

**Avaliação das opções estratégicas para o
aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa**

Anexo VI

Estudo Económico do Contrato de Concessão entre o Estado

Português e a ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.



PT 5 – Análise Económico-Financeira e Análise Custo-Benefício

Coordenação: Fernando Alexandre

Março de 2024

**Estudo Económico do Contrato de Concessão entre o
Estado Português e a ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.**

Elaborado no contexto do Estudo Económico-Financeiro da
Comissão Técnica Independente

Novembro de 2023

Equipa

Fernando Alexandre (Coordenador PT5; UMinho)

João Fragoso Januário (Análise do Contrato de Concessão, IST)

Carlos Oliveira Cruz (Análise da Concessão, IST)

Artur Rodrigues (Análise económica do modelo regulatório, UMinho)

Índice

1.	INTRODUÇÃO	1
1.1.	Enquadramento	1
1.2.	Objetivo do estudo.....	1
1.3.	Limitações da análise	2
1.4.	Estrutura do relatório	2
2.	CARACTERIZAÇÃO DA CONCESSÃO	4
2.1.	Aspetos gerais	4
2.2.	Objeto da concessão	5
2.3.	Contrapartida e receitas futuras	5
2.4.	Reequilíbrios económico-financeiros	6
2.5.	Resolução.....	6
3.	ANÁLISE DO DESEMPENHO ECONÓMICO-FINANCEIRO DA CONCESSÃO	8
3.1.	Enquadramento	8
3.2.	Análise histórica	8
4.	REGULAÇÃO ECONÓMICA.....	12
4.1.	Enquadramento normativo da regulação das taxas aeroportuárias	12
4.2.	Mecanismo de regulação económica das taxas (CC).....	15
4.2.1.	RMM e RRMM.....	15
4.2.2.	Fator de eficiência (r)	17
4.2.3.	Ajuste associado ao equilíbrio financeiro	17
4.2.4.	Ajuste do teste de <i>benchmark</i>	18
4.2.5.	Ajuste de erros de estimativa	19
5.	ANÁLISE DAS RECEITAS REGULADAS E NÃO REGULADAS	20
6.	ANÁLISE DE COMPETITIVIDADE DO AHD	24
6.1.	Competitividade dos aeroportos.....	24
6.2.	Grupo de comparação.....	25
6.3.	<i>Benchmark</i> internacional	25
6.3.1.	Variação das taxas.....	25
6.3.2.	Variação da procura	28
6.3.3.	Variação do fator de crescimento da receita	29
7.	ANÁLISE DO MODELO DE REGULAÇÃO ECONÓMICA NO QUADRO DA AVALIAÇÃO DAS OE	31
7.1.	Enquadramento	31

7.2.	Aplicação do modelo regulatório atual	32
7.3.	Alternativas de fixação da RRMM	35
7.4.	Síntese conclusiva.....	37
8.	IMPLICAÇÕES ECONÓMICAS DAS OPÇÕES CONTRATUAIS	38
8.1.	Decisão de aumento de capacidade	38
8.2.	Avaliação de cenários	40
8.2.1.	Não resolução do Contrato	40
8.2.2.	Resolução do Contrato.....	41
8.3.	Encerramento do AHD	45
9.	CONCLUSÃO	46
	REFERÊNCIAS	47
	ANEXO	48

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Mecanismo de partilha de receita	6
Tabela 2 – Performance histórica da ANA S.A.	9
Tabela 3 – Banda de tráfego do Grupo Lisboa	16
Tabela 4 – Decomposição do Volume de Negócios (2013-2022, milhares de euros).....	21
Tabela 5 – Taxas aeroportuárias em vigor para o ano de 2022 no AHD	22
Tabela 6 – Comparação entre os pressupostos do CC e os valores reais	25
Tabela 7 – Parâmetros da fórmula de resolução para o ano 2022.....	43

Índice de Figuras

Figura 1 – Banda de referência de benchmark.....	19
Figura 2 – Distribuição da receita regulada do Grupo ANA.....	23
Figura 3 – Distribuição da receita extra-aviação por atividade/serviço (2022)	23
Figura 4 – Valor da taxa unitária por PAX (Euros; 2022; Ordenado).....	26
Figura 5 – Variação da posição relativa do AHD (2016-2022)	27
Figura 6 – Variação das taxas unitárias por PAX embarcado (2016-2022)	27
Figura 7 – Variação dos PAX totais (2016-2022).....	28
Figura 8 – Variação dos PAX totais (2016-2019).....	29
Figura 9 – Variação dos PAX totais (2020-2022).....	29
Figura 10 – Fator de crescimento da receita (2016-2022) (ordenado).....	30
Figura 11 – RRMM a preços constantes.....	33
Figura 12 – RRMM a preços constantes CTA: Dual Vs Único com janelas diferentes	34
Figura 13 – VAL das opções estratégicas para janelas com início em datas diferentes.....	35
Figura 14 – RRMM a preços constantes em CTA para regimes diferentes	36
Figura 15 – VAL das opções CTA com regimes de fixação da RRMM diferentes	37

1. Introdução

1.1. Enquadramento

No âmbito da Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, e respetiva redação dada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2023, doravante designada RCM, na qual são definidas as competências da Comissão Técnica Independente (CTI) para o estudo das soluções para o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), no que se refere ao Contrato de Concessão (CC), é atribuído ao Pacote de Trabalho 5 (PT5) a responsabilidade pelo desenvolvimento dos seguintes estudos:

“(…)

h) Apresentar um estudo segundo a regulação económica do Contrato de Concessão vigente, quanto aos mecanismos de reajuste de taxas e encargos ao longo do contrato, considerando custos de operação e manutenção e investimento das opções estratégicas;

i) Rever e comparar a estrutura existente de taxas e encargos das alternativas com relação a outros aeroportos presentes no benchmark do Contrato de Concessão;

j) Proceder à análise da competitividade de cada aeroporto, no contexto da concorrência com outros aeroportos europeus e face à evolução estimada das taxas aeroportuárias;

k) Rever e comparar os custos financeiros e sociais relacionadas à eventual realocização das empresas envolvidas dos aeroportos (ANAC, NAV, Meteorologia, TAP, Catering, ANA);

(…)”

1.2. Objetivo do estudo

Além da necessária análise dos mecanismos de reajuste de taxas e encargos, é objetivo deste estudo avaliar a situação económico-financeira da concessão, as implicações económicas dos mecanismos de gestão contratual previstos no CC, nomeadamente, ao nível da resolução do contrato, encerramento do AHD, reequilíbrios, etc., e, ainda, avaliar a competitividade económica do AHD e sua evolução recente (no período temporal do CC).

