sua soberania, já foi palco do terrorismo internacional, suportando-se em dois exemplos elucidativos: o assassinato de um dirigente da Organização de Libertação da Palestina, em 1983 e o ataque terrorista à embaixada turca, em Lisboa, no mesmo ano. O *Terrorism Situation and Trend Report*, de 2022, constatou que em setembro de 2021 foram detidos, em Portugal, dois iraquianos, suspeitos de pertencerem ao Estado Islâmico e de terem cometido crimes contra a humanidade (EUROPOL, 2022). O mesmo relatório menciona que, no ano de 2021, não houve nenhuma condenação, nem absolvição de suspeitos de terrorismo, ao contrário de 2019, em que houve uma situação deste tipo e duas em 2020.⁴³

Feito um enquadramento do conceito do terrorismo e da sua situação em Portugal, importa enquadrarmos este conceito no panorama da aviação civil.

Assim, o conceito de aviação civil, está plasmado no DL n.º 142/2019, de 19 de setembro⁴⁴, e corresponde às “operações aéreas efetuadas por aeronaves civis, excluindo as operações realizadas por aeronaves estatais, referidas no artigo 3º da Convenção de Chicago”⁴⁵ (DL n.º 142/2019).

Devemos ter em consideração que o termo “segurança da aviação”, na língua inglesa, se designa de *aviation security*⁴⁶, diferente de *aviation safety*, levando em consideração que, esta última expressão, diz respeito à certificação, aprovação e produção da segurança das aeronaves, certificação de pilotos e mecanismos relacionados com a aviação em concreto⁴⁷ (Federal Aviation Administration, n.d).

Na figura 4, infra, podemos constatar que o número de passageiros transportados por aviões civis tem vindo a aumentar, muito consideravelmente, nas últimas décadas, apesar de certos acontecimentos terem feito com que esse aumento assistisse a uma pequena quebra⁴⁸.

⁴³ Para consultar este relatório, vide <https://www.europol.europa.eu/publications-events/main-reports/tesat-report>

⁴⁴ Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC).

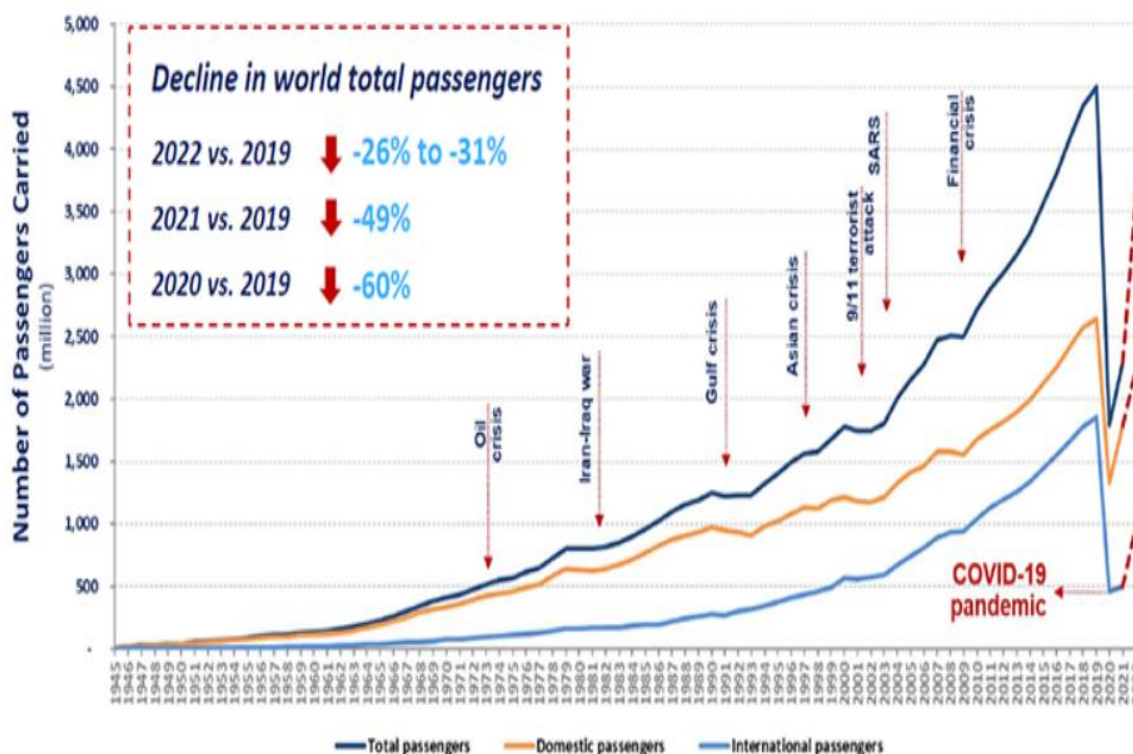
⁴⁵ Convenção sobre a aviação civil internacional.

⁴⁶ “Combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinadas a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita que ponham em causa a segurança da aviação civil” (Regulamento (CE) n.º 300/2008).

⁴⁷ Segundo Naudin (2007, as cited in Duque, 2014), a intencionalidade do ato também é relevante para esta distinção. Se for de carácter intencional recai para o termo *security*, se for de cariz acidental já se trata de *safety*.

⁴⁸ Nomeadamente os atentados terroristas de 9/11.

Figura 4 Número de passageiros transportados à escala mundial, entre 1945 e 2022



Nota: Retirado do website da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), disponível em <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/2021-global-air-passenger-totals-show-improvement.aspx>

Como era expectável, a pandemia Covid-19, quebrou, quase por completo, o tráfego aéreo, durante alguns meses, nos anos de 2019 e 2021. Ainda assim, há uma perspetiva de recuperação, nos próximos meses, sendo possível prever que os valores pré pandémicos sejam ultrapassados.

Não obstante a aviação civil ter sido um dos setores mais afetados pela pandemia, o PNSAC (2019) prevê que “o crescimento continuado do transporte aéreo comercial, especialmente o de âmbito internacional, a par dos desenvolvimentos observados nessa área, reforça a importância do setor da aviação civil na sociedade contemporânea”.

Relativamente à propagação do terrorismo neste setor, Choi (1994), esclarece que seria mais do que evidente que a aviação civil se tornasse um alvo adequado para a propagação do terrorismo internacional, visto que, este tipo de transporte se estava a tornar o principal meio de locomoção entre países.

Assim, sendo a aviação um fenómeno em constante evolução, nas últimas décadas, (Harrison, 2009), Crenshaw (2016) admite que esta foi uma das indústrias mais afetadas pelo crescimento do terrorismo.

Mas por que razão é que a aviação civil é uma área tão atrativa para a proliferação

do terrorismo? De todos os meios de transporte, a aviação, continua a seduzir terroristas, levando em consideração que é amplamente reconhecido que quando um avião é atacado, há uma grande mediatização e atenção do público para este fenómeno (Price & Forrest, 2016). Segundo Wilkinson e Jenkins (1999), de todos os alvos disponíveis para a efetivação dos ataques a aviação civil continua a ser um dos mais apetecíveis para os terroristas. Estas circunstâncias resultam de fatores como a audácia necessária para levar a cabo uma ação terrorista neste meio, do elevado número de pessoas envolvidas ou dos incidentes internacionais que poderão ser originados por estas incursões. Estes são alguns dos motivos que fazem com que a mensagem do terrorista se espalhe pelo mundo fora (Wilkinson e Jenkins, 1999). Nesta sequência, Krull (2016) constata que o terrorismo na aviação civil é simbólico e poderoso, e é bem provável que se mantenha um dos principais campos de atuação de terroristas, cujo objetivo será incutir o medo e causar o maior número de vítimas possíveis. Complementando esta informação, Duchesneau (2015), esclarece que a técnica utilizada pelos terroristas de realizar mais ataques com o intuito de gerar uma maior cobertura mediática surtiu efeito, na medida em que, estes grupos conseguiram aterrorizar a população mundial, atacando os cidadãos em terra, de terra e no ar⁴⁹.

Nesta senda, Choi (1994) enumera como principais formas de ataques contra a aviação civil o sequestro de uma aeronave, a colocação de bombas nas aeronaves e o ataque contra as instalações aeroportuárias.

De acordo com o Global Terrorism Database (2023), entre os anos de 1970 e 2023, existiram 1465 ataques terroristas a aeroportos ou aeronaves civis e militares, com diversos tipos de armas, entre elas, as biológicas, químicas, armas falsas, mas com destaque evidente para os explosivos⁵⁰. No que diz respeito à distribuição geográfica destes ataques, o continente Europeu era considerado o local predileto para a sua execução, até meados da década de 1990. Atualmente, a região do Médio Oriente e o sul do continente Asiático, são as regiões mais fustigada por estas incursões terroristas⁵¹.

Deste modo, e constituindo-se como um dos principais domínios visados pelo terrorismo, a aviação civil terá de ser sujeita ao esforço conjunto de um alargado número de organizações, instituições e Estados, com o intuito de contribuir para a segurança comum de todos os cidadãos.

⁴⁹ Por exemplo, em relação aos ataques em terra, o ataque a uma infraestrutura aeroportuária; de terra, o lançamento de um *rocket* em direção a uma aeronave e no ar, o sequestro de uma aeronave.

⁵⁰ Vide anexo 4.

⁵¹ Vide anexo 5.

2.2 As organizações de aviação civil e as infraestruturas aeroportuárias

O impacto dos eventos de 9/11 levou a que ocorressem um conjunto de transformações no plano securitário⁵² (d' Abadie, 2003). Estas circunstâncias traduziram-se numa reestruturação do complexo sistema de aviação civil, com a criação de novas organizações de aviação civil⁵³, com vista a responder eficazmente às ameaças que se tornaram evidentes e destruidoras, nomeadamente o terrorismo (Arasly, 2005). Nesse sentido, o sistema de aviação civil foi reforçado, mantendo-se um sistema composto por um conjunto alargado de organizações e instituições que partilham responsabilidades nesta matéria, com vista a atingir o máximo de segurança e bem-estar de toda a comunidade.

Nesta senda, será importante compreender quais são as organizações no plano internacional e nacional com competências na aviação civil.

A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) é uma associação comercial que representa cerca de 300 companhias aéreas⁵⁴ e a sua competência é a de auxiliar nas mais variadas áreas de aviação civil, bem como, na construção de políticas relativas a esta matéria (IATA, n.d.).

Por sua vez, a Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO) é uma entidade associada à ONU cujo fim é a de ser utilizada como um fórum global em matéria de aviação civil dos diversos Estados signatários da Convenção de Chicago de 1944⁵⁵. A sua visão traduz-se num crescimento sustentável global da aviação civil (ICAO, n.d.).

Já o Conselho Internacional de Aeroportos (ACI) representa os interesses coletivos de vários aeroportos mundiais. É uma organização que trabalha em estreita colaboração com governos, para além de membros regionais do ACI, especialistas em aviação e outras organizações internacionais, como a ICAO, com o fim de desenvolver políticas e programas nesta matéria (ACI, n.d.).

No plano internacional são estas as três principais organizações responsáveis pela implementação de políticas de aviação civil.

No âmbito europeu, a Conferência de Aviação Civil Europeia (ECAC) é uma organização intergovernamental que procura a harmonização das políticas de aviação civil

⁵² Neste artigo são mencionados os seguintes aspetos: um controlo mais apertado das fronteiras terrestres, marítimas e sobretudo aéreas e um maior investimento no trabalho de *intelligence*.

⁵³ A Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) foi fundada em julho de 2002.

⁵⁴ Cerca de 83% de todo o tráfego aéreo internacional.

⁵⁵ Atualmente fazem parte da Assembleia ICAO 193 Estados.

nos EM, através de um sistema de aviação civil contínuo e sustentável. (ECAC, n.d.).

Ainda neste plano, a EASA é uma organização que pretende assegurar um nível de proteção comum e elevado a toda a comunidade europeia, mediante a harmonização da regulamentação e certificação da matéria relacionada com a aviação civil, a fiscalização da segurança e prestação de apoio aos Estados integrantes da agência, a certificação de aeronaves e seus componentes, entre outras tarefas⁵⁶ (EASA, n.d.).

A *Airpol* é constituída por um conjunto de polícias e guardas fronteiriços de vários países europeus que utilizam o seu saber e as suas diferentes metodologias para o combate ao crime na área da aviação civil (Airpol, n.d.).

No mesmo sentido, a EUROCONTROL é uma organização pan-europeia dedicada a prestar apoio aos EM e às organizações de aviação civil no âmbito das suas competências de aviação, com o intuito de contribuir para a construção de um “céu único” europeu, mais seguro, mais ambientalista, mais eficiente e menos dispendioso (EUROCONTROL, n.d.).

Estas são as principais organizações internacionais e europeias com competências de aviação civil que contribuem para o bom funcionamento e segurança neste setor. Embora possamos argumentar que possa existir um sistema internacional, no setor da aviação civil, com demasiadas organizações, a verdade é que, esta se reveste de inúmeras peculiaridades bastante complexas, como a sua elevada atratividade para a proliferação de ataques terroristas e tráfico de droga, o que justifica a quantidade elevada de instituições com competência nesta matéria.

No que diz respeito à organização europeia relativa a esta matéria, Duque (2014) esclarece que terá de ser feita uma avaliação à multiplicidade de organizações e instituições europeias com competências neste setor, para se poder aferir se este sistema é adequado às necessidades em matéria de segurança da aviação civil.

Afunilando o nosso estudo para o plano nacional, existem duas grandes organizações com jurisdição nestas matérias. A Navegação Aérea de Portugal (NAV) é uma empresa de serviço público que presta apoio à atividade de aviação civil através da gestão, exploração e desenvolvimento dos sistemas de navegação aérea, nomeadamente os serviços de gestão de tráfego aéreo e respetivas atividades⁵⁷ (DL n.º 74/2003).

A ANAC é a “(...) autoridade nacional em matéria de aviação civil” e são

⁵⁶ Para além dos 27 EM da UE fazem também parte desta organização a Islândia, o Liechtenstein, a Suíça e a Noruega. Vide https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/easa_pt

⁵⁷ Estatuto da NAV Portugal E.P.E.

competências e atribuições desta entidade o exercício de funções de regulação, fiscalização e supervisão deste setor, nomeadamente, as de “licenciar, certificar, autorizar e homologar as atividades e os procedimentos, as entidades, o pessoal, as aeronaves, as infra-estruturas, equipamentos, sistemas e demais meios afectos à aviação civil (...)” (ANAC, n.d.).

A legislação nacional relativa a este assunto está subjacente aos normativos europeus que foram sendo, progressivamente, introduzidos e melhorados, sobretudo desde o 9/11 evento que, segundo Moço (2019), levou a que a UE atuasse eficazmente nesta matéria.

Segundo o PNSAC (2019), após o 9/11, o Conselho Europeu foi adotando medidas de combate ao terrorismo com vista a reforçar a confiança da população neste setor. Assim, o Regulamento n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, alterado pelo Regulamento n.º 300/2008, de 11 de março, veio estabelecer regras comuns no domínio da segurança da aviação civil. No preâmbulo deste diploma é mencionado que o terrorismo é uma das maiores ameaças, aos ideais de democracia e paz, valores essenciais da UE (Regulamento n.º 2320/2002). Assim, sem prejuízo das competências de aviação civil dos EM nos seus territórios, devem ser adotados procedimentos básicos, comuns e transversais a todos os EM, com vista a combater, mais eficazmente, o fenómeno do terrorismo e outros atos ilícitos criminais.

Um dos aspetos mais relevantes neste diploma é o facto de ser mencionado, nos seus artigos 10º e seguintes, que cada EM deverá elaborar e aplicar um Programa Nacional de Aviação Civil, bem como um Programa Nacional de Controlo da Qualidade, enquanto que cada operador aeroportuário deverá desenvolver e aplicar um Programa de Segurança Aeroportuária. Já a transportadora aérea deverá desenvolver um Programa de Segurança.

Atualmente, o diploma que regula todo o setor da segurança da aviação civil, em território nacional, é o DL n.º 142/2019, de 19 de setembro, vulgo PNSAC. O preâmbulo deste diploma refere que “o crescimento continuado do transporte aéreo comercial, especialmente o de âmbito internacional, a par dos desenvolvimentos observados nessa área, reforça a importância do setor da aviação civil na sociedade contemporânea.” Relativamente a este diploma importa destacar o artigo 4º e seguintes onde surge a organização e competências do Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil (SNSAC). Este é um subsistema de SI. Já as funções de Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil (ANSAC) são exercidas pelo Presidente do Conselho de Administração da ANAC, cujas competências vão desde a supervisão e coordenação do SNSAC, à emissão e aprovação de regulamentos relativos à segurança da aviação civil, passando pela aprovação de Programas

de Formação em Segurança da Aviação Civil⁵⁸ (DL n.º 142/2019).

Os Programas de Segurança previstos no artigo 21º deste diploma, estão sujeitos à aprovação da ANSAC e, nos artigos seguintes, são mencionadas as responsabilidades das entidades gestoras aeroportuárias⁵⁹, das transportadoras aéreas⁶⁰, do Comandante da aeronave⁶¹ e de outros organismos responsáveis pela segurança de todas as partes envolvidas. É também importante destacar as responsabilidades do Gestor de Segurança, constantes no artigo 30º deste DL, nomeadamente, a coordenação e implementação das medidas e procedimentos de segurança, ser o elo de comunicação entre a entidade e o serviço executivo da ANSAC, a responsabilidade de promover uma forte cultura de segurança, entre outros. Esta figura deve existir, organicamente, nos aeródromos, transportadoras aéreas nacionais, prestadores de serviços de navegação aérea, entre outros⁶².

São ainda apresentadas, no DL, as competências das diversas FSS e Serviços de Informações, no âmbito da segurança da aviação civil. As atribuições da PSP nesta matéria estão previstas no artigo 32º e serão apresentadas no próximo subcapítulo, tendo em conta que é uma matéria essencial para o nosso estudo.

Será também importante destacar que qualquer ato de interferência ilícita deve ser comunicado, pela ANSAC à ICAO, submetendo-se ao princípio da cooperação internacional, previsto no artigo 40º deste diploma, bem como, a troca de informação relevante nesta matéria a outros Estados⁶³. No que concerne à emissão e à titularidade de documentos de identificação aeroportuária, há uma preocupação em fazer com que a sua utilização seja apenas para fins de serviço operacional, como consta nos artigos 41º e seguintes⁶⁴.

A resposta a atos de interferência ilícita é operacionalizada através dos planos de contingência, sendo que, a ANSAC, em coordenação com as FSS, desenvolve estes planos⁶⁵.

A avaliação de risco e níveis de alerta estão também previstos no artigo 47º deste diploma, para além da classificação e autorização de voos de alto risco, cuja competência está atribuída à ANSAC, e prevê que haja a possibilidade de existir medidas adicionais de segurança⁶⁶.

⁵⁸ Artigos 4º, 5º, 6º e 7º do DL n.º 142/2019.

⁵⁹ Artigo 22º do DL 142/2019.

⁶⁰ Artigo 23º do DL 142/2019.

⁶¹ Artigo 24º do DL 142/2019.

⁶² *Idem*.

⁶³ *Idem*.

⁶⁴ *Idem*.

⁶⁵ *Idem*.

⁶⁶ *Idem*.