A avaliação da situação económico-financeira da concessão não se limitou à situação atual, mas considerou também a evolução histórica, permitindo avaliar as tendências de evolução e, também, o impacto da pandemia no desempenho operacional e económico-financeiro da concessão.

Adicionalmente, além da necessária avaliação da competitividade atual do AHD face aos aeroportos do grupo de *benchmark*, procurou-se ainda avaliar a variação relativa dessa

competitividade, procedendo a uma análise histórica da evolução das taxas e, também, da evolução relativa desses mesmos aeroportos ao nível da procura.

Este estudo contém ainda uma análise do resultado obtido na avaliação das opções estratégicas quer no cenário de manutenção do atual modelo regulatório, quer em cenários de alteração desse modelo, tendo para isso simulado alternativas de modelos regulatórios.

1.3. Limitações da análise

O cumprimento integral do caderno de encargos relativo ao Estudo Económico da concessão, obriga ao conhecimento da seguinte informação não disponível à data da elaboração deste estudo:

- a) Informação detalhada sobre os trabalhadores da ANA a deslocalizar e das atividades conexas;
- b) Informação financeira detalhada que permita apurar os resultados dos mecanismos previstos no CC, nomeadamente:
 - i. Apuramento da dívida sénior;
 - ii. Custos de resolução antecipada dos instrumentos de cobertura de risco de taxa de juro e de reembolso antecipado dos montantes em dívida ao abrigo dos Contratos de Financiamento no Termo de Concessão;
 - iii. Saldos credores em contas bancárias;
 - iv. Contratos celebrados com entidades terceiras, quais os valores a pagar mensalmente/anualmente e qual a maturidade de cada contrato.
- c) Caso base da concessão, com a performance histórica da mesma e respetivas projeções futuras, que constitui uma base fundamental para análise das implicações financeiras do exercício das opções encerradas no CC.

Não obstante, procede-se neste Estudo ao mapeamento das implicações económicas dos vários mecanismos previstos no CC, bem como à apresentação das fórmulas e metodologias de cálculo aplicáveis, o que permite o cálculo direto a partir do momento em que os dados acima sejam disponibilizados.

1.4. Estrutura do relatório

O presente documento contém uma da análise da regulação económica do CC, bem como de outras dimensões, relacionadas com a gestão económica do contrato, nomeadamente:

- Caracterização geral da concessão (Capítulo 2)
- Análise da performance económico-financeira histórica da concessão (Capítulo 3)
- Regulação económica (Capítulo 4)
- Análise das receitas atuais (Capítulo 5)
- Análise da competitividade do AHD (Capítulo 6)

- Análise do modelo de regulação económica no quadro da avaliação das OE (Capítulo 7)
- Implicações económicas das opções contratuais (Capítulo 8)
- Conclusões e notais finais (Capítulo 9)

Este relatório não substitui nem se sobrepõe à necessária análise jurídica, apesar de conter interpretações, embora limitadas ao estritamente necessário para o correto entendimento das responsabilidades e riscos económicos associados ao CC, as quais serão objeto de exclusiva avaliação jurídica.

2. Caracterização da concessão

2.1. Aspetos gerais

A análise apresentada no presente relatório tem por base o Contrato de Concessão (CC) de serviço público aeroportuário nos aeroportos situados em Portugal Continental e Açores, disponibilizado pela ANAC¹.

Em 1998, a ANA - Aeroportos de Portugal S.A., sociedade anónima criada por cisão da Empresa Pública Aeroportos e Navegação Aérea, ANA, E. P.², passou a deter, por via legislativa, a concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal, nos principais aeroportos do território nacional. Em 2012, o Decreto-Lei n.º 254/2012³, de 28 de novembro, estabelece o quadro jurídico geral da concessão atribuída à ANA - Aeroportos de Portugal, S. A. (doravante referida como ANA ou Concessionária). O CC em análise surge como consequência da aprovação do referido decreto, estipulando as regras para o regime dos ativos afetos à Concessão, os deveres, riscos e responsabilidades da Concessionária na gestão dos aeroportos e na relação da Concessionária com o Estado e com a Autoridade Reguladora⁴, entre outras matérias.

O CC foi formalmente assinado entre o Estado Português e a Ana Aeroportos S.A. em 14 de dezembro de 2012.

A ANA, S.A. estabeleceu-se como a Concessionária do serviço público aeroportuário de apoio à aviação em oito aeroportos nacionais, dois quais quatro estão localizados em Portugal Continental (Lisboa, Porto, Faro e Beja) e quatro na Região Autónoma dos Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores).

Em 2013, decorreu uma operação de fusão por incorporação da ANAM, S.A., tendo a ANA, S.A. sucedido à ANAM, S.A. como Concessionária dos dois aeroportos da Região Autónoma da Madeira (Madeira e Porto Santo).

Assim, a partir de outubro de 2014, a ANA, S.A. passou a ser Concessionária de dois Contratos de Concessão. Não obstante tratarem-se de dois contratos autónomos, partilham o Concedente e o regime contratual no seu todo.

¹ Fonte: ANAC

² <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/404-1998-191111>

³ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/254-2012-190615>

⁴ Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC, I.P.), à data do contrato, posteriormente transformado na Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC), por aprovação dos estatutos pelo [Decreto-Lei n.º 40/2015](#), de 16 de Março.

Fonte: <https://www.anac.pt/vPT/Generico/ANAC/QuemSomos/Historia/Paginas/Anossahistoria.aspx>

2.2. Objeto da concessão

O CC tem por objeto a prestação de Atividades e Serviços Aeroportuários, tal como enunciadas no Anexo 1 do CC. Adicionalmente, a concessão compreende três pontos de relevo para a presente análise do CC:

- i. o direito exclusivo (por um período limitado) da Concessionária apresentar ao Concedente uma proposta de conceção, financiamento e/ou exploração e gestão do *Novo Aeroporto de Lisboa (NAL)*, de acordo com o disposto no capítulo XI.
- ii. a prestação de atividades de conceção, de projeto, de construção, de reforço, de reconstrução, de extensão, de desativação e de encerramento de Aeroportos, nos termos do Contrato de Concessão.
- iii. a realização de Atividades Comerciais que possam ser desenvolvidas nos Aeroportos e noutras áreas afetas à Concessão.

O CC⁵ estabelece ainda que *“sem prejuízo do disposto no número seguinte e na Cláusula 51, o Concedente não pode desenvolver nem autorizar o desenvolvimento de nenhum aeroporto situado no raio de 75Km”* do Aeroporto Humberto Delgado, exceto se:

1. não sejam fundamentalmente utilizados para o transporte de Passageiros civis e
2. atendam a aeronaves com um peso máximo de pré-descolagem de 25 toneladas ou com capacidade de transporte de passageiros até 20 lugares.

2.3. Contrapartida e receitas futuras

Como contrapartida dos direitos cedidos à Concessionária, esta ficou obrigada ao pagamento de 800 milhões de euros na data de assinatura do contrato, e 400 milhões de euros no prazo de oito meses.

O Prazo de Concessão definido foi de cinquenta anos, mantendo-se em vigor até 2062, salvo alteração ou resolução do CC. Importa salientar que este prazo pode ser prorrogado, tal como previsto na cláusula 7.2, no âmbito da potencial aprovação pelo Estado da proposta da Concessionária para a conceção, construção e financiamento e/ou exploração e gestão do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL).

Além da contrapartida mencionada, o CC prevê ainda um mecanismo de partilha de receita que venha a ocorrer na vigência do CC, medido em percentagem do valor da receita bruta, entregue ao Concedente (Tabela 1).

⁵ Cfr. cláusula 5.5 do CC

Tabela 1 – Mecanismo de partilha de receita

Período temporal (anos de concessão)	Valor da Receita Bruta
Ano 11-15	1%
Ano 16-20	2%
Ano 21-25	3%
Ano 26-30	4%
Ano 31-40	5%
Ano 41-50	10%

2.4. Reequilíbrios económico-financeiros

Adicionalmente às Receitas da Concessão, analisadas em maior detalhe no capítulo 5 do presente relatório e no Anexo 12 do Contrato de Concessão, o contrato enumera os casos (definidos como “*Eventos de Reequilíbrio*”) que justificam o exercício do direito ao reequilíbrio económico e financeiro da Concessão por parte da Concessionária, nomeadamente:

- i. A modificação das condições da concessão de acordo com o disposto na Cláusula 53 do Contrato de Concessão.
- ii. A alteração anormal e imprevisível das circunstâncias em que as partes fundaram a decisão de celebrar o CC⁶.
- iii. O incumprimento do disposto na cláusula 5.5, acima mencionada, relativa ao desenvolvimento de novos aeroportos.
- iv. A Alteração Relevante da Lei⁷, na qual se inclui a alteração do regime das Taxas Aeroportuárias⁸.

O objetivo do reequilíbrio financeiro é o de repor a situação económica e financeira da Concessionária na situação em que se encontrava à data imediatamente anterior à do Evento de Reequilíbrio. No entanto, este direito só poderá ser exercido caso o custo ou perda de receitas seja superior ao valor definido como Limite Mínimo para Acionar o Reequilíbrio⁹.

2.5. Resolução

Tal como disposto nas cláusulas 25.4 e 25.5, se o Reequilíbrio se revelar extremamente oneroso para o Concedente, este poderá resolver o contrato, indemnizando a Concessionária:

⁶ Veja-se a definição de Alteração das Circunstâncias na pág. 8 do Contrato de Concessão.

⁷ Veja-se definição de Alteração Relevante da Lei, na pág. 8 do Contrato de Concessão.

⁸ Quaisquer taxas cobradas pela Concessionária em contrapartida da prestação de Atividades e Serviços Aeroportuários, tal como definidos na pág. 19 do Contrato de Concessão.

⁹ Veja-se definição de Limite Mínimo para Acionar o Reequilíbrio, na pág. 16 do Contrato de Concessão.

- i. No montante calculado de acordo com o disposto na cláusula 62.6 (Resolução em Caso de Força Maior Prolongado), caso o Evento de Reequilíbrio seja uma Alteração das Circunstâncias.
- ii. No montante calculado de acordo com o disposto na cláusula 62.7 (Resolução por Incumprimento do Concedente), nos restantes Eventos de Reequilíbrio.

Este Reequilíbrio poderá ser executado de acordo com qualquer uma das *Modalidades de Reequilíbrio*¹⁰, entre as quais se afiguram a alteração das taxas sujeitas a regulação económica, geradoras da receita regulada da Concessionária, a atribuição de comparticipação ou compensação direta pelo Estado, a prorrogação do Prazo de Concessão, ou qualquer outra forma acordada entre as partes.

¹⁰ Cfr. cláusula 25.7 do Contrato de Concessão.

3. Análise do desempenho económico-financeiro da concessão

3.1. Enquadramento

Neste capítulo analisa-se o desempenho económico-financeiro da concessão no período compreendido em 2013 e 2022, tendo como base os Relatórios e Contas da ANA. Os resultados que se apresentam são relativos à ANA S.A. e não ao Grupo ANA. Este último inclui, além da ANA-Aeroportos de Portugal S.A., a empresa Portway – Handling de Portugal. A Portway é um operador de handling que presta serviços nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Funchal e Beja.

O Contrato de Concessão é um ativo intangível da ANA-Aeroportos de Portugal S.A., tendo sido celebrado entre esta e o Estado Português em 14 de dezembro de 2012.

De acordo com o Relatório e Contas (2012), a ANA-Aeroportos de Portugal S.A. detém uma participação de 30% na Cabo Verde Airports, S.A., uma participação de 51% na PTFD Portugal Duty Free Lda que é uma *joint venture* entre a ANA - Aeroportos de Portugal (51%) e a Aer Rianta International (49%) para a gestão de exploração de lojas em ambiente aeroportuário, e uma participação de 3,89% no capital da Futuro – Sociedade Gestora de Fundos de Pensões, S.A., desde novembro de 1990.