Complementando o PNSAC, o Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil⁶⁷ “(...) contribui para (...) promover um controlo da qualidade respeitante à aplicação do referencial normativo referente à componente de *security* (segurança contra atos de interferência ilícita) da aviação civil” (ANAC, 2022).

O Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil (PNFSAC)⁶⁸ visa o estabelecimento de uma formação adequada à realidade nacional de todos os elementos com competências de *security* em matéria de aviação civil e será alvo de estudo no próximo capítulo.

Como pudemos verificar, o PNSAC regula toda a matéria de segurança da aviação civil em território nacional, estabelecendo parâmetros similares aos existentes noutros EM da UE, o que reforça o caráter comunitário desta matéria. É neste sentido que surge o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da CE, de 5 de novembro de 2015, que vem estabelecer as medidas de execução das normas de base comuns, tal como estava previsto no Regulamento (CE) n.º 300/2008.

Este extenso regulamento vem elencar o conjunto de procedimentos técnicos e operacionais que devem ser considerados na segurança da aviação civil, como o tipo de equipamentos que devem ser utilizados no rastreio de passageiros e bagagens, o tipo formação adequada aos agentes de segurança dos aeroportos, os controlos de segurança aplicados e a atribuição de responsabilidades às diversas organizações e entidades (Regulamento (CE) n.º 300/2008).

Independentemente da legislação aprovada nesta matéria e da competência das diversas entidades, Estados e organizações, o papel de todos os trabalhadores, funcionários e agentes deve ser pautado por um comportamento compatível com a execução destas funções.

Como tal,

A implementação de uma forte cultura de segurança⁶⁹ permite que todo o pessoal da Aviação Civil compreenda não apenas a importância vital que a segurança deve ter, mas também o papel que cada um pode e deve desempenhar na proteção dos passageiros, da comunidade e da infraestrutura da Aviação Civil (...) (M. G., 2021,

⁶⁷ O PNSAC prevê a criação desta estrutura no artigo 45º.

⁶⁸ O PNSAC prevê a criação desta estrutura no artigo 44º.

⁶⁹ Segundo a ICAO (n.d.) este conceito é definido como sendo um conjunto de normas, crenças, valores e atitudes que são inerentes à operação diária de uma organização, sendo por isso refletidas nas ações e nos comportamentos de todo o seu pessoal.

p. 4).

Só desta forma será possível atingir uma proteção adequada à complexidade das dinâmicas associadas à aviação civil.

A aplicação destas medidas está inteiramente relacionada com as características e particularidades das infraestruturas aeroportuárias. Estas são estruturas únicas, complexas e desenvolvidas para permitir o bom funcionamento da atividade de aviação. Além disso, não podemos confundir aviação civil com aeroporto, pois, a aviação civil, é mais abrangente e por aeroporto considera-se, segundo o PNSAC, “o aeródromo que dispõe de forma permanente de instalações, equipamentos e serviços adequados ao tráfego aéreo internacional” (PNSAC, 2019), e que será analisado neste trabalho. Em sentido contrário, não serão objeto de estudo os procedimentos de segurança adotados durante o voo da aeronave, tendo em conta que, essa já é uma fase posterior à que pretendemos abordar neste trabalho.

Assim, a IATA faz menção ao facto das companhias aéreas, os passageiros e as mercadorias necessitarem de uma infraestrutura aeroportuária funcional e segura para que as suas operações tenham sucesso (IATA, n.d). Nesta senda, Nunes (2019, p. 1) esclarece que os aeroportos são infraestruturas essenciais na aviação civil e “(...) desempenham juntamente com esta um papel de relevo na governabilidade de um Estado atendendo aos fatores económicos e sociais indissociáveis ao setor em questão.”

Como verificamos, dada a complexidade do setor da aviação civil e do crescente número de ameaças, que atentam contra esta atividade, existe um vasto e complexo sistema de organização da aviação civil, composto por um conjunto alargado de organizações. O pós 9/11 veio reforçar o carácter securitário deste sistema e surgiram várias alterações legislativas, na tentativa de fazer face a esta nova “epidemia” de ataques terroristas. Todas estas medidas foram adotadas em sentido comunitário, na medida em que este fenómeno não diz respeito apenas a um EM. Estes procedimentos e técnicas, comuns a todos os EM, estão em permanente atualização e o PNSAC vem regular todos os normativos associados a este setor. Além disso, as infraestruturas aeroportuárias deverão estar adequadas à implementação destas normas, de forma a facilitar a efetivação de todos os parâmetros necessários para se atingir o fim da segurança na aviação civil.

2.3 O papel da PSP na segurança da aviação civil e a cooperação com as empresas de segurança privada

Segundo McGray (2013), à medida que a aviação civil “torna o mundo mais pequeno”, os riscos securitários associados a este fenómeno escalam consideravelmente. Como tal, o papel da Polícia torna-se essencial em diversas áreas, nomeadamente no combate ao terrorismo, na limitação da propagação de pandemias, através da fiscalização do controlo da documentação válida para viajar dos passageiros e medição de temperatura corporal, no controlo do tráfico de estupefacientes ou na redução de imigração ilegal (McGray, 2013).

As competências da PSP nesta matéria estão plasmadas, genericamente, na Constituição da República Portuguesa (CRP), tendo em conta que a Polícia tem “por funções defender a legalidade democrática e garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos⁷⁰”. Mais concretamente, as atribuições desta Polícia encontram-se na sua Lei Orgânica⁷¹ e caracterizam-se por “manter a vigilância e a protecção de pontos sensíveis, nomeadamente infra-estruturas rodoviárias, ferroviárias, aeroportuárias e portuárias, edifícios públicos e outras instalações críticas”.

A alteração da organização do sistema de segurança da aviação civil introduziu novas competências nesta matéria à PSP, designadamente a fiscalização e controlo das fronteiras aeroportuárias e circulação de pessoas⁷², nestes pontos⁷³. Consequentemente, a própria orgânica da PSP sofreu transformações, com as alterações previstas na Lei n.º 73/2021, de 12 de novembro, e foi criada uma Unidade Orgânica de segurança aeroportuária e controlo fronteiriço⁷⁴, sendo que, esta unidade, “(...) compreende as áreas do controlo de entrada e saída de pessoas do território nacional e da segurança das fronteiras aeroportuárias⁷⁵(...)”. A transferência de competências para esta polícia comprova a importância central que a PSP detém na segurança da aviação civil e permite “consolidar um conceito de Segurança Aeroportuária atual e abrangente” (PSP, n.d.).

A dimensão do papel da PSP, no plano da segurança da aviação civil, e a sua operacionalização é confirmada no PNSAC, na medida em que este diploma lhe confere as seguintes competências: A gestão do Centro de Operações de Segurança de Aeródromo (COSA), a elaboração de um plano de rondas e de vigilância das instalações dos aeródromos,

⁷⁰ Vide artigo 272º CRP.

⁷¹ Vide artigo 3º/2 al. j) da Lei n.º 53/2007.

⁷² Vide artigo 3º/2 al. q) da Lei n.º 53/2007.

⁷³ Estas competências eram atribuições do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF).

⁷⁴ Vide artigo 18º/1 al. e) da Lei n.º 53/2007.

⁷⁵ Vide artigo 29º - A da Lei n.º 53/2007.

a emissão de pareceres relativos à emissão de cartões de identificação aeroportuária, o patrulhamento do aeródromo e infraestruturas adjacentes, a garantia da ordem e tranquilidade pública, a aplicação de ações relativas ao plano de contingência, a busca, deteção e desativação de engenhos explosivos e a tomada de aeronaves, caso se justifique, por razões securitárias⁷⁶.

Uma outra competência desta Polícia é a de realizar uma avaliação de risco, anualmente, em todos os aeroportos nacionais⁷⁷, com o intuito de verificar quais são as medidas necessárias a aplicar, em cada um dos aeroportos, o que se traduz numa boa prática de identificação dos riscos das infraestruturas aeroportuárias nacionais⁷⁸. Desta forma, a classificação e autorização de voos de alto risco⁷⁹ tem por base esta avaliação de risco feita pelas FSS competentes.

Carla Pinto (2023), Diretora de Facilitação e Segurança da ANAC, destaca o papel da PSP mencionando que esta Polícia tem uma importância primordial na segurança aeroportuária e “(...) por inerência (...) na prevenção do terrorismo (...)” através da sua constituição enquanto elo de ligação entre os vários intervenientes no ambiente aeroportuário, direção do aeroporto e a entidade reguladora (ANAC)⁸⁰”.

A estrutura orgânica da PSP prevê que os Comandos Metropolitanos e Regionais disponham de uma DSA, composta por diversas subunidades (Despacho n.º 20/GDN/2009)⁸¹.

A PSP dispõe de um conjunto de normas respeitantes a esta matéria, nomeadamente, uma Norma de Execução Permanente (NEP) que, à semelhança do PNSAC, lhe atribui um conjunto de funções. A NEP OPSEG/DEPOP/01/08, de 29 de março de 2006, tem como grande propósito promover a articulação entre a segurança pública e privada (de acordo com as indicações internacionais) e potenciar novas técnicas e metodologias de atuação policial, neste campo. Segundo a NEP, o papel da Polícia deve ser de cariz preventivo e adequado aos níveis de alerta definidos e esta deve realizar operações policiais, de forma a dissuadir a prática de ilícitos criminais, através de operações STOP, nas imediações dos aeroportos, operações de vigilância, a realização de verificação documental, entre outros (NEP OPSEG/DEPOP/01/08).

⁷⁶ Vide artigo 32º/2 do DL n.º 142/2019.

⁷⁷ Realizada pelo Núcleo de Informações Policiais da PSP. Vide apêndice E.

⁷⁸ Vide apêndice D.

⁷⁹ Vide artigo 48º do DL n.º 142/2019.

⁸⁰ Vide apêndice B.

⁸¹ Vide anexo 6 .

Além disso, a PSP deverá fiscalizar e supervisionar os recursos humanos e materiais utilizados no rastreio de bagagens e passageiros, dirigir e coordenar o COSA e supervisionar e cooperar com as empresas de segurança privada⁸².

Como parte integrante do nosso trabalho, e com vista a verificar se as atribuições da PSP na segurança da aviação civil estão a ser eficazmente efetivadas ou se, por outro lado, têm sido incorretamente ou apenas parcialmente aplicadas, realizámos uma observação direta no ASC⁸³. Assim, daquilo que pude constatar, podemos fazer as seguintes considerações: - a operacionalização do COSA⁸⁴ é realizada corretamente, estando este localizado no piso das chegadas⁸⁵ e existe um polícia dedicado apenas a esta função. Neste local é concretizada a gravação de imagens, através do circuito fechado de televisão (CCTV); - Relativamente ao plano de rondas, previsto no PNSAC, confirmamos a existência deste documento, sendo que são realizadas rondas diárias e terá de ser feito o registo dessas rondas^{86 87}. Apesar do PNSAC prever as rondas de aviação civil, no lado interno e externo do aeródromo (lado ar e lado terra), constatamos que, pela limitação de efetivo, é dada prioridade a determinadas áreas, de acordo com a importância atribuída^{88 89}. Diferente de ronda é o patrulhamento aleatório dos polícias neste local e nas suas imediações, o qual se verificou de forma integral e contínua⁹⁰.

As restantes atribuições, previstas no PNSAC, dizem respeito a situações de calamidade, o que não nos permitiu aferir se, de facto, estas competências são corretamente efetivadas.

Ainda como competências da PSP⁹¹, verificámos que o controlo e fiscalização da atividade das empresas de segurança privada, neste aeroporto, é operacionalizada, através da presença de um polícia afeto apenas a esta função. Assim, daquilo que pudemos captar,

⁸² *Idem*.

⁸³ Esta observação foi realizada no dia 17 de março de 2023 na DSA do Porto, inserido no turno das 08 às 16 horas, acompanhado pelos Comandantes desta unidade e respetivas subunidades e pelos agentes de execução operacional, nomeadamente da categoria de agentes e de chefes.

⁸⁴ Previsto no artigo 32º n.º 2/ al. a) do PNSAC.

⁸⁵ Neste aeroporto existem dois pisos distintos: um diz respeito às chegadas e o outro às partidas.

⁸⁶ Este relatório poderá ser fiscalizado pela ANAC.

⁸⁷ Previsto no artigo 32º n.º 2/ al. b) do PNSAC.

⁸⁸ A distinção entre lado ar e lado terra está bem explícita no PNSAC. Segundo este diploma o lado ar, previsto no artigo 3º al. hh), diz respeito à “zona de movimento dos aeródromos e seus terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, cujo acesso é reservado e controlado.” Por outro lado, considera-se, segundo o artigo 3º al. ii), lado terra, a “zona do aeroporto que não é o lado ar e que inclui todas as áreas públicas”.

⁸⁹ Previsto no artigo 32º n.º 2/ al. d) do PNSAC.

⁹⁰ Entendemos que existe uma distinção entre ronda e patrulhamento aleatório. A primeira diz respeito à verificação de certos procedimentos do bom funcionamento dos mecanismos de proteção aeroportuária, através da elaboração de uma *check list*. Patrulhamento aleatório é a simples presença e movimentação aleatória de polícias e viaturas policiais neste espaço.

⁹¹ Previstas na NEP OPSEG/DEPOP/01/08.

as atribuições da PSP neste aeroporto parecem estar a ser globalmente executadas.

Seria imprudente e insatisfatório abordarmos as questões securitárias relacionadas com a aviação civil e não explanarmos a importância das empresas de segurança privada, neste âmbito.

Segundo Afonso (2015, p. 336), “(...) a emergência da segurança privada resulta de uma inabilidade ou incapacidade do Estado em prosseguir a tarefa de “segurança” que lhe está outorgada por mandato constitucional”. O mesmo autor refere que, esta incapacidade, aliada ao aumento da criminalidade em massa em espaços públicos, culminou numa nova arquitetura da segurança e abriu espaço para a proliferação de novos atores securitários (Afonso, 2015).

Morais (2018), esclarece que não obstante a Polícia deter um vasto conjunto de competências na segurança da aviação civil, existem outros atores responsáveis por esta matéria, nomeadamente, as instituições privadas. Poiães (2008), afirma que há uma tendência para a comunhão dos organismos públicos e privados em diversas áreas, designadamente, na vigilância dos aeroportos, apesar do papel da Polícia não ser substituível.

Assim, a atividade da segurança privada é regulada pela Lei n.º 34/2013⁹², de 16 de maio, e esta estabelece⁹³ que, no quadro da segurança aeroportuária, os assistentes de portos e aeroportos possam exercer, exclusivamente, o controlo de acessos de pessoas, veículos e aeronaves, o rastreio de passageiros, tripulantes pessoal de terra, objetos transportados, veículos, bagagens de cabine e de porão, carga, correio e encomendas expresso, correio postal, provisões e outros produtos (Lei n.º 46/2019).

Estas competências estão igualmente plasmadas no PNSAC, diploma onde se faz menção ao facto de a circulação de passageiros, desde o momento da saída da aeronave até ao interior das instalações aeroportuárias (e vice versa), ser também da competência das empresas de segurança privada⁹⁴ (DL n.º 142/2019).

O PNFSAC estabelece que todos os elementos que desempenhem funções no âmbito da segurança da aviação civil devem receber uma formação inicial teórica, prática e em contexto real de trabalho, bem como, formação contínua no mínimo de três em três anos e, em alguns casos, uma formação contínua para os operadores de equipamentos de raio-X e sistemas de deteção de explosivos⁹⁵. Carla Pinto (2023), Diretora de Facilitação e Segurança

⁹² Alterada pela Lei n.º 46/2019, de 8 de julho.

⁹³ Vide artigo 18º/7.

⁹⁴ Vide Artigo 22º/2.

⁹⁵ Vide artigos 26º, 27º, 28º e 29º do Regulamento n.º 765/2021.

da ANAC, reconhece aos agentes de portos e aeroportos (APA) uma responsabilidade acrescida, na prevenção de atos de interferência ilícita, tendo em conta que, estes desempenham um papel fundamental na “garantia da correta implementação das medidas de segurança para a deteção de artigos proibidos⁹⁶”.

Acerca da cooperação entre estas duas entidades, a autora, acrescenta ainda que existe uma relação “interativa, cooperante e com as devidas interdependências⁹⁷”. Adriano Anselmo (2023), Comandante da DSA do Comando Metropolitano do Porto, esclarece que a segurança privada é, em alguns aspetos, a “primeira linha” na segurança da aviação civil, como no controlo de passageiros e rastreio de bagagens e comunica à PSP, assim que necessário, tudo o que “transcenda a sua esfera de competência⁹⁸”. O mesmo explana que existe uma cooperação eficaz entre estas duas entidades, no ASC, no Porto⁹⁹.

No que concerne à prevenção do terrorismo, Daniel Magalhães (2023), antigo Comandante da DSA do Porto, atribui, às empresas de segurança privada, um papel crucial e esclarece que já foram realizadas diversas ações de sensibilização, em conjunto com a PSP, relacionadas com a prevenção da radicalização e do terrorismo, para além de ações de sensibilização de ameaças internas e explosivos, o que demonstra a boa relação existente entre estes dois organismos¹⁰⁰.

Daquilo que conseguimos averiguar, quer a PSP, quer as empresas de segurança privada, desempenham papéis fundamentais na prevenção de atos ilícitos nas infraestruturas aeroportuárias. As empresas de segurança privada detêm maiores responsabilidades na execução e na operacionalização de tarefas práticas, como o rastreio de bagagens e controlo de passageiros do lado terra para o lado ar. Por outro lado, a PSP, embora possa auxiliar a segurança privada nestas funções, tem a obrigação de supervisionar e fiscalizar estes procedimentos e garantir a execução de outras atividades, como a gestão do COSA e a realização de rondas e patrulhamento, no interior e no exterior do aeródromo. Pelas razões acima mencionadas, é fundamental que a relação entre estas duas entidades deva ser cooperante e expedita, para que se alcance a máxima segurança nos aeroportos e na aviação civil.

⁹⁶ Vide apêndice B.

⁹⁷ Vide apêndice B.

⁹⁸ Vide apêndice E.

⁹⁹ Vide apêndice E.

¹⁰⁰ Vide apêndice D.

Capítulo III – Estudo de caso: o aeroporto Francisco Sá Carneiro

3.1 A infraestrutura, o fluxo de passageiros e a criminalidade associada

Tendo em vista o desenvolvimento do nosso trabalho, será fundamental afunilar a temática da proteção de IC, da ameaça terrorista e da segurança da aviação civil, ao nosso objeto de estudo – o ASC, vulgo, aeroporto do Porto¹⁰¹.

Este aeroporto é um dos quatro aeroportos no território continental português, sendo o único localizado na região norte do país. Assim, de acordo com Proença (et al., 2012), ainda que no noroeste peninsular exista uma oferta relativamente alta de aeroportos¹⁰², o aeroporto do Porto é o que mais afluência de passageiros obteve, nas últimas décadas, superando até o somatório dos três aeroportos galegos¹⁰³ (Proença, et al., 2012). Para reforçar esta conceção, António Loureiro (2023), Gestor de Segurança deste aeroporto, refere que o ASC está inserido num região que inclui, não apenas o norte de Portugal, como também todo o noroeste peninsular¹⁰⁴. Em adição, o aeroporto do Porto é considerado uma estrutura com um elevado valor estratégico nacional, devido ao seu elevado volume de tráfego, origens dos voos, variedade de transportadoras aéreas e o volume da carga processada¹⁰⁵. Em caso de disrupção ou constrangimentos no aeroporto de Lisboa, este aeroporto poderá constituir-se como uma alternativa viável e evidente¹⁰⁶, tendo em conta que, de acordo com o ACI, o ASC renovou, no ano de 2023, a distinção de “excelência” atribuída a esta infraestrutura, sendo o único aeroporto nacional com este reconhecimento¹⁰⁷ (ACI, 2023).