A análise realizada está limitada à informação prestada nos Relatórios e Contas publicados, não existindo, à data, informação disponível relativa económico-financeira detalhada para o AHD. A generalidade da informação prestada tem uma natureza agregada do conjunto dos aeroportos integrados no CC e, como tal, não permite uma desejável análise por cada aeroporto.

3.2. Análise histórica

Para o período 2013-2022 foram recolhidos indicadores operacionais da atividade aeroportuária e económico-financeiros, sumarizados na Tabela 2.

Tabela 2 – Performance histórica da ANA S.A.

(Fonte: Relatórios e Contas da ANA S.A. de 2013 a 2022)

Síntese de indicadores ANA S.A.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var 13-19 (%)	Var 13-22 (%)
OPERACIONAIS												
Tráfego comercial												
Número de passageiros	29 570 070	33 066 277	38 948 253	44 477 908	51 802 422	55 325 527	59 120 491	17 967 669	24 898 965	55 712 630	99,9%	88,4%
Número de aeronaves	261 054	281 406	320 392	358 981	398 344	418 541	428 684	182 268	239 671	407 528	64,2%	56,1%
Carga (Toneladas)	129 579	137 693	136 810	137 113	167 064	175 001	194 681	139 526	180 651	210 408	50,2%	62,4%
Negócios												
Volume de negócios (000 euros)	377 793	435 418	521 145	608 388	710 891	781 627	847 077	262 419	389 386	847 346	124,2%	124,3%
Aviação (% do total)	70,0	69,7	70,8	70,8	71,3	71,4	71,0	59,5	64,0	70,1	1,4%	0,1%
Extra Aviação (% do total)	30,0	30,3	29,2	29,2	28,7	28,6	29,0	40,5	36,0	29,9	-3,3%	-0,3%
Pessoal												
Número de efetivos a 31/12	1 043	1 290	1 243	1 239	1 272	1 279	1 304	1 240	1 186	1 136	25,0%	8,9%
Número médio de efetivos	1 058	1 108	1 273	1 241	1 250	1 262	1 273	1 272	1 205	1 150	20,3%	8,7%
Gastos com o pessoal (000 euros)	54 589	64 091	75 808	72 912	75 410	79 217	84 594	77 586	70 093	73 468	55,0%	34,6%
Produtividade												
Número de passageiros/efetivo	27 949	29 843	30 596	35 840	41 442	43 840	46 442	14 126	20 663	48 446	66,2%	73,3%
Resultados												
EBITDA (milhares de euros)	148 751	260 569	318 484	381 334	483 220	553 388	576 684	41 555	175 055	596 702	287,7%	301,1%
Margem EBITDA (%)	37,2	58,5	59,0	59,1	65,9	69,5	68,1	15,8	45,0	70,4	83,1%	89,2%
EBIT (milhares de euros)	97 155	149 236	212 327	285 236	392 620	463 529	481 145	-48 341	74 325	508 960	395,2%	423,9%
Margem EBIT (%)	23,1	33,0	38,9	43,9	53,2	57,0	56,8	19,1	19,1	60,1	145,9%	160,2%
FINANCEIROS												
Resultados												
Resultado líquido (000 euros)	11 859	40 947	103 430	168 412	249 154	282 255	301 864	-72 139	27 486	324 398	2445,4%	2635,5%
Estrutura financeira												
Capital próprio (000 euros)	454 052	440 283	543 328	511 377	761 014	643 603	744 990	673 357	701 756	1 026 836	64,1%	126,1%
Capital alheio (000 euros)	1 612 534	1 619 053	1 460 563	1 423 642	1 143 093	1 218 470	1 050 171	1 141 004	1 037 979	516 671	-34,9%	-68,0%
Capital empregue (000 euros)	2 066 586	2 059 336	2 003 891	1 935 019	1 904 107	1 862 073	1 795 161	1 814 361	1 739 735	1 543 507	-13,1%	-25,3%
Cash-flow												
Cash-flow operacional (milhares de euros)	186 413	213 646	259 599	348 434	393 144	415 007	451 957	36 460	178 686	585 358	142,4%	214,0%

Da análise dos dados contidos na Tabela 2 resultam as seguintes evidências:

- A. Globalmente verifica-se um crescimento muito significativo do número de passageiros. Entre 2013 e 2022, a procura total aumentou 88,4%, passando de 29,6 para 55,7 milhões de passageiros. Excluindo o efeito da pandemia, comparando os anos de 2013 e 2019 a procura subiu 99,9%, isto é, duplicou no espaço de 6 anos. Tal corresponde a uma CAGR de 11%.
- B. O crescimento verificado no movimento das aeronaves, no período 2013 a 2022, foi de 56,1%, o que demonstra um aumento no número de passageiros por aeronave.
- C. Também ao nível da carga movimentada se verificou um crescimento expressivo (62,4%), apesar de inferior ao verificado no mercado de passageiros.
- D. Ao nível da performance económico-financeira o desempenho foi ainda superior ao verificado a nível operacional.
- E. O volume de negócios cresceu 124,3% no período 2013-2022. Considerando o período 2013 a 2019, sem pandemia, o crescimento foi de 124,2%, ou seja, apesar do volume de passageiros ainda não ter recuperado em 2022 o nível pré-pandemia, tal já ocorreu no volume de negócios.
- F. A relação entre receitas de aviação e de não aviação permaneceu estável, representando aproximadamente 70% e 30%, respetivamente. Este valor manteve-se praticamente inalterado durante o período da concessão, com exceção do período da pandemia, onde o peso das receitas de aviação foi substancialmente inferior.
- G. O EBITDA é, em 2022, já superior ao verificado em 2019. Este indicador aumentou 301,1% entre 2013 e 2022 e 387,7% se se considerar 2019.
- H. O mesmo padrão verifica-se ao nível do EBIT. Entre 2013 e 2022, cresceu 423,9% e, entre 2013 e 2019 cresceu 395,2%.
- I. A margem EBIT passou de 23,1% em 2013 para 60,1% em 2022.
- J. O resultado líquido apresenta uma elevada volatilidade, mas também exibe uma tendência média de aumento, tendo apenas registado valores negativos no primeiro ano da pandemia (2020).
- K. A produtividade, medida em número de passageiros por efetivo, exibe também um elevado crescimento, registando, até 2022 um aumento de 73,3% (superior aos 66,25% registados até 2019), exibindo uma clara tendência de aumento ao longo de todo o período da concessão. O número médio de efetivos aumentou 8,7% entre 2013 e 2022, enquanto o volume de passageiros aumentou 88,4% e o volume de negócios 124,3%. Todavia, verificou-se um crescimento real na remuneração média, uma vez que os gastos com pessoal aumentaram 34,6%.
- L. Do ponto de vista da estrutura financeira, entre 2013 e 2022, o capital próprio aumentou 126,1%, ao passo que o capital alheio e o capital empregue registaram diminuições de 34,9% e 13,1%, respetivamente.
- M. O cash-flow operacional aumentou 214% entre 2013 e 2022, registando valores positivos mesmo durante a pandemia.

Note-se que a evolução fortemente positiva verificada nos indicadores económico-financeiros da ANA, S.A., ultrapassa o crescimento, já de si muito elevado, da atividade operacional. Como será discutido no Capítulo 6, tal deve-se ao efeito cumulativo do aumento da receita média por passageiro, que origina uma situação sem paralelo no grupo de *benchmark*.

De facto, é possível concluir que, globalmente, a concessão apresenta um desempenho económico-financeiro muito forte, com evidentes melhorias do ponto de vista da eficiência e produtividade, mas tendo também beneficiado de um contexto de crescimento de atividade muito positivo. Tal traduziu-se num impacto da pandemia muito menor do que o potencialmente esperado, e, também, muito menor do que o registado nos aeroportos concorrentes identificados no grupo de *benchmark*.

4. Regulação económica

A evolução e respetivo mecanismo de regulação das taxas aeroportuárias representam o principal instrumento de atuação regulatória e económica sobre a concessão.

4.1. Enquadramento normativo da regulação das taxas aeroportuárias

Tal como definido no ponto (1) da Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho:

“A principal tarefa e atividade comercial dos aeroportos é assegurar a assistência a aeronaves, desde a aterragem até à descolagem, e a passageiros e carga, de modo que as transportadoras aéreas possam prestar serviços de transporte aéreo. Para este efeito, os aeroportos oferecem uma série de instalações e serviços relacionados com a operação de aeronaves e o processamento de passageiros e carga, cujos custos recuperam geralmente mediante a cobrança de taxas aeroportuárias.”

As receitas aeroportuárias e as taxas aplicáveis são fatores determinantes da competitividade e rentabilização dos aeroportos. Como tal, pretende-se que esta secção apresente uma análise do enquadramento normativo da regulação aeroportuária, dos eixos de regulação económica aeroportuária, bem como uma análise das receitas atualmente geradas pelo AHD.

A regulação aeroportuária vigente, baseia-se num conjunto de documentos e normativas, nas quais se destacam a Convenção de Chicago, o DOC 9082/7 da ICAO, a Diretiva 2009/12/CE, o Decreto-Lei nº 254/2012 e o Contrato de Concessão (CC).

A) Convenção de Chicago

Assinada a 7 de Dezembro de 1944, em Chicago, a Convenção¹¹ estabelece princípios de regulação, standards internacionais e recomendações práticas para a aviação civil. No contexto das taxas aeroportuárias destaca-se o art. 15º, segundo o qual:

“(…) Quaisquer taxas lançadas ou cujo lançamento seja permitido por um Estado contratante para a utilização de tais aeroportos e facilidades de navegação aérea pelas aeronaves dos outros Estados contratantes não deverão exceder:

- a) Para as aeronaves não afetas a serviços aéreos internacionais regulares, as que forem pagas pelas aeronaves nacionais do mesmo tipo usadas em serviços análogos; e*
- b) Para as aeronaves afetas a serviços aéreos internacionais regulares, as que forem pagas pelas aeronaves nacionais utilizadas em serviços aéreos internacionais análogos.*

¹¹ https://www.icao.int/publications/Documents/7300_9ed.pdf

(...)"

B) DOC 9082/7 da ICAO

O documento intitulado *"ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services"*¹² estabelece recomendações e conclusões do Conselho da ICAO, relativamente às taxas de aeroportos e serviços de navegação aérea. Nesse documento são estabelecidos princípios e objetivos gerais da regulação aeroportuária, dos quais se destacam:

- i. Assegurar a não discriminação na aplicação de taxas.
- ii. Assegurar a inexistência de sobre taxação, ou outras práticas anti-concorrenciais ou abuso de posição dominante.
- iii. Garantir a transparência e disponibilidade dos dados financeiros para determinar a base de custos.
- iv. Avaliar e incentivar a eficiência e eficácia na operação dos prestadores de serviços.
- v. Estabelecer e rever normas de qualidade e nível de serviços prestados.
- vi. Monitorizar e incentivar os investimentos para satisfazer a procura futura.
- vii. Assegurar que as opiniões dos utilizadores são devidamente tomadas em consideração.

C) Diretiva 2009/12/CE

A Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Março de 2009¹³, relativa às taxas aeroportuárias, estabelece os princípios comuns para a cobrança de taxas aeroportuárias nos aeroportos comunitários. Este documento, salienta, entre outros pontos:

- i. A não discriminação das taxas aeroportuárias, nomeadamente através do art. 3º, segundo o qual os Estados-Membros deverão assegurar *"que as taxas aeroportuárias não estabeleçam discriminações entre os utilizadores dos aeroportos, em conformidade com o direito comunitário"*. No entanto, é importante referir que a Diretiva indica que *"tal não impede a modulação das taxas aeroportuárias por motivos de interesse público e geral, nomeadamente de ordem ambiental"*, e que *"os critérios utilizados para a referida modulação devem ser pertinentes, objetivos e transparentes"*.
- ii. A transparência exigida à entidade gestora aeroportuária, que deverá ser assegurada pelos Estados-Membros, nomeadamente no que se refere à informação *"sobre as componentes que servem de base para a determinação do sistema ou do nível de todas as taxas cobradas em cada aeroporto pela entidade*

¹² https://www.icao.int/publications/Documents/9082_9ed_en.pdf

¹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0012>

gestora aeroportuária”, devendo incluir, entre outros pontos, a metodologia utilizada para a fixação das taxas aeroportuárias, a receita das diferentes taxas e o custo total dos serviços cobertos por essas taxas, bem como as previsões relativas à situação do aeroporto no que diz respeito às taxas, ao aumento do tráfego e aos investimentos propostos (cfr art. 7º da Diretiva 2009/12/CE).