Em termos de volume de passageiros, o aeroporto do Porto continua a ser o segundo

¹⁰¹ Apesar de ser popularmente conhecido como aeroporto do Porto, esta infraestrutura não está localizada no concelho do Porto mas sim entre três outros concelhos do distrito do Porto – o concelho da Maia, o de Matosinhos e o de Vila do Conde.

¹⁰² São mencionados neste estudo o aeroporto do Porto, de Vigo, de Santiago de Compostela e da Corunha

¹⁰³ Valores obtidos entre o ano de 1990 e 2010. Vide

http://portal.amp.pt/media/documents/2015/05/29/estudo_afsc_09_10_2012.pdf

¹⁰⁴ Vide apêndice C.

¹⁰⁵ Vide apêndice B.

¹⁰⁶ Ideia transmitida por três dos onze elementos entrevistados.

¹⁰⁷ Os *Airport Service Quality Awards* premeiam os melhores aeroportos mundiais divididos por continente e por seis categorias distintas. O aeroporto do Porto obteve este reconhecimento entre os aeroportos europeus, na categoria dos aeroportos com 5 a 15 milhões de passageiros anuais, juntamente com os aeroportos de Ankara, Belgrado, Keflavik, Malta, Bérghamo e Salónica. Para mais informações, consultar <https://aci.aero/programs-and-services/asq/asq-awards-and-recognition/>

aeroporto nacional com números mais elevados¹⁰⁸. Segundo os números apresentados pela Vinci Airports¹⁰⁹, em 2022, viajaram no ASC mais de 12 milhões de passageiros, apenas menos 3,6% do que no ano de 2019. Foi, entre os aeroportos continentais, o que mais recuperou dos efeitos da pandemia. Na comparação entre 2021 e 2022, o aeroporto Humberto Delgado foi o que obteve um aumento mais significativo (+47%), seguido do aeroporto da Madeira (+44%) e, finalmente, o do Porto (+40%).

Figura 5 Volume de passageiros nos aeroportos nacionais 2019-2022

<i>In thousands of passengers</i>	VINCI Airports share (%)	Q4 2022	% change 2022 / 2021	% change 2022 / 2019	FY 2022	% change 2022 / 2021	% change 2022 / 2019
Portugal (ANA) of which							
Lisbon (LIS)	100	7,417	+47%	+0.6%	28,262	x2.3	-9.3%
Porto (OPO)	100	3,134	+40%	+2.7%	12,638	x2.2	-3.6%
Faro (FAO)	100	1,581	+35%	+0.6%	8,171	x2.5	-9.3%
Madeira (FNC, PXO)	100	1,032	+44%	+37%	4,094	x2.0	+22%
Azores (FLW, HOR, SMA, PDL)	100	546	+22%	+12%	2,547	+58%	+3.4%
TOTAL		13,710	+42%	+3.6%	55,713	x2.2	-5.8%

Nota: Retirado do website da Vinci Airports, disponível em <https://en.newsroom.vinci-concessions.com/news/vinci-airports-2022-traffic-levels-d470-55ff8.html>

Apesar da incerteza causada pela pandemia, a aviação civil retomou, gradualmente, a sua atividade. O volume de passageiros foi muito satisfatório, no continente europeu, com destaque para Portugal, onde se descreve como tendo tido um tráfego “robusto”, especialmente nas ligações com França, Espanha e Reino Unido (Vinci Airports, 2023). De todos os aeroportos detidos por esta empresa na Europa, os aeroportos nacionais foram os que mais aumentaram, em percentagem, o seu número de passageiros, no pré e pós pandemia, verificando-se valores muito próximos dos verificados no ano de 2019. Apenas menos 5,8% dos passageiros em 2022 do que em 2019. Se compararmos apenas os meses de dezembro desses anos, houve um aumento de 3,9%, no tráfego de passageiros. Entre os anos

¹⁰⁸ No panorama do noroeste peninsular, o aeroporto do Porto obteve mais do dobro dos passageiros recebidos nos outros três aeroportos espanhóis juntos. Estes aeroportos espanhóis totalizaram cerca de 5,2 milhões de passageiros no ano de 2022 (Aena, 2023). Para mais informações <https://www.aena.es/es/estadisticas/inicio.html>

¹⁰⁹ Esta empresa detém, desde setembro de 2013, a ANA – Aeroportos de Portugal (Vinci Airports, n.d.).

de 2021 e 2022, houve um aumento de cerca de 120%, números não surpreendentes, tendo em conta que, durante o ano de 2021 existiam fortes restrições na circulação de pessoas¹¹⁰.

Figura 6 Variação percentual de passageiros, entre os anos de 2019-2022, nos aeroportos geridos pela Vinci Airports

	December 2022		Q4 2022		FY 2022	
	% change 2022 / 2021	% change 2022 / 2019	% change 2022 / 2021	% change 2022 / 2019	% change 2022 / 2021	% change 2022 / 2019
VINCI Airports (excl. OMA)	+50.0%	-17.3%	+50.5%	-17.3%	x2.1	-27.5%
Portugal (ANA)	+54%	+3.9%	+42%	+3.6%	x2.2	-5.8%
United-Kingdom	x2.2	-23%	x2.2	-21%	x4.4	-29%
Japan (Kansai Airports)	+77%	-33%	+83%	-38%	+94%	-57%
Chile (Nuevo Pudahuel)	+23%	-13%	+31%	-10%	+87%	-24%
France	+40%	-13%	+32%	-17%	+84%	-25%
Cambodia (Cambodia Airports)	x7.5	-64%	x11	-65%	x8.8	-80%
United States of America	+0.6%	-15%	+6.0 %	-9.5%	+38%	-7.0%
Brazil ²	-9.3%	-13%	-6.1%	-13%	+21%	-10%
Serbia	+75%	+13%	+69%	+1.7%	+71%	-8.9%
Dominican Republic (Aerodom)	+14%	+6.1%	+16%	+11%	+28%	+5.8%
Costa Rica	+25%	+23%	+32%	+32%	+75%	+18%
VINCI Airports (incl. OMA)	+45.7%	-14.6%	+46.4%	-15.0%	+96.2%	-25.2%
Mexico (OMA) ³	+21%	+12%	+21%	+8.7%	+29%	+0.1%

Nota: Retirado do website da Vinci Airports, disponível em <https://en.newsroom.vinci-concessions.com/news/vinci-airports-2022-traffic-levels-d470-55ff8.html>

Relativamente à variação entre o primeiro trimestre de 2023 e o período homólogo de 2019, já existem dados que nos confirmam que houve um aumento de 14%, nos aeroportos nacionais, na comparação entre estes dois períodos, estabelecendo um novo recorde de passageiros, neste trimestre – cerca de 12,69 milhões de passageiros. O ASC obteve um aumento de 12%, ficando atrás dos 14% do aeroporto de Lisboa e dos 43% do aeroporto da Madeira (Vinci Airports, 2023).

Assim, com uma perspetiva de virem a ser ultrapassados os valores pré-pandémicos anuais de volume de passageiros, e no sentido de acompanhar o evidente destaque deste aeroporto e de toda a região norte, o aeroporto do Porto, foi tendo, ao longo do ano de 2023, um aumento significativo do número de novas rotas e do número de novas companhias

¹¹⁰ É possível consultar o volume de passageiros entre os anos de 2014 e 2022 nos aeroportos nacionais, em termos absolutos, no anexo 7.

aéreas a operar. Através da informação recolhida, constatamos que, durante o ano de 2023, vão funcionar no ASC pelo menos seis novas companhias aéreas e vão surgir quinze novas rotas, nunca antes realizadas neste aeroporto, com destaque para a nova ligação direta entre o Porto e Luanda e o reforço de voos entre o Porto e o Rio de Janeiro, São Paulo e Nova Iorque¹¹¹. Destacamos ainda a retoma da rota entre as cidades do Porto e de Telavive¹¹² que, em conjunto com os voos para Nova Iorque, habitualmente dispõem de medidas adicionais de segurança¹¹³. Esta situação poderá, na nossa opinião, fazer com que este aeroporto se torne mais atrativo para a atuação de grupos terroristas, o que fará com que haja um aumento significativo do grau de ameaça desta infraestrutura¹¹⁴.

Desta forma, serão no total 30 companhias aéreas a voar para o ASC, com 79 rotas distintas (números nunca antes verificados), sendo que, este aeroporto dispõe de 17 estabelecimentos de restauração e 40 lojas de comércio¹¹⁵ (Vinci Airports, 2023).

Relativamente à criminalidade verificada na área da DSA do Porto¹¹⁶, onde se insere o ASC, podemos fazer algumas considerações pertinentes. Como constatamos, na figura 7, os crimes registados na área de competência da DSA obtiveram um aumento gradual até ao ano de 2019, onde atingiram os 731 crimes registados. Nos anos de 2020 e 2021, com o despoletar da pandemia, os números desceram, drasticamente, até aos 336 em 2020 e 368 em 2021¹¹⁷. Estes números não nos permitem aferir que existe uma menor predisposição para a prática de crimes nesta área, até porque, seria expectável que estes valores baixassem consideravelmente, levando em consideração que o tráfego aéreo suspendeu a sua atividade quase por completo.

¹¹¹ Vide anexo 8.

¹¹² O Estado Israelita tem sido alvo de ataques terroristas e sequestros nas últimas décadas e a aviação civil não é exceção. A tomada da aeronave da companhia aérea israelita *El Al* por terroristas palestinianos, em 1968, é um exemplo claro deste fenómeno. Acerca deste evento vide <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/00220094221107501?journalCode=jcha>

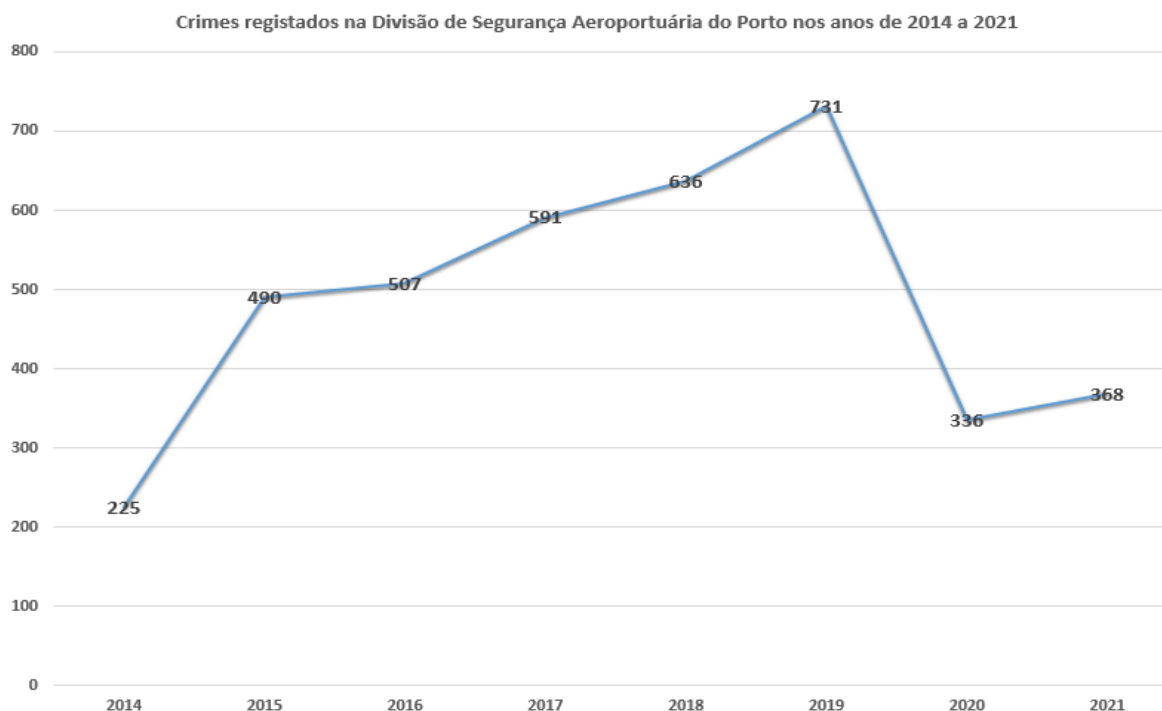
¹¹³ Estas medidas estão previstas no artigo 48º do PNSAC.

¹¹⁴ Nesta cidade já se registaram incidentes cujo alvo seria a comunidade judaica, estando esta inteiramente relacionada com o Estado de Israel e com os seus cidadãos. Acerca deste acontecimento vide <https://www.jn.pt/justica/psp-identificou-antifascistas-que-vandalizaram-sinagoga-do-porto-13755766.html>

¹¹⁵ No caso do aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, voam 57 companhias aéreas para 132 destinos distintos. No aeroporto de Faro operam 29 companhias aéreas para 80 destinos (Vinci Airports, 2023).

¹¹⁶ É importante referir que esta área não diz apenas respeito à infraestrutura aeroportuária, como também à sua zona envolvente, incluindo alguns estabelecimentos comerciais e de restauração, postos de abastecimento de combustível, a estação do metropolitano do Porto, entre outras.

¹¹⁷ Não nos foi possível aferir a totalidade do número de crimes registados no ano de 2022 e, como tal, optámos por não mencionar esse ano.

Figura 7

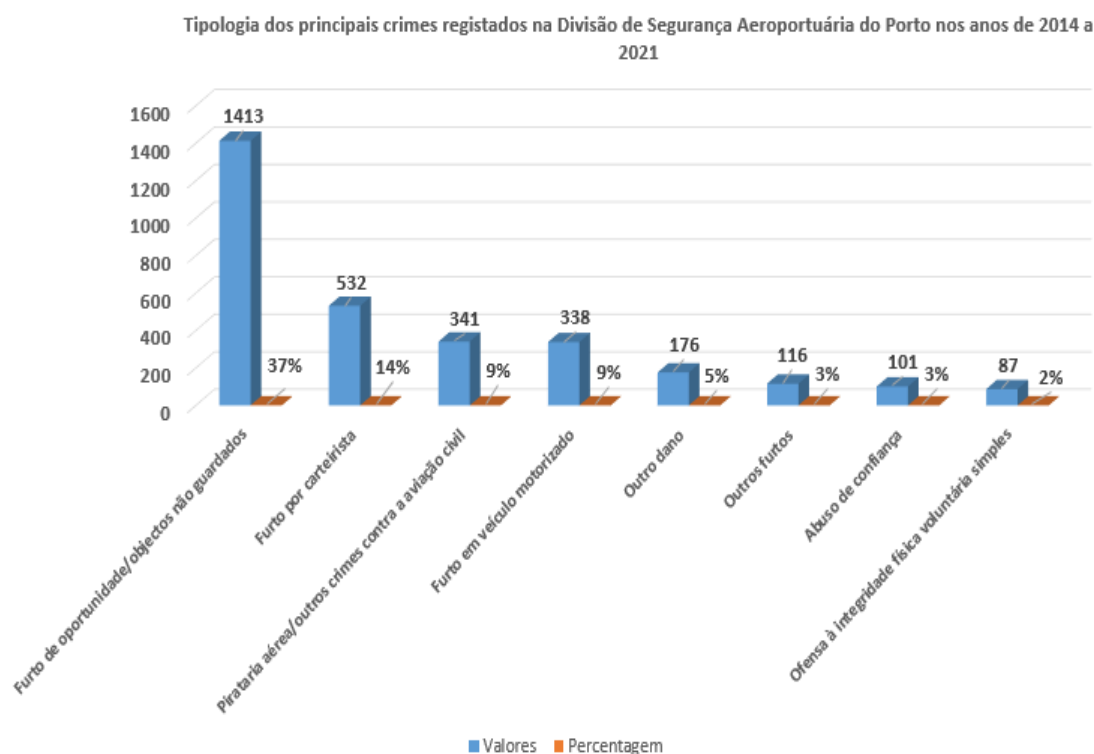
Nota: Elaboração própria com base na informação recolhida no Sistema Estratégico de Informação (SEI) da PSP, devidamente autorizado como consta no anexo 1

Relativamente à tipologia dos crimes praticados entre os anos de 2014 e 2021, como consta na figura 8, damos destaque ao furto de oportunidade/objetos não guardados, que corresponde a 37% do total de crimes. Tendo em conta o elevado volume de passageiros que entram e saem da infraestrutura aeroportuária, seria de prever que este crime fosse dos mais registados. Além disso, existe uma variável importante, que é o facto de grande parte dos passageiros ser detentor de uma ou mais malas de viagem, o que permite a proliferação deste tipo de crime¹¹⁸. O furto por carteirista é o segundo crime mais registado, correspondendo a 14% do total dos crimes. Às razões sobre o anterior ilícito criminal, acrescenta-se o facto de as infraestruturas aeroportuárias serem locais com uma elevada densidade populacional e com momentos de maior aglomeração e proximidade (*check in*, controlo de passageiros e bagagens, entrada na aeronave, entre outros), sendo assim, mais plausível a prática deste crime. O terceiro tipo de crime mais registado, na área da DSA, é o de pirataria aérea/outros

¹¹⁸ No ano de 2022, um grupo de seis funcionários do ASC foi detido pela suspeita de furto de bagagens e carga (Jornal de Notícias, 2022). Acerca disto, vide <https://www.jn.pt/justica/grupo-de-funcionarios-do-aeroporto-do-porto-furtava-artigos-de-bagagens-e-cargas-14912871.html>

crimes contra a aviação civil¹¹⁹. Esta tipologia criminal é quase única e exclusivamente verificada nas DSA e corresponde a cerca de 9% dos crimes totais registados¹²⁰.

Figura 8



Nota: Elaboração própria com base na informação recolhida no Sistema Estratégico de Informação (SEI) da PSP, devidamente autorizado como consta no anexo 1

Ainda que não possamos estabelecer uma ligação direta entre a pirataria aérea/outros crimes contra a aviação civil e eventuais atentados terroristas, a verdade, é que certos comportamentos, previstos nos artigos penais que correspondem a este ilícito criminal, estão bastante relacionados com a prática de delitos terroristas, nomeadamente, o desvio de aeronaves ou a destruição de infraestruturas relacionadas com a aviação. Assim, embora não tenham sido registados crimes que recaiam na prática de atos terroristas, esta tipologia criminal pode indiciar que o ASC não está totalmente imune, no que toca à eventual prossecução deste tipo de ataques.

Como refere o RASI de 2022, o terrorismo internacional de cariz islamista continua

¹¹⁹ De acordo com a Direção Geral da Política de Justiça (DGPJ) (2016), este crime deve ter como referência legislativa os artigos 287º, 288º e 289º do Código Penal (CP).

¹²⁰ Embora não tenha sido dos crimes mais registados nos anos analisados, recentemente surgiu um conjunto de notícias que dão conta que vários automóveis da marca BMW têm vindo a ser furtados no parque de estacionamento deste aeroporto, enquanto os proprietários das viaturas estão de férias (Cristino, 2023). Acerca disto vide <https://www.jn.pt/justica/vaga-de-furtos-de-bmw-atinge-aeroporto-do-porto-16302240.html>

a ser uma das ameaças ao país. O mesmo relatório evidencia que a “(...) difusão de conteúdos propagandísticos (...)” de terrorismo de extrema direita e o terrorismo anarquista continua a sua propagação e difusão (Sistema de Segurança Interna, 2023, p. 25).