- iii. A existência de um acordo entre entidade gestora aeroportuária e os representantes ou associações dos utilizadores do aeroporto que garantam níveis de serviço respeitantes à qualidade do serviço prestado no aeroporto, *“tendo em conta o sistema ou o nível efetivo das taxas aeroportuárias e o nível de serviço a que os utilizadores do aeroporto têm direito como contrapartida das taxas aeroportuárias”* (cfr art. 9º da Diretiva 2009/12/CE).
- iv. A existência de uma autoridade independente de supervisão nacional que garanta a aplicação da Diretiva (cfr art. 11º da Diretiva 2009/12/CE).

D) Decreto-Lei nº 254/2012

O Decreto-Lei nº 254/2012, de 28 de Novembro, estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal atribuída à ANA, S.A.. Em síntese, este documento:

- i. Disciplina o regime jurídico do licenciamento do uso privativo dos bens de domínio público aeroportuário e do exercício de atividades e serviços nos aeroportos e aeródromos públicos nacionais, bem como as taxas conexas a estas operações.
- ii. Regula a taxa de segurança devida por cada passageiro embarcado nos aeroportos e aeródromos, situados em território português.
- iii. Estabelece as condições de aplicação do regime jurídico relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida.
- iv. Define as regras e os princípios comuns aplicáveis às taxas sujeitas a regulação económica, e fixa os indicadores de qualidade de serviço a observar nos aeroportos e aeródromos em território português.

E) Contrato de Concessão da ANA, S.A.

Tal como anteriormente referido, o CC estipula as regras para o regime dos ativos afetos à Concessão, os deveres, riscos e responsabilidades da Concessionária na gestão dos aeroportos e na relação da Concessionária com o Estado e com a Autoridade Reguladora¹⁴, entre outras

¹⁴ Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC, I.P.), à data do contrato, posteriormente transformado na Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC), por aprovação dos estatutos pelo [Decreto-Lei n.º 40/2015](#), de 16 de Março. Fonte: <https://www.anac.pt/vPT/Generico/ANAC/QuemSomos/Historia/Paginas/Anossahistoria.aspx>

matérias. Enquadra-se, assim, como um instrumento regulatório da atividade aeroportuária no território nacional. Neste contexto, realçam-se:

- i. Anexo 7 – relativo à definição dos níveis de serviço.
- ii. Anexo 9 – relativo às Obrigações Específicas de Desenvolvimento a que a ANA se compromete.
- iii. Anexo 12 – relativo à Regulação Económica da Concessão, estabelecendo as regras para o cálculo do montante das receitas permitidas ao Gestor Aeroportuário por aeroporto.

Note-se que o CC é o único documento que, objetivamente, elabora um regime de taxas aeroportuárias aplicável em Portugal, havendo a necessidade da criação de um regime de taxas – e de um quadro regulatório - para um aeroporto que não seja abrangido pelo CC, tal como um aeroporto situado fora do limite de 75km.

4.2. Mecanismo de regulação económica das taxas (CC)

4.2.1. RMM e RRMM

A regulação económica das taxas aeroportuárias é definida no CC, mais precisamente no Anexo 12. Existem dois conceitos essenciais para a compreensão da estrutura tarifária na concessão¹⁵:

- Receita Média Máxima (RMM): quociente entre a soma da receita (bruta) total das atividades e serviços sujeitos a Regulação Económica (...) com o Contributo da Atividade de Retalho do Lado Ar (CRLA) e o número de Passageiros Terminais (Pt).
- Receita Regulada Média Máxima (RRMM): quociente entre a receita (bruta) total das atividades e serviços¹⁶ [diretamente relacionados com a operação de aeronaves e ao processamento e assistência de passageiros] e o número total de Passageiros Terminais.

A RRMM que a concessionária está autorizada a cobrar aos Utilizadores¹⁷ em cada ano corresponde, assim, à diferença entre a RMM desse ano e o CRLA por Passageiro de Terminal. Importa referir que a regulação tarifária do AHD está incluída naquilo que se define como o Grupo Lisboa, que para além do AHD inclui os aeroportos dos Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores), Madeira (Madeira e Porto Santo) e Terminal Civil de Beja.

O Contrato define três períodos distintos:

- i. O ano de 2013;
- ii. O período entre 1 de Janeiro de 2014 e 31 de Dezembro de 2022;

¹⁵ As definições completas poderão ser encontradas na secção 1 do Anexo 12 do Contrato de Concessão.

¹⁶ O Apêndice A do Anexo 12 do Contrato de Concessão contém a enumeração de todas as Atividades e Serviços sujeitos a regulação económica.

¹⁷ Operadores aéreos e agentes de assistência em escala.

iii. O período a partir de 1 de Janeiro de 2023.

Para o ano de 2013 a RMM do Grupo Lisboa foi fixada em 11,45€. No período subsequente o valor da RMM foi atualizado com base no Índice de Preços ao Consumidor Harmonizado (IPCH), considerando um fator de eficiência, e podendo haver ajustamentos devidos a:

- i. Ajustamento decorrente da reposição do Equilíbrio Económico e Financeiro nos termos da cláusula 25 do Contrato;
- ii. Ajustamento decorrente da celebração de Acordo Vinculativo para o desenvolvimento do NAL nos termos da cláusula 48 do Contrato (apenas aplicável ao Grupo Lisboa);
- iii. Ajustamento decorrente do teste comparativo (*benchmark*);
- iv. Ajustamento decorrente de erros de estimativa (tráfego e *mix* tarifário).

Desde o início de 2023 que a regulação económica das taxas assenta no modelo tarifário de *price cap* estabelecido no CC. Este *price cap* poderá ser proposto pela Concessionária, para cada período de 5 anos, desde que a proposta seja apoiada pelo mínimo de 2 transportadoras aéreas que representem mais de 65% do total de passageiros no Grupo Lisboa (*Proposta Apoiada*). Caso não seja apresentada uma proposta aprovada pelo regulador, para o ano de 2023, a RRMM deste ano não poderia ser superior à RMM de 2022. Ainda nesta hipótese, a partir de 2024, e de 5 em 5 anos, deverá ser desenvolvido um novo modelo tarifário, baseado:

- a) No rácio entre investimento (CAPEX) e EBITDA dos últimos 5 anos; e,
- b) No IPCH do último ano, reportado a agosto (RRMM indexada de IPCH -2% a IPCH +1% dependendo do rácio CAPEX/ EBITDA ser inferior a 0,2 ou superior a 0,8) (ver Tabela 3).

Tabela 3 – Banda de tráfego do Grupo Lisboa

(Fonte: Anexo 12 do Contrato de Concessão)

Rácio dos somatórios do Investimento de Capital Elegível do Grupo de Lisboa e do Total da EBITDA dos 5 anos anteriores	Evolução da RRMM nos próximos 5 anos
$R \geq 0.8$	IPCH + 1.0% por ano
$0.6 \leq R < 0.8$	IPCH + 0.5% por ano
$0.4 \leq R < 0.6$	IPCH por ano
$0.2 \leq R < 0.4$	IPCH - 1.0% por ano
$R < 0.2$	IPCH - 2.0% por ano

É importante salientar que o Investimento de Capital Elegível exclui:

- Aquisições de empresas.
- CAPEX realizado por subconcessionários, não contabilizados no balanço da Concessionária.
- Quaisquer despesas de capital não afetas à prestação de Atividades e Serviços Aeroportuários.

O EBITDA do Grupo Lisboa deverá ser calculado repartindo quaisquer despesas operacionais na Sede/Centrals na proporção da receita total entre o Grupo Lisboa e os aeroportos de Porto e Faro. Note-se ainda que, independentemente do modelo, continuam-se a aplicar os ajustes associados ao teste de *benchmark* e aos erros de estimativas.

Ainda no caso da ausência de uma Proposta Apoiada, a RRMM poderá ser definida, a partir de 2024 como:

$$RRMM_i = (RRMM_{i-1} \cdot (1 + IPCH_i - 1 + r)) + \Delta 1_i + \Delta 3_i + \Delta 5_i \quad (1)$$

Onde,

$RRMM_{i-1}$ é a RRMM do ano anterior.

$IPCH_i$ é o EU27 IPCH médio para os 12 meses anteriores medido em agosto.

r é o fator de eficiência fixado de acordo com o rácio entre Investimento elegível e EBITDA dos últimos 5 anos.

$\Delta 1$ é ajuste associado ao equilíbrio financeiro.

$\Delta 3$ é o ajuste do teste do *benchmark*.

$\Delta 5$ é o ajuste de erros de estimativa (*one-off*)

Importa realçar que o Anexo 12 do CC tem levado a divergências de interpretação do CC no que se refere à evolução das taxas e da RRMM relativas ao ano de 2023 e à metodologia do estudo de competitividade, tal como referido no Relatório e Contas da ANA, de 2022¹⁸. Segundo o mesmo relatório, a RRMM de 2023 para Grupo Lisboa aumentou de acordo com o IPCH+2%.

As secções 4.2.2 a 4.2.5 apresentam uma análise dos valores das parcelas de ajuste e de eficiência constantes da fórmula de RRMM.

4.2.2. Fator de eficiência (r)

O fator de eficiência aplicável é o disposto na Tabela 3.

4.2.3. Ajuste associado ao equilíbrio financeiro

Pela cláusula 7 do Anexo 12 do Contrato, alínea a), a alteração da RMM pode ser feita por reposição do Equilíbrio Económico e Financeiro, nos termos da cláusula 25 do Contrato, sendo este ajustamento prevalecente face a todos os outros mecanismos de ajustamento. Segundo a alínea a) da cláusula 25 do Contrato, a alteração das taxas sujeitas a regulação económica pode

¹⁸ Atente-se o último parágrafo da secção 4.2.1.3. do Relatório e Contas, na página 22.

ser utilizada como ferramenta de reequilíbrio na sequência de consulta prévia da Autoridade Reguladora. No entanto, não são definidos limites ao valor que pode ser aplicado a este reajustamento, uma vez que o Contrato apenas contempla que “o *Reequilíbrio deve ser efetuado mediante negociação entre a Autoridade Reguladora e a Concessionária dentro dos limites da Lei aplicável*” (atente-se a cláusula 25.9 do CC).

4.2.4. Ajuste do teste de *benchmark*

De forma a manter a competitividade do AHD, o terceiro ajustamento é baseado num *benchmark* que compara as taxas de Lisboa com 12 Aeroportos pré-selecionados: Barcelona El Prat, Berlin Brandenburg, Brussels National, Copenhagen, Dublin, Dusseldorf, Genebra, London Gatwick, Madrid Barajas, Roma (Ciampino e Fiumicino), Stockholm Arlanda e Vienna¹⁹. Este teste de comparação é realizado, desde 2014, a cada dois anos, considerando as seguintes taxas:

- a) Aterragem/descolagem;
- b) Serviço ao passageiro;
- c) Segurança;
- d) Estacionamento (1 hora) com utilização de ponte telescópica.

Note-se que o teste não inclui taxas de navegação aérea, taxas governamentais ou encargos relacionados com *catering*, combustíveis ou outras categorias de assistência em escala. É desenvolvido com informação acordada entre a ANA e 2 das 3 maiores transportadoras aéreas – cenário preferencial – ou entre a ANA e o regulador (ANAC).

Para efetuar o teste, o custo de cada aeroporto é comparado de acordo com um perfil *standard*:

- i. Peso de 80% - movimento em espaço Schengen (intra-EU) em um A320-200, com 164 lugares e *load factor* de 80%, com MTOW de 74 t.
- ii. Peso de 20% - movimento fora da Europa em um A330-220, com 263 lugares e *load factor* de 70%, com um MTOW de 230 t.