Relativamente à ameaça terrorista, constatamos que não existem incidentes no aeroporto do Porto. Não obstante, esta circunstância não significa que não exista atividade terrorista na região e que este aeroporto esteja fora de perigo. Após uma pesquisa, averiguámos que passaram, neste aeroporto, indivíduos suspeitos ou condenados pela prática de terrorismo, como Héctor José Naya Gil em 2015, responsável por um atentado à bomba, em Espanha¹²¹.

Além disso, já vários suspeitos de terrorismo foram detidos nesta cidade, com destaque para um indivíduo argelino, suspeito da prática de crimes relacionados com terrorismo, em 2007¹²².

Ao longo deste subcapítulo demonstrámos que o ASC se constitui como um dos locais mais movimentados, em termos de entrada e saída de cidadãos nacionais e estrangeiros, para diversos pontos do globo. A recuperação pós-pandemia, apoiada pelo aumento significativo de novas rotas e companhias aéreas, trará um volume nunca antes verificado nesta infraestrutura. Sendo a maior referência do noroeste peninsular e uma alternativa viável ao aeroporto de Lisboa, o ASC, verificou um aumento gradual na prática de ilícitos criminais, na sua área e na zona envolvente (expurgando os valores obtidos durante a pandemia). Assim, a conjugação de todos estes fatores, far-nos-á projetar que, a segurança desta infraestrutura se revelará uma tarefa complexa. Ainda que não se verifiquem incidentes terroristas neste local, não podemos descartar um possível ataque desta índole, neste aeroporto, dado que, pelas razões já mencionadas, este pode ser um local de interesse para a propagação do “terror”. Caberá às FSS, em especial à PSP, assim como aos operadores de segurança privada e a todos os atores envolvidos na proteção desta infraestrutura, contribuir para a harmonização da segurança deste espaço e para que, em conjunto, possam fazer face a esta ameaça e todas as outras que possam surgir.

¹²¹ Vide <https://www.dn.pt/portugal/terrorista-galego-detido-no-porto-planeou-atentado-contrapp-4449337.html>

¹²² Sobre esta informação, vide <https://www.jn.pt/arquivo/2007/terrorismo-suspeito-argelino-detido-no-porto-esta-a-ser-ouvido-no-tribunal-da-relacao-945602.html>

3.2 Os recursos humanos e a formação como contributo para a mitigação da ameaça terrorista

O ASC constitui-se como um dos principais pontos de chegadas e partidas, o que confirma o seu estatuto como sendo um local estrategicamente importante no panorama nacional. Se o desenvolvimento de novos meios tecnológicos permitiu o aparecimento de novas ameaças (sobretudo ciberameaças e a utilização indevida de “drones”¹²³), à segurança das nossas infraestruturas, também podemos constatar o contrário. Como afirmam Inácio e Araújo (2017, p. 2), “perante a multiplicidade de riscos decorrentes da globalização, da evolução tecnológica (...) vão sendo atribuídas novas missões (...) [às] Forças e Serviços de Segurança, reforçando as suas competências tecnológicas e apostando de forma clara, repetida e inequívoca na *intelligence* policial¹²⁴ (...)”. Silva (2015), elenca um conjunto de sistemas que foram implementados nos aeroportos nacionais, como o sistema de Reconhecimento Automatizado de Passageiros Identificados Documentalmente, o Processo Automático e Seguro de Saídas e Entradas e os *scanners* corporais, com deteção de explosivos, no corpo humano. Nesta senda, Carla Pinto (2023), Diretora de Facilitação e Segurança da ANAC, esclarece, que se deve “(...) adaptar a tecnologia para minimizar a dependência do fator humano, sem descurar a mitigação do risco inerente à volatilidade da ameaça¹²⁵”.

Embora existam novos mecanismos tecnológicos à disposição das FSS, os recursos humanos, continuam a constituir-se como um fator fundamental neste processo de salvaguarda, até porque, permitem que o cidadão se sinta mais seguro, perante a presença de polícias no local.

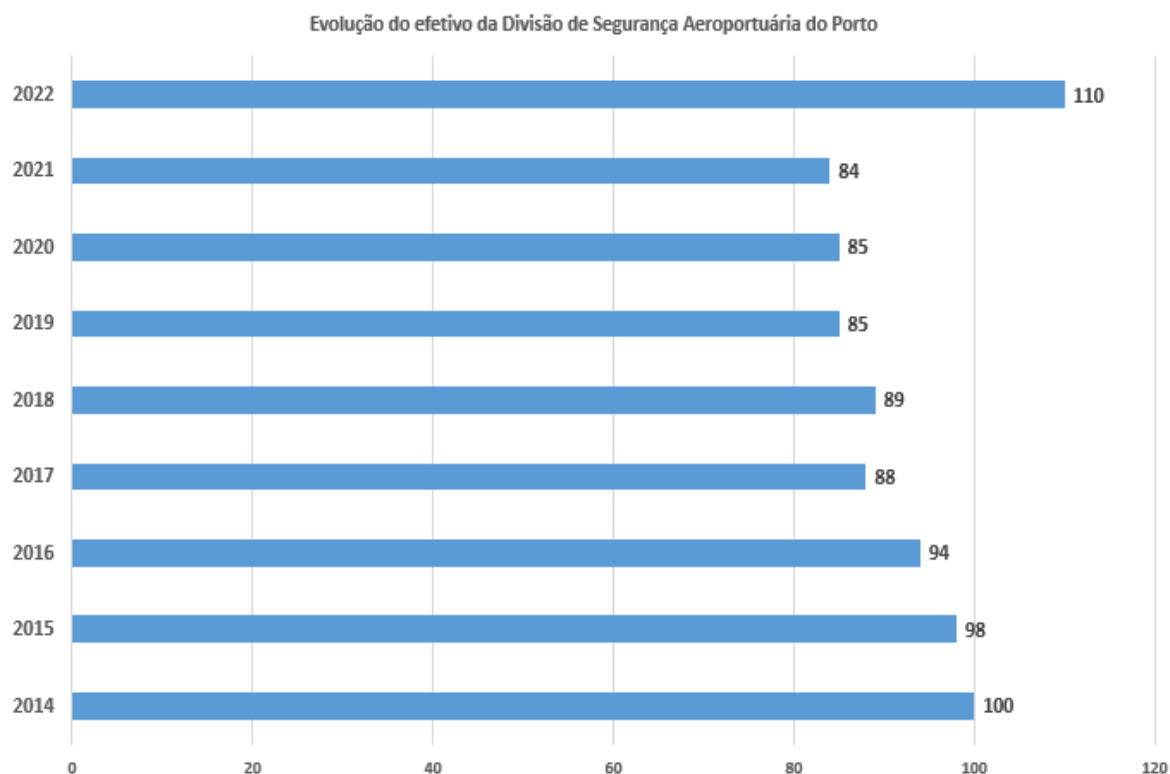
Assim, de forma a dar continuidade ao nosso estudo, e embora o número de polícias não seja diretamente proporcional ao nível de segurança, achamos pertinente averiguar qual é que tem sido o número de polícias afetos à DSA do Porto, nos últimos oito anos.

¹²³ *Unmanned Aerial Vehicles* (UAV) ou Veículos Aéreos Não Tripulados (VANT).

¹²⁴ De acordo com o *website* do SEF, foram implementadas no aeroporto do Porto 16 *e-gates* de nova geração, “(...) assegurando um mais rápido e funcional controlo nas chegadas e partidas, uma vez que permite processar de forma mais célere a leitura dos passaportes com dados biométricos (...)” (SEF, n.d.) Vide <https://www.sef.pt/pt/pages/noticia-sef.aspx?nID=848>

¹²⁵ Vide apêndice B.

Figura 9



Nota: Elaboração própria com base na informação transmitida pelo Departamento de Formação da Direção Nacional da PSP, como consta no anexo 1

Com base na figura 9, podemos constatar que o número de polícias a exercer funções, nesta Divisão Policial (DP), nunca foi tão elevado nos últimos oito anos, e em relação ao ano de 2021, houve um aumento de cerca de 31%.

Caso este aumento seja progressivo, as pretensões de António Loureiro (2023), Gestor de Segurança do ASC, serão atingidas, tendo em conta que este acredita que deverá existir um incremento dos recursos humanos das FSS e dos vários parceiros e entidades, para que existam condições de segurança, com vista a um aumento expectável de passageiros nas próximas décadas¹²⁶. Tudo indica que, o número do efetivo policial nesta DP será aumentado, nos próximos anos, visto que, o Conselho de Ministros, de 6 de abril de 2023, aprovou a criação duma nova entidade, a Agência Portuguesa para as Minorias, Migrações e Asilo, substituindo o extinto SEF e passando a PSP a controlar as fronteiras dos aeroportos^{127 128} (XXIII Governo – República Portuguesa, 2023).

¹²⁶ Vide apêndice C.

¹²⁷ Sobre este assunto vide <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc23/comunicacao/noticia?i=aprovada-reforma-dos-servicos-de-imigracao-e-fronteiras>.

¹²⁸ Quatro dos nossos entrevistados salientaram o facto de existir uma necessidade de acompanhamento dos recursos humanos à nova realidade de segurança aeroportuária, com vista à extinção do SEF. Vide apêndices

Ainda que não possamos avançar com um número concreto de polícias que deveriam exercer funções nesta DP, considerando que a diversidade de funções associadas à DSA e a ampliação de competências da PSP, nesta matéria, transfiguram o plano securitário deste aeroporto, parece-nos satisfatório que tenha existido um aumento significativo do seu efetivo, numa lógica de acompanhar um previsível incremento do volume de passageiros e consequente crescimento da prática de ilícitos criminais.

Para que se possa colmatar este conjunto de ameaças, e sobretudo, a ameaça terrorista, estes polícias terão de possuir uma formação adequada às necessidades das funções a exercer neste local. Assim, para melhor compreensão da formação ministrada aos polícias afetos à DSA, analisámos o PNFSAC, diploma que regula toda a formação do pessoal a exercer funções de aviação civil. De acordo com este regulamento, compete à ANAC aprovar o PNFSAC e ministrar a formação (Regulamento n.º 765/2021). O programa de formação da PSP, aprovado pela ANAC, inclui as competências constantes nos níveis 1 a 11 e 13 e 14¹²⁹, como requisito para exercer, na íntegra, as funções policiais. Esta formação destina-se a capacitar os formandos, com uma vasta panóplia de competências, entre elas, o rastreio de carga e correio, verificações de segurança à aeronave, rastreio de pessoas e bagagens, entre outros¹³⁰. Toda esta formação deverá ter uma componente teórica e prática e em contexto real de trabalho, assim como, formação contínua uma vez a cada período de dois anos, incluindo “raio-X”¹³¹. Esta formação será sempre sujeita a uma avaliação, prevista nos artigos 30º a 33º (Regulamento n.º 765/2021).

Será importante verificar se esta formação engloba algum tipo de conhecimentos relacionados com o terrorismo, dado que esse é o objetivo primordial no nosso estudo. Todos os níveis ministrados aos polícias dispõem de uma componente de “Conhecimento dos atos de interferência ilícita na aviação civil e dos atos terroristas ocorridos no passado e das ameaças atuais”, constantes nos artigos 5º a 15º e 17º e 18º (Regulamento n.º 765/2021).

Esta formação, conjugada com a formação policial geral, confere, segundo Carla Pinto (2023), Diretora de Facilitação e Segurança da ANAC, a capacidade para responder a atos de interferência ilícita, não especificando o caso do terrorismo¹³². Já António Loureiro (2023), Gestor de Segurança do ASC, embora não conheça em concreto o tipo de formação

D, H, I e J.

¹²⁹ Vide anexo 9.

¹³⁰ Artigo 4º do PNFSAC.

¹³¹ Artigos 26º a 29º do PNFSAC.

¹³² Vide apêndice B.

ministrada aos polícias, acredita que este ensino deveria ser alargado, sobretudo no que toca à supervisão das empresas de segurança privada¹³³.

António Loureiro (2023) também refere que parte dos polícias a exercer funções no aeroporto do Porto não conhece a infraestrutura e não estão a par das obrigações a cumprir por parte das várias entidades. José Lopes (2023), Comandante da EIFP e da ET da DSA do Porto, sustenta que a formação é adequada mas que deverá ser sempre atualizada, consoante as necessidades¹³⁴ e Leandro Andrade (2023), Comandante da ESA da DSA do Porto, confia que a experiência adquirida ao longo do serviço policial vai conferindo aos polícias capacidade para responder a estas ameaças¹³⁵. Finalmente, Adriano Anselmo (2023), Comandante da DSA do Porto, é da opinião de que os polícias devem sempre procurar formação complementar nesta área, visto que, por si só, a formação ministrada “(...) não deverá ser finita (...)”.

De forma a complementar esta informação, procedemos à recolha de dados que nos permitem aferir o número de polícias na DSA do Porto, com formação em segurança da aviação civil:

Figura 10 Número de polícias da DSA do Porto com formação em segurança da aviação civil

Formação	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022			
DSA	100*	98*	94*	88	89	85	85	84	110**			
* Os primeiros cursos certificados pela ANAC iniciaram apenas em 2017. Anteriormente era efetuada formação sem certificação.												
** 30 destes polícias possuem a formação mínima (níveis 13 e 14) para o desempenho da missão nas áreas restritas de segurança.												

Nota: Elaboração própria com base na informação transmitida pela DSA do Porto, como consta no anexo 1

Desta observação, podemos concluir que os polícias com ensinamentos nesta matéria são os mesmos que desempenham funções nesta DP. No entanto, no ano de 2022, 30 dos 110 polícias a exercer funções na DSA, ainda não possuíam a formação dos níveis 1 a 11 o que se poderá explicar pela recém-chegada destes novos elementos a este local e pelo facto

¹³³ Vide apêndice C.

¹³⁴ Vide apêndice H.

¹³⁵ Vide apêndice G.

da ANAC ainda não ter aprovado no novo PNFSAC da PSP^{136 137}.

Embora tenha havido uma preocupação em certificar a formação dos polícias da DSA, ainda assim, não podemos discernir, com exatidão, se esta instrução é adequada para a execução destas funções. Como tal, das opiniões que fomos recolhendo nas entrevistas realizadas, parte dos entrevistados mencionou que deveria ser ministrada, a estes polícias, formação relacionada com o *behaviour detection*. Este é um método de observação humana, que envolve indicadores psicológicos, verbais e não verbais, cujo objetivo é o de observar potenciais comportamentos de risco (Aviation Security Service, n.d) e o facto de os terroristas operarem em segredo atribui uma importância acrescida a este tipo de técnicas, que visam detetar estas atividades disruptivas (HM Government, 2010). Tendo em conta que a aviação tem sido alvo de inúmeros ataques de índole terrorista, este tipo de formação poderá ser uma mais valia na instrução dos agentes aeroportuários, ainda que deva ser incorporada com outras medidas securitárias (HM Government, 2010).

Como podemos verificar na figura 1, a PSP tem vindo a fornecer matéria de *behaviour detection* aos seus polícias, através do curso de Técnicas de Detecção e Abordagem Preventiva (TDAP), com o Comando Metropolitano de Lisboa a surgir destacado, com um maior número de polícias formados nesta área, cerca de 77% do efetivo total (somando aos da Direção Nacional, ISCPSI e Unidade Especial de Polícia), contra os apenas 9% do Comando Metropolitano do Porto.

Segundo a PSP (2023), este curso visa a capacitação dos polícias na deteção de indicadores comportamentais que possam permitir a atuação preventiva destes polícias, visto que “a PSP continua empenhada em reforçar a cooperação internacional, em especial no que concerne às suas competências exclusivas, em prol da segurança da aviação civil” (PSP, 2023).

¹³⁶ Vide apêndice D.

¹³⁷ Para verificar as entidades com programas de formação aprovados, vide <https://www.anac.pt/vPT/Generico/SegurancaEFacilitacao/Seguranca/FormacaoemSegurancaDaAviacaoCivil/ListagensdeProgramasdeFormacao/Paginas/EntidadescomProgramadeFormacaoAprovado.aspx>

Figura 11 Número total de polícias formados com o curso de TDAP

Curso de Técnicas de Detecção e Abordagem Preventiva	
Comandos	Formandos
DN	27
ISCPSI	5
CD Aveiro	8
CD Beja	1
CD Braga	7
CD Bragança	2
CD Castelo Branco	2
CD Coimbra	5
CD Évora	4
CD Faro	4
CD Guarda	3
CD Leiria	7
CM Lisboa	404
CD Portalegre	3
CM Porto	55
CD Santarém	3
CD Setúbal	21
CD Viana do Castelo	0
CD Vila Real	0
CD Viseu	0
CR Madeira	10
CR Açores	2
UEP	22
TOTAL	595

Nota: Elaboração própria com base na informação transmitida pelo Departamento de Formação da Direção Nacional da PSP, como consta no anexo 1

Através da informação obtida, dos polícias a exercer funções na DSA do Porto, apenas um deles possui este tipo de ensino, ao contrário da DSA de Lisboa, em que 62 polícias são detentores desta formação¹³⁸. No nosso ponto de vista, levando em consideração o volume de passageiros e previsível aumento da prática de ilícitos criminais nesta área, deveria existir um superior número de polícias formados com as TDAP.

Sobre esta matéria, Daniel Magalhães (2023), antigo Comandante da DSA do Porto, defende que a PSP deveria apostar em fornecer ainda mais formação específica sobre a temática, sugerido o curso de TDAP (aprovado e criado pela PSP para o seu efetivo), por ser um mecanismo de rápida deteção de comportamentos suspeitos¹³⁹. Dos elementos entrevistados, polícias das três categorias (Oficiais, Chefes e Agentes), concordaram que

¹³⁸ Informação transmitida pelo Departamento de Formação da Direção Nacional da PSP, como consta no anexo 1.

¹³⁹ Vide apêndice D.

este tipo de ensino deveria ser fornecida aos polícias a exercer funções nesta DP¹⁴⁰.

Apesar de acharmos que, na vertente do terrorismo, a formação mais adequada e incisiva pudesse ser ministrada aos polícias a prestar funções em DSA (e em concreto na DSA do Porto), Magalhães (n.d.) afirma que, desde 2015 foram desenvolvidas, nos aeroportos nacionais, algumas ações importantes para mitigar este fenómeno, como a implementação de programas contra a radicalização e terrorismo, em colaboração com os administradores dos aeroportos, formação na área das ameaças internas e instrução na área de deteção de explosivos, em conjunto com o Centro Inativação de Explosivos e Segurança em Subsolo da PSP.¹⁴¹

Daquilo que pudemos comprovar, a formação aos polícias que exercem funções de segurança aeroportuária reveste-se de inúmeras valências que, por si só, permitem a execução das suas funções operacionais. No entanto, no âmbito do terrorismo, consideramos necessário o reforço da formação, nomeadamente através da elaboração e implementação de um plano de ensino categórico e recorrente, que pudesse fazer prevenir esta ameaça, como o curso de TDAP, de forma transversal a todos os elementos da PSP que exercem funções na DSA do país. Este curso, *per si*, não seria capaz de extinguir a ameaça terrorista, no entanto, a deteção de certos tipos de comportamentos poderia ser mais uma ferramenta adequada para a prevenção destes atos de interferência ilícita.

¹⁴⁰ Vide apêndice F, J e L.

¹⁴¹ Subunidade da Unidade Especial de Polícia da PSP.

3.3 Vulnerabilidades e perspetivas futuras

Apesar do nosso estudo incidir acerca da ameaça terrorista no ASC e do modo como a PSP a tem vindo a mitigar, existe um conjunto de outras ameaças e vulnerabilidades que fomos verificando, ao longo do desenvolvimento do nosso trabalho.

As circunstâncias conexas a esta infraestrutura conferem um papel complexo à PSP, tendo em conta que esta Polícia terá de lidar com um prognosticável aumento do volume de passageiros, eventual incremento da criminalidade, complexificação dos crimes associados à aviação civil e com a reestruturação do panorama securitário da aviação civil portuguesa.

É desta reestruturação que surge um dos aspetos a ter em consideração nos próximos anos. A extinção do SEF¹⁴², enquanto órgão de polícia criminal, não poderá fundamentar uma eventual vulnerabilidade nas fronteiras aéreas nacionais. Acerca desta matéria, Carla Pinto (2023), Diretora de Facilitação e Segurança da ANAC, assume que a passagem do controlo de fronteiras do SEF para a PSP poderá trazer constrangimentos ao bom funcionamento deste e de outros aeroportos portugueses¹⁴³, o que poderá abrir uma possibilidade, a eventuais terroristas, em aproveitar esta contingência, para levar a cabo as suas ações. Nos últimos meses surgiram um conjunto de notícias que davam conta que, a reestruturação do SEF, poderia colocar em causa a segurança dos aeroportos de Lisboa e do Porto, devido à falta de efetivo policial¹⁴⁴ (Lusa, 2023). Jorge Bacelar Gouveia, Presidente do Observatório de Segurança, Criminalidade Organizada e Terrorismo, referiu, numa entrevista, em 2022, que a falta de inspetores do SEF poderia comprometer a Segurança Nacional, frisando que, as ameaças à segurança são protuberantes, numa fase em que Portugal vai receber mais turistas, mais refugiados e mais imigrantes¹⁴⁵ (Quaresma e Men, 2022). Se, no ano de 2022, o SEF ainda exercia funções na sua plenitude e existiam, de acordo com este especialista, problemas securitários que poderiam comprometer a Segurança Nacional, em que estado ficará o controlo das fronteiras aéreas, perante a extinção desta Polícia, num ano em que Portugal será anfitrião das Jornadas Mundiais da Juventude?

Com o intuito de colmatar esta problemática, no final do ano de 2022, o SEF já tinha formado 314 militares da GNR e polícias da PSP, para controlar as fronteiras marítimas,

¹⁴² Vide página 45.

¹⁴³ Vide apêndice I.

¹⁴⁴ Acerca disto vide <https://www.dn.pt/sociedade/sindicato-da-psp-alerta-para-falta-de-policias-nos-aeroportos-devido-a-reestruturacao-do-sef-15972848.html>

¹⁴⁵ Vide <https://www.tsf.pt/portugal/sociedade/ameacas-a-seguranca-sao-enormes-oscot-diz-que-sef-deve-esclarecer-situacao-do-aeroporto-de-lisboa-14863271.html>

terrestres e aéreas¹⁴⁶ (Panda, 2022). Além disso, ficou previsto em Conselho de Ministros, em abril de 2023, que durante um ano os elementos do SEF iriam dar apoio aos polícias da PSP no controlo das fronteiras aéreas, com a possibilidade de prorrogação, de mais um ano, com 50% desse efetivo¹⁴⁷ (XXIII Governo – República Portuguesa, 2023). Do mesmo modo, segundo a Lusa (2023), o Governo está a estudar a possibilidade de colocar 600 elementos do SEF e da PSP nos postos de fronteira, com possibilidade de reforço, devido ao aumento de passageiros nos aeroportos¹⁴⁸.

Todas estas medidas poderão ser benéficas para colmatar eventuais lacunas securitárias nas fronteiras nacionais, no entanto, Carla Pinto (2023), Diretora de Facilitação e Segurança da ANAC, constata que, a única forma de os aeroportos nacionais se adaptarem aos novos desafios que se impõem, nas próximas décadas, é o de reforçar o número de APA e modernizar os equipamentos de segurança¹⁴⁹. Além disso, reforça esta ideia, mencionando que tem vindo a ser utilizada a inteligência artificial, para substituir a ação humana. Relativamente ao crescimento de tráfego aéreo, sustenta que deverá existir uma boa cooperação entre os vários organismos responsáveis pela segurança da aviação civil, com ênfase, na *intelligence* e com uma formação adequada às novas necessidades¹⁵⁰.

Concretamente em relação ao aeroporto do Porto, Daniel Magalhães (2023), antigo Comandante da DSA do Porto, prossegue a mesma conceção, esclarecendo que deverá existir uma forte cooperação entre o operador aeroportuário e as FSS e a extinção do SEF deverá dar lugar a um aumento significativo dos recursos humanos e materiais, atribuídos à PSP¹⁵¹. Refere, ainda, que deverão ser construídas novas infraestruturas de apoio ao aeroporto do Porto, ideia compatível com a de Jorge Teixeira (2023), Comandante Adjunto da DSA do Porto, quando este refere que as infraestruturas adjacentes ao aeroporto, nomeadamente, as rodoviárias e de transportes públicos, são demasiado complexas, confusas e insuficientes¹⁵².

Nesta senda, Leandro Andrade (2023), Comandante da ESA do Porto, considera que, a infraestrutura do aeroporto do Porto, da maneira que está concebida, não tem condições

¹⁴⁶ Vide <https://www.jn.pt/justica/sef-ja-formou-314-gnr-e-psp-para-controlar-fronteiras-15517238.html>

¹⁴⁷ Vide <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc23/comunicacao/comunicado?i=transicao-dos-trabalhadores-do-servico-de-estrangeiros-e-fronteiras-para-a-policia-judiciaria-instituto-de-registos-e-notariado-e-agencia-portuguesa-para-as-minorias-migracoes-e-asilo>

¹⁴⁸ Vide <https://www.noticiasao minuto.com/pais/2314602/mais-26-de-passageiros-nos-aeroportos-ha-600-elementos-do-sef-e-psp>

¹⁴⁹ Vide apêndice B.

¹⁵⁰ Vide apêndice B.

¹⁵¹ Vide apêndice D.

¹⁵² Vide apêndice F.

para receber um avultado número de passageiros, nas próximas décadas, nem o número de meios humanos policiais se revela suficiente para a redução das ameaças. Para além do disposto, conjectura que o aumento do equipamento de CCTV e a reestruturação do COSA poderão ser medidas eficazes, para conter as novas ameaças¹⁵³ (Leandro Andrade, 2023).

Em relação a esta matéria, José Lopes (2023), Comandante da EIFP e da ET da DSA do Porto, dá-nos um contributo importante, dividindo-os em três espectros distintos: primeiramente, acredita que os operadores aeroportuários já estão a operar no limiar da sua capacidade, o que poderá ser colmatado com um reforço do efetivo, para que os próprios passageiros não coloquem em causa a sua segurança. Em segundo lugar, opina que a própria infraestrutura já lhe parece estar no limiar de capacidade, sobretudo nos períodos de maior afluência de passageiros, o que poderá levar a um aumento de situações de desordem pública. Por último, acrescenta que a transferência das competências do SEF para a PSP vai ampliar as missões desta Polícia e este fator deverá ser acompanhado de um aumento do efetivo policial¹⁵⁴. Alexandre Costa (2023), Chefe a desempenhar funções na DSA do Porto, é da mesma opinião, idealizando que este aeroporto só terá condições de segurança nas próximas décadas, caso haja um aumento dos novos equipamentos, incrementos nas ações de formação e, finalmente, o reforço do efetivo policial¹⁵⁵. Da categoria de Agente, José Pereira (2023) e Amândio Almeida (2023), destacam que o reforço de equipamento tecnológico seria bastante benéfico na proteção desta infraestrutura¹⁵⁶.

Consoante fomos desvendando, a segurança da aviação civil e o ASC vão deparar-se com vários desafios nas próximas décadas, tendo em conta os fatores que fomos enumerado.

Ainda que a ameaça terrorista seja uma das grandes preocupações de todos os envolvidos, existem outras ameaças que podem fazer perigar o bom funcionamento desta infraestrutura. Assim, Carla Pinto (2023), Diretora de Facilitação e Segurança da ANAC, identifica a ameaça interna (*insider threat*) como uma das principais ameaças à integridade dos aeroportos nacionais, visto que, dentro das organizações, poderão existir pessoas que serão capazes de “(...) constituir uma ameaça para os sistemas de segurança das entidades (*insiders*)¹⁵⁷. A CISA (n.d.) define ameaça interna como a ameaça que advém de um *insider*, tendo em conta que este possui acesso autorizado, para intencionalmente ou não, causar dano a um sistema, rede, organização, ou infraestrutura. Jorge Teixeira (2023), Comandante

¹⁵³ Vide apêndice G.

¹⁵⁴ Vide apêndice H.

¹⁵⁵ Vide apêndice J.

¹⁵⁶ Vide apêndices K e L.

¹⁵⁷ Vide apêndice B.

Adjunto da DSA do Porto, acredita que esta ameaça é de difícil deteção e que pelo conhecimento que estes indivíduos têm da infraestrutura, poderá constituir-se como uma ameaça bastante alarmante¹⁵⁸. Para limitar os riscos da ameaça interna, a IATA (2015) implementou um guião de apoio aos *stakeholders* e às companhias aéreas, com o intuito de efetivar medidas de identificação e mitigação da ameaça interna, através do desenvolvimento do seu programa de segurança.

Outras das ameaças mais disruptivas e com forte crescimento são as ciberameaças. De acordo com o relatório *IBM X-Force Threat Intelligence Index* (2023), Portugal foi o segundo país europeu onde se verificaram mais ciberataques, em toda a Europa, no ano de 2023. Numa altura em que se fala na aposta dos meios tecnológicos, para maior comodidade dos passageiros¹⁵⁹ e para fazer face às mais variadas ameaças à segurança da aviação civil e dos aeroportos¹⁶⁰, os ciberataques podem constituir-se como um entrave neste novo paradigma.

Como vimos, o aeroporto do Porto está próximo de atingir valores recorde no que diz respeito ao volume de passageiros, número de companhias aéreas a operar e número de novas rotas, e têm surgido novos desafios à segurança desta infraestrutura que se podem revelar de difícil resolução. Estas ameaças só poderão ser mitigadas com a aplicação de medidas adequadas às suas necessidades e embora a ameaça terrorista ainda não se tenha manifestado, de forma efetiva, neste local, os próximos tempos adivinham-se conturbados, no que toca à proteção desta infraestrutura, muito por culpa da complexificação das ameaças e da reestruturação do panorama da segurança da aviação civil nacional. Caberá à PSP, em conjunto com as demais entidades a prestar serviço neste aeroporto, adaptar-se a esta nova realidade e trabalhar em conjunto, com o intuito de contribuir para a salvaguarda de todos os envolvidos.

¹⁵⁸ Vide apêndice F.

¹⁵⁹ Acerca deste tema vide <https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/transportes/aviacao/detalhe/tirar-liquidos-e-aparelhos-eletronicos-nos-aeroportos-em-espanha-acaba-para-o-ano>

¹⁶⁰ Vide página 44.

Conclusão

As IC e os pontos sensíveis constituem-se como verdadeiros pilares, no bom funcionamento das sociedades atuais, cuja destruição poderá fragilizar o quotidiano de todos os cidadãos. A proteção destas infraestruturas é partilhada por um conjunto alargado de atores que procuram a sua salvaguarda, adequando-se às necessidades que vão evoluindo e mudando, consoante as próprias sociedades.

No panorama nacional, foram várias as tentativas de se elaborar um plano de proteção de IC. Foram surgindo várias medidas, dispersas por vários diplomas legais e atualmente é o DL n.º 20/2020 que regula este setor e atribui competências a diversas entidades, o que dificulta a sua efetivação.

Os aeroportos, enquanto IC ou pontos sensíveis, detêm um elevado valor estratégico nacional, na medida em que contribuem para a economia do país e são locais onde existe um elevado fluxo de passageiros. Assim, no plano da aviação civil, o terrorismo representa uma das principais ameaças, dado que nas últimas décadas se verificaram um conjunto de ataques a aeronaves e infraestruturas aeroportuárias. O terrorismo é um fenómeno que se aproveita do mediatismo e como, a aviação civil, é um setor que concentra, nos aeroportos e nas aeronaves, um conjunto de cidadãos de várias nacionalidades, num reduzido espaço físico, revela-se como um alvo evidente para a execução destes ataques.

As circunstâncias sociais e políticas provocadas pela pandemia Covid-19 extinguíram, quase por completo, a atividade de aviação civil. Porém, nas próximas décadas, perspetiva-se uma recuperação e expansão considerável, com um número cada vez maior de passageiros a utilizar o avião como meio de transporte, quer para lazer, quer para fins profissionais.

O aeroporto do Porto é o segundo maior aeroporto nacional em número de passageiros, e viu o número de rotas e de companhias aéreas a operar nesta infraestrutura, aumentar substancialmente. Esta conjuntura, aliada a um aumento generalizado da criminalidade (retirando os números obtidos durante a pandemia) e da realização de voos passíveis de se enquadrarem em voos de alto risco (voos para Israel e para os EUA), potencia o risco da execução de ataques terroristas.

Para fazer face a um eventual aumento da ameaça terrorista, a PSP, Polícia com competências alargadas na aviação civil, deve procurar executar as suas atribuições de forma integral e eficaz, com vista a reduzir o risco da ameaça terrorista. Atualmente, com as recentes alterações legislativas relacionadas com a extinção do SEF, a PSP está dotada de

novas competências, como fiscalização e controlo das fronteiras aeroportuárias e circulação de pessoas.

Assim, propusemo-nos aferir se as atribuições desta Polícia estavam a ser executadas corretamente no ASC. Verificámos que há uma preocupação em concretizar estas funções, entre elas, a gestão do COSA e a realização de rondas e patrulhamento no lado ar e lado terra do aeroporto, estando estas a ser integralmente cumpridas, embora a limitação de recursos humanos possa fazer com que seja dada preferência a determinados locais da infraestrutura.

Face ao exposto, será fundamental que a PSP se adapte à nova realidade securitária e colabore ativamente com as demais entidades com competências de segurança da aviação civil para que, em conjunto, possam garantir a prevenção de atos de interferência ilícita e particularmente, o terrorismo. Os APA desempenham um papel fulcral nesta matéria ao serem a “primeira linha” no controlo de passageiros e rastreio de bagagens, e têm vindo a ser desenvolvidas ações de sensibilização conjuntas para a prevenção da radicalização e do terrorismo, o que pode demonstrar a boa relação existente entre as duas entidades no aeroporto do Porto.

Para além da cooperação entre os diversos organismos, com atribuições na segurança da aviação civil, os recursos humanos policiais também se revestem de uma forte importância, no que toca à prevenção de atos terroristas. No aeroporto do Porto, o número de polícias a exercer funções nunca foi tão alto, nos últimos oito anos, como é atualmente. O reforço de 30% do efetivo, face ao ano de 2021, pode já estar relacionado com a expectável extinção do SEF mas também acreditamos que este aumento possa ser o resultado de uma perspetiva de incremento do volume de passageiros neste aeroporto e da necessária prevenção e resposta a situações decorrentes desse fluxo crescente de passageiros.

Embora a aposta nas “novas tecnologias da segurança” possa ser apontada como a principal medida a ter em consideração para a redução da ameaça terrorista, concordamos com a aposta nos recursos humanos, tendo em conta as características das infraestruturas aeroportuárias e de todo o historial associado à aviação civil. A visibilidade afigura-se como uma das medidas necessárias neste âmbito, até porque, um aeroporto com um número elevado de polícias, transmite uma ideia de um local seguro e vigiado, além de constituir uma força efetiva para a prevenção de ilícitos criminais.

Não obstante a pertinência do número de polícias a exercer estas funções, também a formação em segurança da aviação civil constitui um pilar importante no desenvolvimento dos recursos humanos policiais e, em última instância, da segurança do aeroporto. Os polícias que prestam serviço nas DSA da PSP estão dotados de formação, prevista no

PNFSAC, direcionada para a segurança da aviação civil. Apesar desta instrução já prever conteúdos sobre prevenção da radicalização e do terrorismo, julgamos que poderiam existir matérias que, devido à sua importância para a prevenção de atos de interferência ilícita, pudessem ser ministradas, de forma integral e regular. O curso de TDAP é já uma realidade na PSP, no entanto, de forma bastante limitada e praticamente circunscrita aos polícias a exercer funções no Comando Metropolitano de Lisboa. Não nos parece adequado que apenas um polícia a exercer funções na DSA do Porto seja detentor desta formação, visto que, o *behaviour detection* é percebido como uma ferramenta fundamental na prevenção destes ilícitos. Assim, e em consonância com vários dos nossos entrevistados, somos da opinião que o alargamento a mais efetivos da PSP, do curso de TDAP, iria certamente promover uma maior capacidade de deteção de comportamentos suspeitos. A aposta nesta área devia ser uma prioridade no aeroporto do Porto, o que certamente aumentaria a resiliência e a capacidade de deteção, bem como, seria uma camada adicional de segurança, para aquela infraestrutura aeroportuária.

A extinção do SEF poderá ser uma limitação na mitigação da ameaça terrorista, caso não haja um plano de transição adequado às novas necessidades. Os polícias da PSP deverão ser capazes de aumentar o seu conhecimento, através de formação para a execução destas novas funções e deverá existir um aumento dos equipamentos tecnológicos de segurança neste aeroporto.

Os eventos culturais que se aproximam, como as Jornadas Mundiais da Juventude e os diversos festivais de música em todo o território nacional, conjugados com o crescimento do turismo, deverão ser acompanhados de uma forte aposta nestas e noutras vertentes, para que não haja o risco de surgirem atentados contra as nossas infraestruturas, e em concreto, contra as infraestruturas aeroportuárias. O poder político deverá cumprir as suas intenções ao permitir que os antigos inspetores do SEF auxiliem os polícias da PSP no controlo das fronteiras aéreas.

Para além do terrorismo, a PSP deverá ser capaz de limitar a propagação da ameaça interna, através de formação nesta área, implementando uma forte cultura de segurança em todos os funcionários dos aeroportos.

Levando em consideração toda a matéria abordada, sentimo-nos capazes de responder à pergunta de partida. A PSP é a principal instituição com competências de *security*, no âmbito da aviação civil, e estas competências foram recentemente ampliadas, dadas as circunstâncias políticas. O ASC, atualmente, reveste-se como um ponto importante na chegada e saída de cidadãos de todos os pontos do globo e as expectativas é de que o

volume de passageiros aumente, muito consideravelmente, tornando esta infraestrutura mais vulnerável, no que toca à possibilidade de um ataque terrorista. Assim, para que este aeroporto possa manter o nível de segurança em valores razoáveis, a PSP deverá apostar na formação do efetivo, no âmbito do *behaviour detection*, e deverá, de igual modo, aumentar o seu efetivo nesta DSA, para que, os atos de interferência ilícita, e em concreto o terrorismo, possam ser mitigados. Só assim será possível adequar a dimensão desta infraestrutura às suas necessidades securitárias. Não obstante, após toda a revisão da literatura, observações feitas, análise dos recursos humanos e respetiva formação, análise da criminalidade associada a esta DSA e opiniões recolhidas, podemos afirmar que o papel da PSP, neste aeroporto, se revela satisfatório, até ao momento, mas para que assim se possa manter, deverá ajustar-se à realidade atual e introduzir certos aspetos já mencionados.

Como em qualquer estudo, deparámo-nos com algumas limitações que não comprometeram o rigor científico nem a pertinência do tema. Apontamos, por isso, o facto de a matéria de segurança da aviação civil se revestir de um carácter sensível, o que implica a atribuição de um nível de classificação de segurança, a certos documentos, cuja consulta e análise seriam de extrema importância, para a resposta às questões, como a avaliação de risco do ASC, realizada anualmente, ou o acesso à matéria ministrada no curso de TDAP.

Para além disso, não obtivemos o testemunho de um responsável pela segurança privada neste aeroporto e este contributo seria importante para discernir algumas ideias e ampliar conhecimentos.

Como sugestão, achamos pertinente a realização de um estudo que incida nas ameaças internas neste e noutros aeroportos nacionais, dado que esta é vista como uma das principais ameaças às infraestruturas aeroportuárias.

Referências

Livros e capítulos de livros

- Brandão, C., Carvalho, J. L., Ribeiro, J., Costa, A. P. (2018). *A prática na Investigação Qualitativa: exemplos de estudos: Volume 2*. Ludomedia.
https://iconline.ipleiria.pt/bitstream/10400.8/4886/1/Ebook_Pratica_na_Investigacao_Qualitativa_vol2.pdf
- Choi, J. T. (1994). *Aviation Terrorism: Historical Survey, Perspectives and Responses*. St. Martin's Press.
- Crenshaw, W. A. (2016). Civil Aviation: Target for Terrorism. *The American Academy of Political & Social Science*, 498. <https://doi.org/10.1177/0002716288498001007>
- Duque, R., Noivo, D., & Silva, T. d. A. e. (2016). *Terrorismo: Um olhar sobre a evolução e as particularidades dessa forma de violência*. Pactor.
- Harrison, J. (2009). *International Aviation and Terrorism: Evolving Threats Evolving Security*. Routledge. <https://www.routledge.com/International-Aviation-and-Terrorism-Evolving-Threats-Evolving-Security/Harrison/p/book/9780415691642#>
- Krull, K. E. (2016). *Practical Aviation Security: Predicting and Preventing Future Threats* (3ª ed.). Butterworth-Heinemann. <https://www.elsevier.com/books/practical-aviation-security/price/978-0-12-804293-9>
- Lutz, J. M., & Lutz, B. J. (2005). *Terrorism: Origins and Evolution* (17ª ed.). Palgrave Macmillan. <https://doi.org/10.1177/1057567707302519>
- Marconi, M. A & Lakatos, E. M. (2003). *Fundamentos de Metodologia Científica* (5ª ed.). Atlas.
- Miles, J. & Gilbert, P. (2005). *Research Methods for Clinical and Health Psychology*. Oxford.

Poiares, N. (2008). *Novos horizontes para a segurança privada*. Almedina.

<https://repositorio.ipbeja.pt/bitstream/20.500.12207/4887/1/Novoshorizontesparaaseguranaprivada.pdf>

Price, J., & Forrest, J. (2016). *Practical Aviation Security: Predicting and Preventing Future Threats* (3ª ed.). Butterworth-Heinemann.

<https://www.elsevier.com/books/practical-aviation-security/price/978-0-12-804293-9>

Quivy, R., & Campenhoudt, L. (1995). *Manual de investigação em ciências sociais* (5ª ed.). Lisboa: Gradiva.

Santo, P. E. (2010). *Introdução à Metodologia das Ciências Sociais* (2ª ed.). Lisboa: Edições Sílabo.

Schmid, A. P. (2011). *The Routledge Handbook of Terrorism Research*. Routledge.

Wilkinson, P., & Jenkins B. (1999). *Aviation Terrorism and Security*. Routledge.

<https://doi.org/10.4324/9781315037127>

Publicações institucionais

Conselho da União Europeia. (2009). *Estratégia Europeia em Matéria de Segurança* (QC-78-09568-PT-C). Serviço das publicações da União Europeia. doi: 10.2860/16255

Department of Homeland Security. (2003). *The National Strategy for the Physical Protection of Critical Infrastructures and Key Assets*. The White House.
https://www.dhs.gov/xlibrary/assets/Physical_Strategy.pdf

EUROPOL. (2022). *European Union Terrorism Situation and Trend Report*. Publications Office of the European Union.
https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/Tesat_Report_2022

[0.pdf](#)

HM Government. (2010). Behavioural detection: Best practice, guidance and advice.

<https://www.icao.int/Security/Security-Culture/Documents/UK%20-%20CPNI%20-%20Behavioural%20Detection%20Best%20Practice,%20Guidance%20and%20Advice%20Brochure.pdf>

International Air Transport Association. (2015). Insider threat in civil aviation.

<https://www.iata.org/contentassets/e55ae27b2fc34343a1143fca5129c8dd/insider-threats-position.pdf>

International Civil Aviation Organization. (n.d.). Security Culture.

<https://www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx>

International Civil Aviation Organization. (n.d.). *2021 global air passenger totals show improvement from 2020, but still only half pre-pandemic levels.*

<https://www.icao.int/Newsroom/Pages/2021-global-air-passenger-totals-show-improvement.aspx>

Institute for Economics & Peace. (2022). Global Peace Index 2022: Measuring Peace in a Complex World. <https://www.visionofhumanity.org/wp-content/uploads/2022/06/GPI-2022-web.pdf>

Instituto Nacional de Estatística. (2021). *Estatísticas do turismo 2022.*

<http://www.ine.gov.mz/estatisticas/estatisticas-sectoriais/turismo/estatisticas-do-turismo-2022.pdf/view>

Ministério da Justiça - Direção Geral da Política de Justiça. (2016). Manual de preenchimento

Sistema de Segurança Interna. (2023). Relatório Anual de Segurança Interna - Ano 2022.

<https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v===BQAAAB+LCAAAAAAABAAzNDazMAQAhxRa3gUAAAA=>

Teses, dissertações e trabalhos académicos

Afonso, J. J. R. (2015). *A privatização de funções de segurança pública interna: Funções inalienáveis do Estado de Direito Democrático e novo paradigma de descentralização do exercício de poderes de polícia*, 336. [Tese de Doutoramento, Universidade Autónoma de Lisboa].

https://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/2617/1/TESE%20DOUTORAMENTO_Jo%C3%A3o%20Afonso_VF_15-02-2016.pdf

Almeida, A. O. N. R. H. (2011). *Metodologia multicritério de identificação e priorização de infra-estruturas críticas* [Dissertação de mestrado, Instituto Superior Técnico].

<https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395142726453/Disserta%C3%A7%C3%A3o.pdf>

Duchesneau, J. (2015). *Aviation Terrorism: Thwarting High-Impact Low-Probability Attacks*. [Tese de Doutoramento, Royal Military College of Canada].

<https://espace.rmc.ca/jspui/bitstream/11264/741/1/Duchesneau%20PhD%20Thesis%2020150726%20Final%20e-Space%20RMC.pdf>

Esteves, A. M. S. (2014). *O impacto do aeroporto Francisco Sá Carneiro no desenvolvimento da região norte*. [Dissertação de mestrado, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia]. Repositório Científico Lusófona.

<https://recil.ensinolusofona.pt/bitstream/10437/6604/1/O%20Impacto%20do%20AFSC%20no%20Desenvolvimento%20da%20Regi%C3%A3o%20Norte.pdf>

Inácio, A., & Araújo, D. (2017). Um Novo Paradigma para a Segurança. In *A SEGURANÇA INTERNA NO SÉCULO XXI: TENDÊNCIAS E DINÂMICAS*. Academia Militar.

<http://sim4security.novaims.unl.pt/wp-content/uploads/2016/11/Doc.-Final-AM.pdf>

Martinho, J. P. S. (2017). *As infraestruturas críticas em Portugal: Um modelo de abordagem*. Instituto Universitário Militar

Moço, L. M. S. (2019). *A segurança da aviação civil em Portugal*. [Dissertação de

mestrado, Universidade Nova de Lisboa].

https://run.unl.pt/bitstream/10362/81818/4/Mo%C3%A7o_2019.pdf

Morais, R. C. A. (2018). *A PSP no quadro da Segurança Aeroportuária: Contributos para o Aeroporto Humberto Delgado*. [Dissertação de mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. Repositórios Científicos de Acesso Aberto a Portugal.

Nunes, A. V. Q. (2019). *Comportamentos de risco no Aeroporto de Lisboa: Áreas de chegadas e partidas Delgado*. [Dissertação de mestrado, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna]. Repositórios Científicos de Acesso Aberto a Portugal.

Pestana, J. F. d. F. (2016). *A proteção de infraestruturas críticas: contributos para o desenvolvimento de um plano nacional de proteção de infraestruturas críticas*. Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.
<https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/34802/1/A%20PROTE%C3%87%C3%83O%20DE%20INFRAESTRUTURAS%20CR%C3%8DTICAS.pdf>

Silva, T. M. G. d. (2015). *A Ameaça Terrorista em Portugal* [Tese de doutoramento, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas]. Repositório da Universidade Nova.
<https://run.unl.pt/bitstream/10362/16264/1/tese%20a%20amea%C3%A7a%20terrorista%20em%20portugal.pdf>

Legislação nacional

Decreto-lei n.º 3/2012, Diário da República n.º 11/2012, Série I, de 16 de janeiro de 2012 – Lei Orgânica do Gabinete Nacional de Segurança

Decreto-lei n.º 20/2022, Diário da República n.º 20/2022, Série I, de 28 de janeiro de 2022 – Aprova os procedimentos para identificação, designação, proteção e aumento da resiliência das infraestruturas críticas nacionais e europeias

Decreto-lei n.º 43/2020, Diário da República n.º 140/2020, Série I, de 21 de julho de 2020
– Estabelece o Sistema Nacional de Planeamento Civil de Emergência

Decreto-lei n.º 74/2003, Diário da República n.º 90/2003, Série I, de 16 de abril de 2003 –
Altera os Estatutos da Empresa Pública Navegação Aérea de Portugal

Decreto-lei n.º 142/2019, Diário da República n.º 180/2019, Série I, de 19 de setembro de
2019 – Aprova o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil

Despacho n.º 20/GDN/2009 – Estabelece a organização e competências das unidades
territoriais da PSP

Lei n.º 46/2018, Diário da República n.º 155/2018, Série I, de 13 de agosto de 2018 –
Regime Jurídico da Segurança do Ciberespaço

Lei n.º 46/2019, Diário da República n.º 128/2019, Série I, de 8 de julho de 2019 – Altera o
regime do exercício da atividade de segurança privada e da autoproteção.

Lei n.º 53/2007, Diário da República n.º 168/2007, Série I, de 31 de agosto de 2007 – Lei
Orgânica da Polícia de Segurança Pública

Lei n.º 53/2008, Diário da República n.º 167/2008, Série I, de 29 de agosto de 2008 – Lei
de Segurança Interna

Lei n.º 63/2007, Diário da República n.º 213/2007, Série I de 6 de novembro de 2007 – Lei
Orgânica da Guarda Nacional Republicana

Lei n.º 73/2021, Diário da República n.º 220/2021, Série I de 12 de novembro de 2021 -
Aprova a reestruturação do sistema português de controlo de fronteiras, procedendo à
reformulação do regime das forças e serviços que exercem a atividade de segurança
interna e fixando outras regras de reafetação de competências e recursos do Serviço
de Estrangeiros e Fronteiras

Lei Constitucional n.º 1/2005, Série I, de 12 de agosto de 2005 – Constituição da República Portuguesa

Lei Orgânica n.º 2/2021, Diário da República n.º 153/2021, Série I de 9 de agosto de 2021 – Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas

Lei Orgânica n.º 4/2014, Diário da República n.º 155/2014, Série I, de 13 de agosto 2014 – Lei Quadro do Sistema de Informações da República Portuguesa

Norma de Execução Permanente n.º OPSEG/DEPOP/01/08 de 29 de março de 2006.
Lisboa: Direção Nacional da PSP

Regulamento n.º 765/2021, Diário da República n.º 159/2021, Série II de 17 de agosto de 2021 – Aprova o Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil

Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2013, Diário da República n.º 67/2013, Série I, de 5 de abril de 2013 – Conceito Estratégico de Defesa Nacional

Resolução de Conselho de Ministros n.º 92/2019, Diário da República n.º 108/2019, Série I, de 5 de junho de 2019 – Estratégia Nacional de Segurança do Ciberespaço 2019-2023

Resolução de Conselho de Ministros n.º 40/2023, Diário da República n.º 85/2023, Série I, de 3 de maio de 2023 – Aprova a Estratégia Nacional de Combate ao Terrorismo

Legislação europeia

Diretiva 2008/114/CE do Conselho, de 8 de dezembro de 2008, relativa à identificação e designação das infraestruturas críticas europeias e avaliação da necessidade de melhorar a sua proteção, Jornal Oficial da União Europeia n.º L 345/75

Regulamento (CE) N.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da

aviação civil. Jornal Oficial da União Europeia n.º L 97/82

Regulamento (CE) N.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil. Jornal Oficial da União Europeia

Publicações em jornais e revistas, artigos e *working papers*

Arasly, J. (2005). Terrorism and Civil Aviation Security: Problems and Trends.

Connections: The Quarterly Journal, 4, 75-89. http://connections-qj.org/system/files/04.1.05_arasly.pdf?download=1

Batalha, J. (2015). Proteção das Infra-estruturas Críticas: Portugal e União Europeia.

ResPublica: Revista Lusófona de Ciência Política, Segurança e Relações Internacionais, 15, 131-145.

<https://recil.ensinolusofona.pt/bitstream/10437/9599/1/Protec%C3%A7%C3%A3o%20das%20Infra-estruturas%20Cr%C3%ADticas.pdf>

D'Abadie, D. S. (2003). From 11/9 to 9/11: Continuity or Change in International Politics?

Nação e Defesa. 123-134.

https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/1391/1/NeD106_DamianSangesdAbadie.pdf

Duarte, F. P. (2021). Os ataques de 11 de setembro: outras leituras da violência política.

Locus: Revista de História, 27 (2), 26-43.

Duque, R. (2014). Terrorismo na Aviação Civil: Perspetivas para uma Estratégia Europeia de Segurança Aérea. *Nação e Defesa*, 137, 118-141.

https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/14716/1/DUQUERaquel_Terrorismo%20na%20avia%C3%A7%C3%A3o%20civil_Na%C3%A7%C3%A3o%20e%20Defesa_N137_2014_p_118_141.pdf

- Elias, L. (2012). Desafios da segurança na sociedade globalizada. Working paper n.º 11. Lisboa: Observatório Político
- Elias, L. (2013). A Externalização da Segurança Interna: As Dimensões Global, Europeia e Lusófona. *Relações Internacionais*, (40), 9–29.
https://ipri.unl.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri40/n40a02.pdf
- Escorrega, L. C. F. (2009). A Segurança e os “Novos” Riscos e Ameaças: Perspetivas Várias. *Revista Militar*. <https://www.revistamilitar.pt/artigopdf/499>
- Lopes, J. A. (2019). Definição e Resposta ao Terrorismo na UE e em Portugal: o Que Fazer das Mulheres e Crianças Afiliadas ao *Daesh*? *Nação e Defesa*, 109-144.
- Magalhães, D. (s.d.). Security culture in aviation sector. International Civil Aviation Organization. <https://www.icao.int/Security/Security-Culture/Articles/Policia%20Portugal.pdf>
- Mc Gray, D. P. (2013). Airport Policing in the 21st Century. *Aiport Improvement*. <https://airportimprovement.com/article/airport-policing-21st-century>
- M. G. (2021). A pessoa como produtora e destinatária da (in)segurança: Contributo para uma cultura de segurança na comunidade aeroportuária – SIS.
https://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/Facilitacao_Seguranca/YOSC/ARTIGO_SIS.pdf
- Moteff, J., Copeland, C., & Fischer, J. (2003). *Critical Infrastructures: What Makes na Infrastructure Critical?* (Congress Report). Resources, Science and Industry Division. <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA467306.pdf>
- Porat, D. (2022). The Hijacking of El Al Flight 426: The Advent of Air Terrorism. *Journal of Contemporary History*, 002200942211075.
<https://doi.org/10.1177/00220094221107501>
- Proença, J. F., Afonso, Ó., Gil, P. M., & Alves, R. H. (2012). Aeroporto Francisco Sá

Carneiro, 2012-2020: previsão de movimento e recomendações de governance num cenário de privatização (Estudos e sondagens). Faculdade de Economia do Porto.

http://portal.amp.pt/media/documents/2015/05/29/estudo_afsc_09_10_2012.pdf

Schmid, A. P. (2013). *Radicalisation, De-Radicalisation, Counter-Radicalisation: A Conceptual Discussion and Literature Review* (ICCT Research Paper).

Tomé, L. (2007). Terrorismo em declínio? *Anuário JANUS*, 2.

http://www.janusonline.pt/arquivo/2007/2007_2_6.html

Imprensa

Brzozowski, A., Taylor, K. (2022, 5 de outubro). EU vows to draw up plans to protect critical infrastructure. *Euractiv*. <https://www.euractiv.com/section/defence-and-security/news/eu-vows-to-draw-up-plans-to-protect-critical-infrastructure/>

Cristino, S. (2023, 6 de maio). Vaga de furtos de BMW atinge aeroporto do Porto. *Jornal de Notícias*. <https://www.jn.pt/justica/vaga-de-furtos-de-bmw-atinge-aeroporto-do-porto-16302240.html>

Jornal de Notícias. (2022, 3 de junho). Grupo de funcionários do aeroporto do Porto furtava artigos de bagagens e cargas. *Jornal de Notícias*. <https://www.jn.pt/justica/grupo-de-funcionarios-do-aeroporto-do-porto-furtava-artigos-de-bagagens-e-cargas-14912871.html>

Lusa. (2007, 6 de novembro). Terrorismo: Suspeito argelino detido no Porto está a ser ouvido no Tribunal da Relação. *Jornal de Notícias*. <https://www.jn.pt/arquivo/2007/terrorismo-suspeito-argelino-detido-no-porto-esta-a-ser-ouvido-no-tribunal-da-relacao-945602.html>

Lusa. (2015, 12 de março). Terrorista galego detido no Porto planeou atentado contra PP. *Jornal de Notícias*. <https://www.dn.pt/portugal/terrorista-galego-detido-no-porto->

[planeou-atentado-contra-pp-4449337.html](https://www.dn.pt/sociedade/sindicato-da-psp-alerta-para-falta-de-policias-nos-aeroportos-devido-a-reestruturacao-do-sef-15972848.html)

Lusa. (2023, 9 de março). Sindicato da PSP alerta para falta de polícias nos aeroportos devido à reestruturação do SEF. *Diário de notícias*.

<https://www.dn.pt/sociedade/sindicato-da-psp-alerta-para-falta-de-policias-nos-aeroportos-devido-a-reestruturacao-do-sef-15972848.html>

Lusa. (2023, 5 de maio). Mais 26% de passageiros nos aeroportos? Há 600 elementos do SEF e PSP. *País ao Minuto*. <https://www.noticiasaoiminuto.com/pais/2314602/mais-26-de-passageiros-nos-aeroportos-ha-600-elementos-do-sef-e-psp>

Mar, D. (2023, 20 de fevereiro). Tirar líquidos e aparelhos eletrónicos nos aeroportos? Em Espanha acaba para o ano. *Jornal de negócios*.

<https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/transportes/aviacao/detalhe/tirar-liquidos-e-aparelhos-eletronicos-nos-aeroportos-em-espanha-acaba-para-o-ano>

Moreira, R. B. (2022, 22 de maio). Polícias sem formação fragilizam segurança do aeroporto do Porto. *Jornal de Notícias*. <https://www.jn.pt/justica/policias-sem-formacao-fragilizam-seguranca-do-aeroporto-do-porto-14878809.html>

Panda, A. (2022, 20 de dezembro). SEF já formou 314 GNR e PSP para controlar fronteiras. *Jornal de Notícias*. <https://www.jn.pt/justica/sef-ja-formou-314-gnr-e-psp-para-controlar-fronteiras-15517238.html>

Pinto, R. (2022, 19 de setembro). Aeroporto Sá Carneiro chega a ser policiado por apenas três agentes. *Jornal de Notícias*. <https://www.jn.pt/justica/aeroporto-sa-carneiro-chega-a-ser-policiado-por-apenas-tres-agentes--15176784.html>

Polícia de Segurança Pública. (2023, 2 de maio). Newsletter (Edição n.º 81) [Comunicado de imprensa].

Quaresma, C. & Men, C. L. (2022, 17 de maio). “Ameaças à segurança são enormes.”

OSCOT diz que SEF deve esclarecer situação do aeroporto de Lisboa. *TSF*.

<https://www.tsf.pt/portugal/sociedade/ameacas-a-seguranca-sao-enormes-oscot-diz->

[que-sef-deve-esclarecer-situacao-do-aeroporto-de-lisboa-14863271.html](https://www.jn.pt/justica/psp-identificou-antifascistas-que-vandalizaram-sinagoga-do-porto-13755766.html)

Queirós, O. (2021, 23 de maio). PSP identificou antifascistas que vandalizaram sinagoga do Porto. *Jornal de Notícias*. <https://www.jn.pt/justica/psp-identificou-antifascistas-que-vandalizaram-sinagoga-do-porto-13755766.html>

Revista de Imprensa JE. (2019, 2 de setembro). Operação secreta desmantelou o único reator nuclear português. *O jornal económico*. <https://jornaleconomico.pt/noticias/operacao-secreta-desmantelou-o-unico-reator-nuclear-portugues-484922>

Vinci Airports. (2023, 12 de janeiro). VINCI Airports – 2022 traffic levels [Comunicado de imprensa]. <https://en.newsroom.vinci-concessions.com/news/vinci-airports-2022-traffic-levels-d470-55ff8.html>

Vinci Airports. (2023, 31 de março). VINCI Airports – Traffic at 31 March 2023 levels [Comunicado de imprensa]. [https://www.vinci.com/commun/communiques.nsf/BC5082190F3CB1A7C125898F00684399/\\$file/vinci-airports-traffic-31-march-2023.pdf](https://www.vinci.com/commun/communiques.nsf/BC5082190F3CB1A7C125898F00684399/$file/vinci-airports-traffic-31-march-2023.pdf)

Websites

Aena. (2023). *Estadísticas de tráfico aéreo*. <https://www.aena.es/es/estadisticas/inicio.html>

AIRPOL Europa. (n.d.). *Welcome*. <https://www.airpoleuropa.eu/>

Airports Council International – (s.d.). *ACI World*. <https://aci.aero/>

Airports Council International. (2023). *ASQ Awards and Recognition*. <https://aci.aero/programs-and-services/asq/asq-awards-and-recognition/>

Autoridade Nacional de Aviação Civil. (2022). *Segurança*. <https://www.anac.pt/vPT/Generico/SegurancaEFacilitacao/Seguranca/Paginas/Segur>

[anca...aspx](#)

Autoridade Nacional de Aviação Civil. (n.d.) *Entidades com Programa de Formação Aprovado*. <https://www.anac.pt/vPT/Generico/SegurancaEFacilitacao/Seguranca/FormacaoemSegurancaDaAviacaoCivil/ListagensdeProgramasdeFormacao/Paginas/EntidadescomProgramadeFormacaoAprovado.aspx>

Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil. (2017). *Infraestruturas críticas*. <http://www.prociv.pt/pt-pt/RISCOSPREV/INFRAESTRUTURASCRITICAS/Paginas/default.aspx>

Aviation Security Service. (n.d.). *Behavioural detection*. <https://www.aviation.govt.nz/about-us/what-we-do/our-role-in-aviation-security/behavioural-detection/>

Centre for the Protection of National Infrastructure. (2021). *Critical National Infrastructure*. <https://www.cpni.gov.uk/critical-national-infrastructure-0>

Cybersecurity and Infrastructure Security Agency. (n.d.). *Defining Insider Threats*. <https://www.cisa.gov/defining-insider-threats>

Cybersecurity and Infrastructure Security Agency. (2020). *Critical Infrastructure sectors*. <https://www.cisa.gov/critical-infrastructure-sectors>

Dicionário Priberam da Língua Portuguesa. (s.d.). <https://dicionario.priberam.org/terrorismo>

European Civil Aviation Conference. (n.d.). *Home*. <https://www.ecac-ceac.org/>

European Commission. (2022). *Changing security paradigm*. https://knowledge4policy.ec.europa.eu/changing-security-paradigm_en

European Union Aviation Safety Agency. (n.d.). *EASA*. <https://www.easa.europa.eu/en>

EUROCONTROL. (n.d.). *Supporting European Aviation*. <https://www.eurocontrol.int/>

Federal Aviation Administration. (n.d.). *Aviation Safety (AVS)*.

https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/avs

Federal Bureau of Investigation. (n.d.) *What we investigate: terrorism*.

<https://www.fbi.gov/investigate/terrorism>

International Air Transport Association. (n.d.). *IATA – Home*. <https://www.iata.org/>

International Air Transport Association. (n.d.). *Airports*.

<https://www.iata.org/en/youandiata/airports/>

International Civil Aviation Organization. (n.d.). *Security Culture*.

<https://www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx>

Polícia de Segurança Pública. (n.d.). *Segurança Aeroportuária*.

<https://www.psp.pt/Pages/atividades/SegurancaAeroportuaria.aspx>

Pordata. (n.d.). *Tráfego de passageiros nos aeroportos: Lisboa, Porto e Faro*.

<https://www.pordata.pt/portugal/trafego+de+passageiros+nos+aeroportos+lisboa++porto+e+faro-3248>

Serviço de Estrangeiros e Fronteiras. (2020). *E-gates de nova geração no aeroporto do*

Porto. <https://www.sef.pt/pt/pages/noticia-sef.aspx?nID=848>

Serviço de Informações de Segurança. (n.d.). *Programa KRITICA*.

<https://www.sis.pt/pagina/115/programa-kritica>

University of Maryland. (2023). *Global Terrorism Database*.

https://www.start.umd.edu/gtd/search/Results.aspx?chart=regions&casualties_type=&casualties_max=&target=6

Vinci Airports. (n.d.). *Our Airports*. <https://www.vinci-airports.com/en/our-airports-world>

Vinci Airports. (2023). *Faro airport*. <https://www.vinci-airports.com/en/airports/faro-airport>

Vinci Airports. (2023). *Lisbon airport*. <https://www.vinci-airports.com/en/airports/lisbon-airport>

Vinci Airports. (2023). *Porto airport*. <https://www.vinci-airports.com/en/airports/porto-airport>

Watson Institute. (2021). *Costs of war: Homeland security budget*. <https://watson.brown.edu/costsofwar/costs/economic/budget/dhs>

WorldData.info. (n.d.). *International tourism: the most popular countries*. <https://www.worlddata.info/tourism.php>

Entrevistas

Almeida, A. (2023). Agente Principal da Polícia de Segurança Pública. (Entrevistado em 11.02.2023)

Andrade, L. (2023). Comissário da Polícia de Segurança Pública. (Entrevistado em 19.02.2023)

Anselmo, A. (2023). Subintendente da Polícia de Segurança Pública. (Entrevistado em 12.02.2023).

Costa, A. (2023). Chefe da Polícia de Segurança Pública. (Entrevistado em 28.02.2023)

Lopes, J. (2023). Subcomissário da Polícia de Segurança Pública. (Entrevistado em 08.02.2023)

Loureiro, A. (2023). Gestor de Segurança do Aeroporto de Francisco Sá Carneiro.

(Entrevistado em 21.02.2023)

Magalhães, D. (2023). Intendente da Polícia de Segurança Pública. (Entrevistado em 20.02.2023).

Pereira, J. (2023). Agente Principal da Polícia de Segurança Pública. (Entrevistado em 28.02.2023)

Pinto, C. (2023). Diretora de Facilitação e Segurança da Autoridade Nacional de Aviação Civil. (Entrevistada em 02.02.2023)

Pinto, J. (2023). Chefe Principal da Polícia de Segurança Pública. (Entrevistado em 19.02.2023)

Teixeira, J. (2023). Comissário da Polícia de Segurança Pública. (Entrevistado em 16.02.2023)

Anexos

Anexo 1 – Pedido e autorização de extração de dados, observação e registo de policiamento, acesso e referenciação de documentos internos e realização de entrevistas

POLÍCIA SEGURANÇA PÚBLICA
INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA
DIRECÇÃO DE ENSINO
SECRETARIA ESCOLAR



Exmo. Senhor
Diretor Nacional Adjunto/Unidade Orgânica de Recursos Humanos
(Departamento de Formação)
DN/PSP Largo da Penha de França, N.1
1199-010 LISBOA

Sua Referência:
Sua Comunicação:
Nossa Referência: 39/SECDE/2023
Classificador: 080.01.10
Processo: SECDE202200001ASP
Data: 2023-01-30
Assunto: PEDIDO DE COLABORAÇÃO EM TRABALHO DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DE MESTRADO POLICIAIS

*1. Subornado de acordo com a disponibilidade
e os elementos do CHEF;
2. Subornado o acesso e documentação,
sem cessar de cópia.
02.02.2023*

INTEGRADO EM CIÊNCIAS
Recursos Humanos
Abílio Pinto Vieira
Superintendente-chefe

1. O Aspirante a Oficial de Polícia M/157716 – Diogo João Henriques dos Santos encontra-se a desenvolver a dissertação de Mestrado com o tema: "O papel da Polícia de Segurança Pública na proteção de pontos sensíveis face à ameaça terrorista: o caso do Aeroporto Francisco Sá Carneiro".

2. O AOP, no âmbito do estudo, vem requerer autorização para:

- O acesso e disponibilização de dados conforme requerimento;
- Observação e registo do policiamento a realizar no Aeroporto de Francisco Sá Carneiro;
- Acesso e referenciação de documentos internos, conforme requerimento;
- A realização de entrevistas a elementos Policiais.

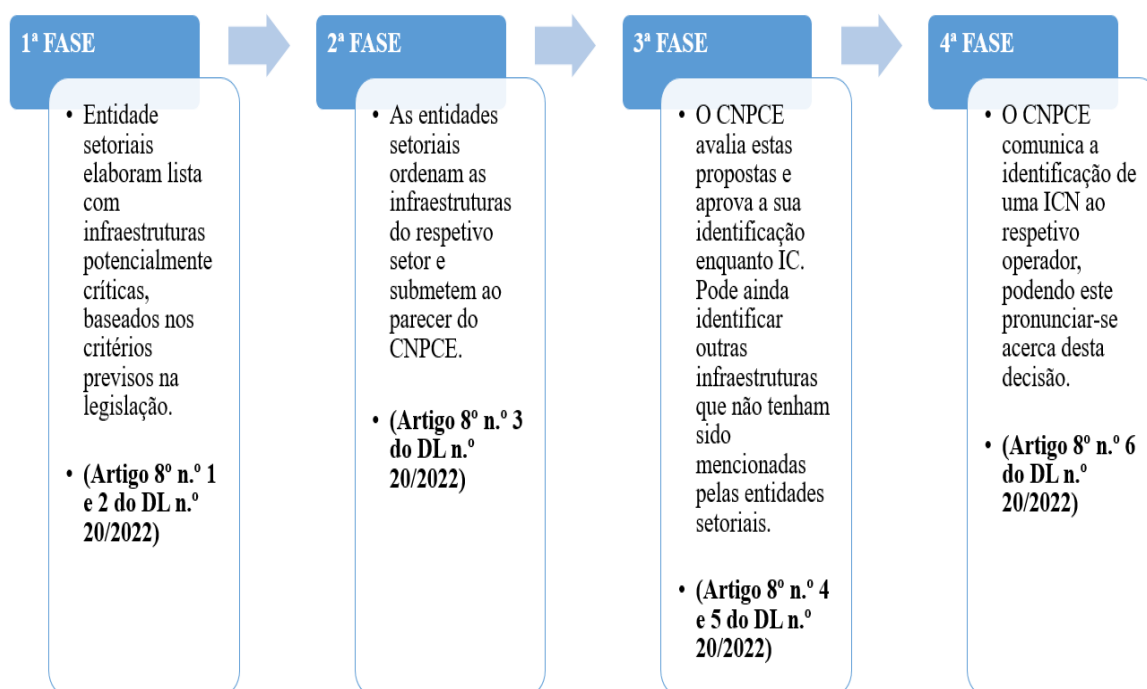
3. Assim, envia-se a V. Ex.ª os quatro requerimentos para decisão superior.


O Diretor
José Carlos Bastos Leitão
Superintendente-chefe

 R. 1.º de Maio, nº3 1349-040 Lisboa Tel.: 213613900 Fax: 213610535 www.iscpai.pt
iscpsai@psp.pt

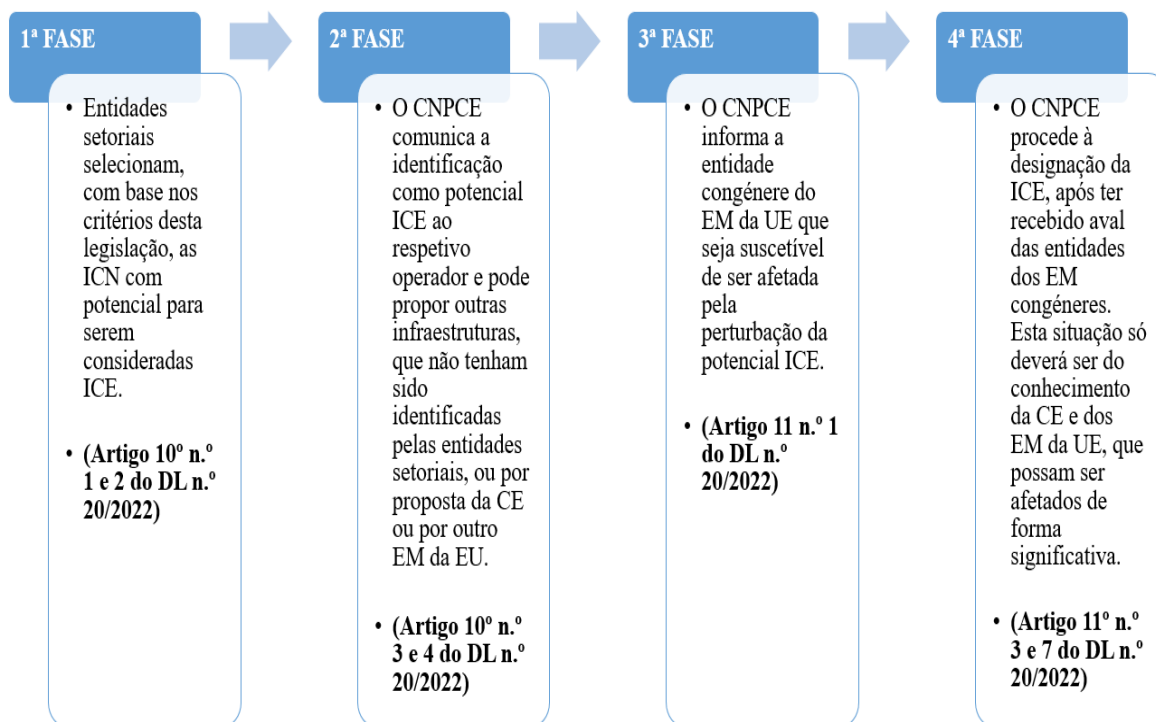
247458
Página 1/1

Anexo 2 – Fases do procedimento de identificação das Infraestruturas Críticas Nacionais



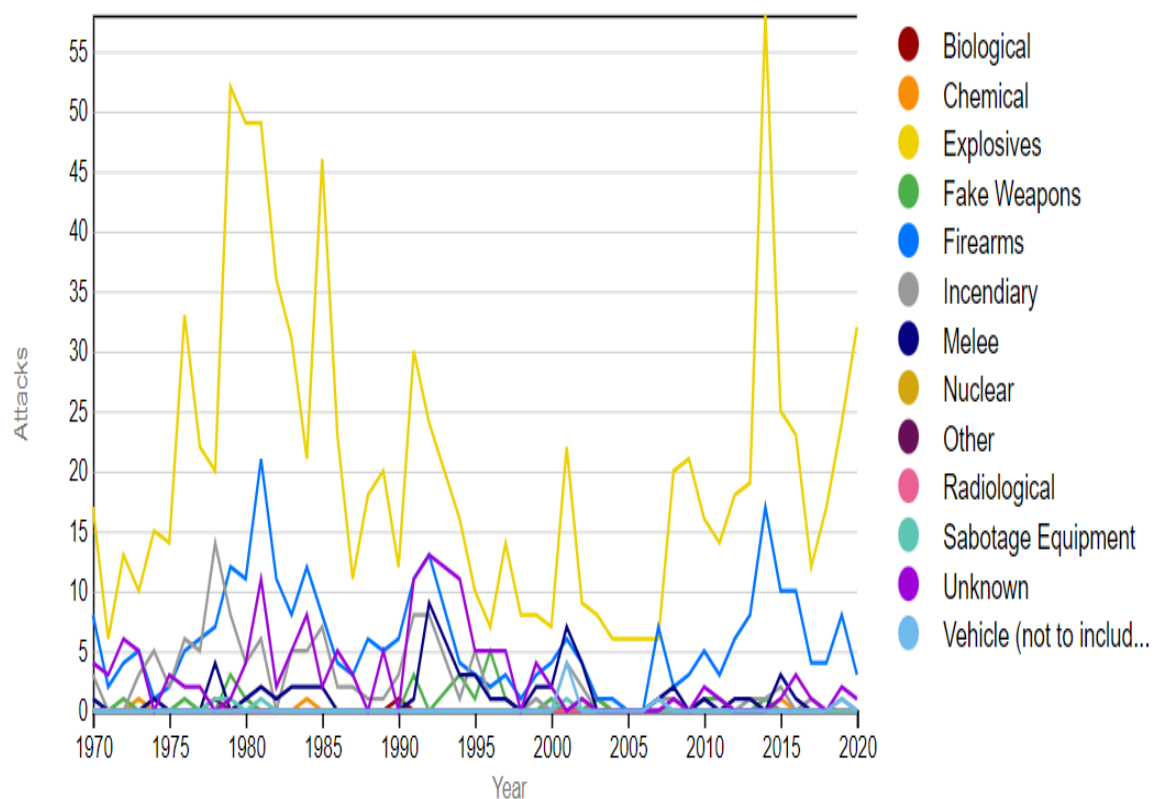
Nota: Elaboração própria através da informação obtida no DL n.º 20/2022

Anexo 3 – Fases do procedimento de identificação das Infraestruturas Críticas Europeias



Nota: Elaboração própria através da informação obtida no DL n.º 20/2022

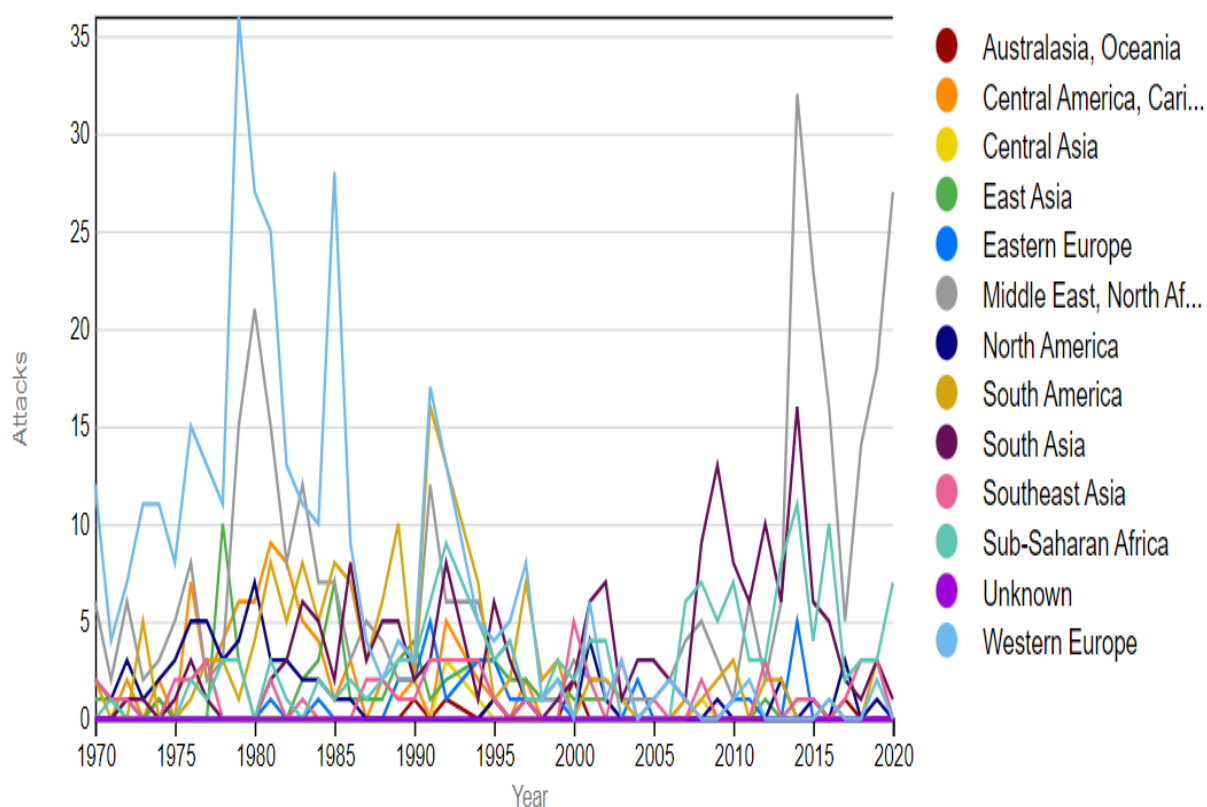
Anexo 4 – Tipos de armas utilizadas nos ataques terroristas a aeroportos e aeronaves civis e militares, entre 1970 e 2023



Nota: Retirado do GTD (2023), disponível em

https://www.start.umd.edu/gtd/search/Results.aspx?chart=weapon&casualties_type=&casualties_max=&target=6

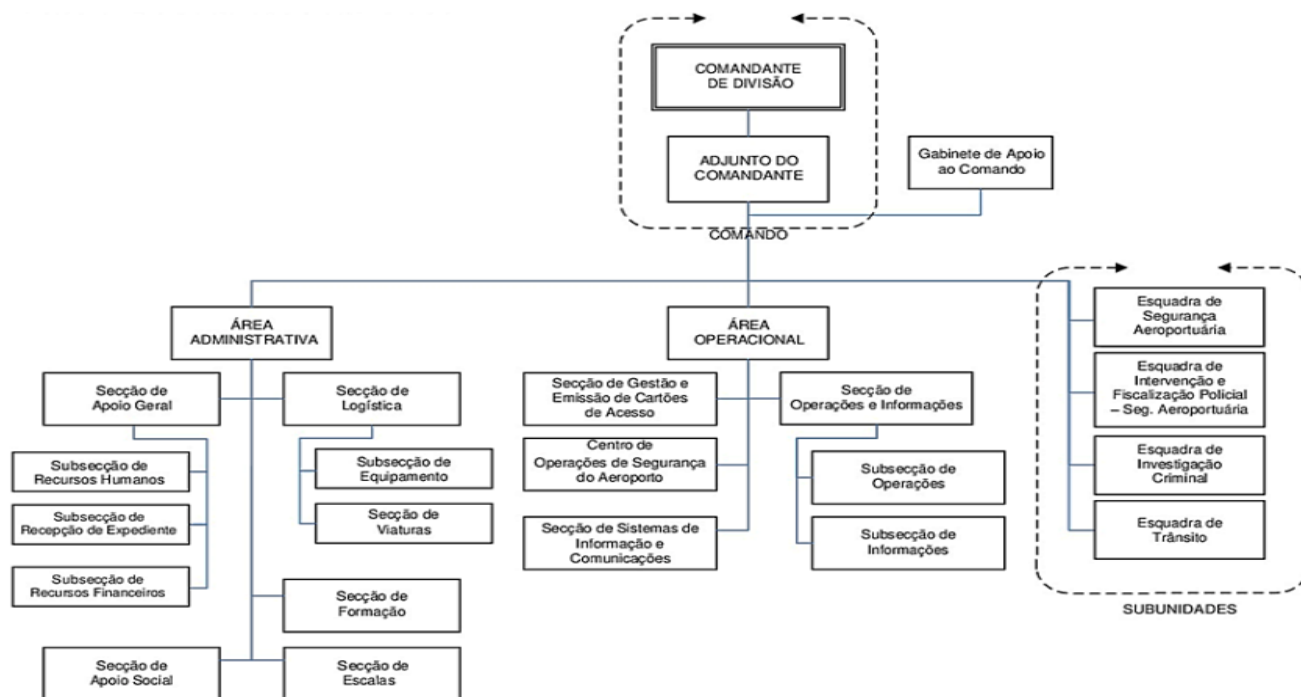
Anexo 5 – Distribuição geográfica dos ataques terroristas a aeroportos e aeronaves civis e militares, entre 1970 e 2023



Nota: Retirado do GTD (2023), disponível em

https://www.start.umd.edu/gtd/search/Results.aspx?chart=regions&casualties_type=&casualties_max=&target=6

Anexo 6 – Estrutura orgânica das Divisões de Segurança Aeroportuária dos Comandos Metropolitanos e Regionais da PSP



Nota: Retirado do Despacho n.º 20/GDN/2009

Anexo 7 – Volume de passageiros nos aeroportos nacionais entre os anos de 2014 e 2022

Anos	Total	Passageiros (Em milhões)			Outros
		Aeroporto de Lisboa	Aeroporto do Porto	Aeroporto de Faro	
2014	36.76	18.16	6.93	6.17	4.42
2015	39.60	20.11	8.09	6.44	4.96
2016	45.25	22.47	9.38	7.63	5.78
2017	52.71	26.68	10.79	8.72	6.52
2018	56.27	29.05	11.94	8.69	6.61
2019	60.11	31.18	13.11	9.01	6.81
2020	18.39	9.27	4.44	2.21	2.48
2021	25.60	12.15	5.84	3.27	4.34
2022	55.71	28.26	12.64	8.17	6.64

Nota: Elaboração própria após informação recolhida na Pordata (2022) através do

<https://www.pordata.pt/portugal/trafego+de+passageiros+nos+aeroportos+lisboa++porto+e+faro-3248>

Anexo 8 – Novas rotas e companhias aéreas a operar no aeroporto Francisco Sá Carneiro, a partir de 2023

Destino	Fora espaço Schengen	Companhia aérea	Frequência	Destino com histórico de medidas adicionais de segurança	Data prevista início
Viena	Não	Austrian Airlines	3 voos semanais	Não	01/abr
Reiquiavique	Não	Play	2 voos semanais	Não	06/abr
Riga	Não	AirBaltic	2 voos semanais	Não	01/mai
Oslo	Não	Norwegian	2 voos semanais	Não	22/jun
Copenhaga	Não	Norwegian	2 voos semanais	Não	23/jun
Telaviv	Sim	Sun D'Or	2 voos semanais	Sim	15/mar
Shannon	Não	Ryanair	2 voos semanais	Não	23/abr
Glasgow	Não	Easyjet	2 voos semanais	Não	31/mar
Berlim	Não	Eurowings	Sem informação	Não	Mês de março
Bristol	Não	Ryanair	3 voos semanais	Não	Mês de abril
Paris	Não	Easyjet	Diariamente	Não	26/mar
Nantes	Não	Easyjet	Diariamente	Não	08/mar
Luanda	Sim	TAP	2 voos semanais	Não	28/mai
Copenhaga	Não	Scandinavian Airlines	2 voos semanais	Não	01/set
Nova Iorque	Sim	TAP	De 2 voos semanais para voos diários	Sim	Mês de março
São Paulo	Sim	TAP	De 2 voos semanais para 3 voos semanais	Não	Período do verão
Rio de Janeiro	Sim	TAP	De 1 voo semanal para 2 voos semanais	Não	Período do verão
Leeds	Não	Ryanair	2 voos semanais	Não	30/mar
Castellón	Não	Ryanair	2 voos semanais	Não	01/abr
Maastricht	Não	Ryanair	2 voos semanais	Não	03/abr
Nîmes	Não	Ryanair	2 voos semanais	Não	30/mar
Estrasburgo	Não	Ryanair	2 voos semanais	Não	16/abr
Trapani	Não	Ryanair	2 voos semanais	Não	01/jun
Breslávia	Não	Ryanair	2 voos semanais	Não	03/abr
Turim	Não	Ryanair	2 voos semanais	Não	02/jun
Estocolmo	Não	Ryanair	2 voos semanais	Não	04/jun
Nápoles	Não	Easyjet	2 voos semanais	Não	01/abr
Palermo	Não	Easyjet	2 voos semanais	Não	01/jul
Nova rota					
Novas companhias					

Nota: Elaboração própria após informação recolhida na aerOPOrto.news (2023) através do

<https://aeroporto.news/category/novas-rotas/>

Anexo 9 – Níveis de formação em segurança da aviação civil

- a) Nível 1 — Formação das pessoas que executam o rastreio de pessoas, bagagens de cabina, artigos transportados e bagagem de porão;
- b) Nível 2 — Formação das pessoas que executam o rastreio da carga e correio;
- c) Nível 3 — Formação das pessoas que executam o rastreio de correio e material da transportadora aérea, de provisões de bordo e de provisões do aeroporto;
- d) Nível 4 — Formação das pessoas que executam o controlo de veículos;
- e) Nível 5 — Formação das pessoas que executam o controlo de acessos ao aeroporto, as operações de vigilância e as rondas;
- f) Nível 6 — Formação das pessoas que executam verificações de segurança da aeronave;
- g) Nível 7 — Formação das pessoas que executam funções de proteção das aeronaves;
- h) Nível 8 — Formação das pessoas que executam funções de reconciliação da bagagem;
- i) Nível 9 — Formação das pessoas que executam outros controlos de segurança da carga e do correio, que não sejam rastreios;
- j) Nível 10 — Formação das pessoas que executam outros controlos de segurança do correio e do material da transportadora aérea, das provisões de bordo e das provisões do aeroporto, que não sejam rastreios;
- k) Nível 11 — Formação específica para os supervisores diretos das pessoas que executam controlos de segurança;
- l) Nível 12 — Formação específica dos gestores de segurança, que assumem a responsabilidade geral, a nível nacional ou local, de garantir que um programa de segurança e a sua aplicação cumprem todas as disposições legais;
- m) Nível 13 — Formação das pessoas, que não sejam passageiros, nem executam controlos de segurança, mas necessitam de aceder sem escolta às zonas restritas de segurança;
- n) Nível 14 — Formação das pessoas que necessitam de formação de sensibilização em segurança geral;
- o) Nível 15 — Formação e certificação das equipas cinotécnicas de deteção de explosivos;
- p) Nível 16 — Formação das pessoas que ministram formação em segurança da aviação civil;
- q) Nível 17 — Formação dos auditores nacionais de segurança da aviação civil;
- r) Nível 18 — Formação geral em segurança da aviação civil para os requerentes de atestado de tripulante de cabina;
- s) Nível 19 — Formação específica em segurança da aviação civil para tripulantes de cabina;
- t) Nível 20 — Formação em segurança da aviação civil destinada a impedir atos de interferência durante o voo;
- u) Nível 21 — Formação de pessoas com funções e responsabilidades no domínio das ciberameaças.

Nota: Retirado do Regulamento n.º 765/2021

Apêndices

Apêndice A – Guião de entrevistas

Modelo de Entrevista

No âmbito da elaboração da dissertação de mestrado “O papel da Polícia de Segurança Pública na proteção de pontos sensíveis face à ameaça terrorista: o caso do Aeroporto Francisco Sá Carneiro”, para a obtenção do grau de mestre em Ciências Policiais e Segurança Interna, que me encontro a realizar no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, seria pertinente endereçar-lhe algumas questões, tendo em conta que, por inerência das suas funções, possui conhecimentos de segurança aeroportuária e as suas respostas constituirão, certamente, um contributo muito útil para esta dissertação.

Objetivos:

1. Clarificar a importância do Aeroporto Francisco Sá Carneiro no panorama nacional, atribuindo-lhe ou não o “estatuto” de infraestrutura crítica;
2. Perceber de que modo é que a ameaça terrorista é percecionada pelos diversos atores de segurança, responsáveis pela segurança do aeroporto, e em concreto pela Polícia de Segurança Pública;
3. Compreender qual é o papel da Polícia de Segurança Pública na proteção deste ativo.

Solicita-se que as respostas às questões sejam claras, compreensíveis e com total liberdade de resposta.

Comprometo-me a manter a confidencialidade da informação recolhida fora do âmbito da elaboração e discussão da Dissertação, bem como cumprir as demais regras éticas relativas à realização da investigação científica.

Questões:

1. **Deverá ser um aeroporto considerado uma infraestrutura crítica nacional?**
2. **No caso concreto do aeroporto Francisco Sá Carneiro, deve este ser definido como uma infraestrutura crítica nacional?**
3. **Considera a ameaça terrorista como uma das principais preocupações na segurança aeroportuária? Porquê?**
4. **Que importância atribui à Polícia de Segurança Pública na prevenção do terrorismo, na segurança aeroportuária?**
5. **Que importância atribui à segurança privada na prevenção do terrorismo, na segurança aeroportuária?**
6. **Como caracteriza a cooperação entre a segurança privada e a Polícia de Segurança Pública, no aeroporto Francisco Sá Carneiro?**
7. **Considera que a formação ministrada aos polícias, no aeroporto Francisco Sá Carneiro, é suficiente para mitigar os riscos de um atentado terrorista?**
8. **Que fragilidades securitárias pode apontar ao aeroporto Francisco Sá Carneiro?**
9. **O aeroporto Francisco Sá Carneiro tem condições de segurança no caso de um aumento (expectável) de passageiros nas próximas décadas?**

Apêndice B – Entrevista

Nome: Carla Pinto

Cargo: Diretora de Facilitação e Segurança da Autoridade Nacional de Aviação Civil

Apêndice C – Entrevista

Nome: António Loureiro

Cargo: Gestor de Segurança do Aeroporto Francisco Sá Carneiro

Apêndice D – Entrevista

Nome: Daniel Magalhães

Posto: Intendente

Cargo: Comandante da 3ª Divisão Policial do Comando Metropolitano do Porto

Apêndice E – Entrevista

Nome: Adriano Anselmo

Posto: Subintendente

Cargo: Comandante da Divisão de Segurança Aeroportuária do Comando Metropolitano do Porto

Apêndice F – Entrevista

Nome: Jorge Teixeira

Posto: Comissário

Cargo: Comandante Adjunto da Divisão de Segurança Aeroportuária do Comando

Metropolitano do Porto

Apêndice G – Entrevista

Nome: Leandro Andrade

Posto: Comissário

Cargo: Comandante da Esquadra de Segurança Aeroportuária da Divisão de Segurança
Aeroportuária do Comando Metropolitano do Porto

Apêndice H – Entrevista

Nome: José Lopes

Posto: Subcomissário

Cargo: Comandante da Esquadra Intervenção e Fiscalização Policial e da Esquadra de Trânsito da Divisão de Segurança Aeroportuária do Comando Metropolitano do Porto

Apêndice I – Entrevista

Nome: José Pinto

Posto: Chefe Principal

Função: Desempenha funções na Divisão de Segurança Aeroportuária do Comando
Metropolitano do Porto

Apêndice J – Entrevista

Nome: Alexandre Costa

Posto: Chefe

Função: Desempenha funções na Divisão de Segurança Aeroportuária do Comando
Metropolitano do Porto

Apêndice K – Entrevista

Nome: José Pereira

Posto: Agente Principal

Função: Desempenha funções na Divisão de Segurança Aeroportuária do Comando
Metropolitano do Porto

Apêndice L – Entrevista

Nome: Amândio Almeida

Posto: Agente Principal

Função: Desempenha funções na Divisão de Segurança Aeroportuária do Comando
Metropolitano do Porto

Apêndice M – Termo de consentimento informado

Termo de consentimento informado

Tomei conhecimento que, o Aspirante a Oficial de Polícia, e finalista do Curso de Formação de Oficiais de Polícia, do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, Diogo João Henriques dos Santos, está a desenvolver um estudo sobre “O papel da Polícia de Segurança Pública na proteção de pontos sensíveis face à ameaça terrorista: O caso do aeroporto Francisco Sá Carneiro”, sob orientação científica da Professora Doutora Raquel Santos Duque. Neste âmbito, foram-me explicados os objetivos do trabalho e foi solicitada a minha colaboração para participar numa entrevista.

Fui informado(a) de que as respostas não serão públicas, fora do âmbito desta dissertação. A minha colaboração tem carácter voluntário, podendo desistir em qualquer momento do trabalho.

Compreendo que não irá existir qualquer tipo de remuneração ou custos pela minha participação neste estudo. É-me garantido que, sempre que necessitar de algum esclarecimento, o mesmo ser-me-á facultado.

Fui esclarecido(a) sobre todos os aspetos que considero importantes e as perguntas que coloquei foram respondidas. Fui informado(a) que tenho direito a recusar participar e que a minha recusa não terá consequências para mim.

Aceito, pois, colaborar neste estudo e assino onde indicado.

Lisboa, ____ de _____ de 2023