Se o teste comparativo demonstrar que as taxas da Atividades Reguladas praticadas no AHD se situam até 15%, inclusive, abaixo ou acima da mediana dos valores de *benchmark*, não há lugar a qualquer ajustamento da taxa. Caso o AHD se situe abaixo da banda de comparação, a RMM poderá ser atualizada para IPCH+2%. Caso se situe acima da banda de comparação, a Concessionária deverá manter as taxas constantes em base nominal até que se reposicione dentro da banda de comparação (Figura 1).

¹⁹ Veja-se ponto 6.2.1 do Anexo 12 do CC.

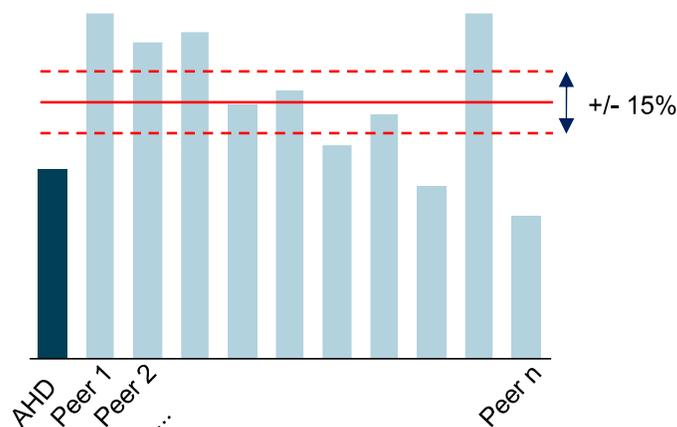


Figura 1 – Banda de referência de benchmark

Fonte: Adaptado de ANAC (2013)

Importa referir que o teste do *benchmark* tem precedência sobre o mecanismo de partilha de risco de tráfego.

4.2.5. Ajuste de erros de estimativa

Segundo o Contrato de Concessão²⁰, são admitidos ajustamentos decorrentes de estimativa de volume de tráfego de passageiros que tenham impacto no CRLA por Pt, ou por erros de estimativa no *mix* de tráfego e/ou composição dos serviços e atividades, nos seguintes termos:

- Qualquer excesso de receita cobrada será devolvido às operadoras aéreas, nos 6 meses após o final do ano em que ocorreu, através de um pagamento único na mesma proporção das receitas das Atividades Reguladas obtidas nesse ano no aeroporto em causa, acrescido de uma compensação de juros, à Taxa de Juro Base do Banco Central Europeu (BCE) a 1 de setembro do ano em causa, mais 2% por ano.
- Qualquer défice de receita será reclamado apenas no segundo ano após o ano em que ocorreu o défice, mediante o correspondente ajustamento da RMM que for aplicável nesse ano, exceto nos casos em que a RMM estiver sujeita a um ajustamento devido ao teste comparativo ou à Partilha de Risco de Tráfego, caso em que o ajuste terá apenas lugar quando essa condicionante cessar os efeitos. Quando aplicável, o ajustamento é acrescido de compensação de juros, à Taxa de Juro Base do BCE a 1 de setembro do ano em causa mais 2% por ano.

²⁰ Ponto 5, do Anexo 12 do Contrato de Concessão

5. Análise das receitas reguladas e não reguladas

Nesta secção iremos analisar a evolução das receitas da ANA e sua decomposição em parcelas, de forma a avaliar a possível rentabilização decorrente de uma renegociação do Contrato de Concessão para o NAL.

Segundo o Relatório e Contas de 2022, a aviação constitui a larga maioria das receitas da Concessionária, numa média de 66% da receita total entre os anos de 2019 e 2022 (Tabela 4). Note-se que apesar da quebra de receita total durante os anos de restrição causados pela Covid-19, a parcela da receita de aviação manteve-se sempre entre os 60% e os 71%.

Relativamente à receita de aviação, a receita regulada representou a quase totalidade (cerca de 98% em 2022) da parcela. A restante parcela, decorrente da receita de aviação não regulada, engloba a prestação de serviços como o *handling* não regulados, a cedência de combustíveis e as receitas decorrentes de outros serviços e equipamentos.

É de salientar que, de acordo com o nº1 do artigo 42º do Decreto-Lei nº 254/2012, apenas as Taxas de Tráfego estão sujeitas a Regulação Económica. No entanto, o nº 2 do mesmo artigo, indica que através de CC ou outro título que especifique as atividades e serviços sujeitos a regulação económica é possível que outras taxas possam ser sujeitas a regulação²¹. A lista de todas as atividades e serviços sujeitos a regulação económica no CC consta do Apêndice A do Anexo 12 do CC. Em suma, compreende as atividades diretamente relacionadas com a operação de aeronaves, que incluem a prestação de serviços tais como a disponibilização de pistas, caminhos de circulação, estacionamento, *security* e *safety*, e de infraestruturas aeroportuárias para o controlo de tráfego aéreo (que gerem receita para a Concessionária), bem como atividades e serviços relacionados com o processamento de passageiros, tal como a disponibilização de balcões de *check-in*, disponibilização de pontes telescópicas e salas de embarque, ou serviços de Assistência a Passageiros de Mobilidade Reduzida (PMR).

A Tabela 5 apresenta a tipologia de Taxas Reguladas no aeroporto de Lisboa no ano de 2022. Na secção 6.3 serão analisados os valores praticados no AHD no contexto de um teste comparativo com outros aeroportos internacionais.

²¹ Cfr art. 42º do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro. Fonte: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/254-2012-190615>

Tabela 4 – Decomposição do Volume de Negócios (2013-2022, milhares de euros)

Fonte: Relatório e Contas 2013-2022 (ANA, S.A.)

ANA, S.A.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	$\Delta\%$ 2013- 2019	$\Delta\%$ 2013- 2022
Receita Aviação	264 455,10	303 486,35	368 970,66	430 738,70	506 865,28	558 081,68	601 186,00	156 260,00	249 026,00	593 720,00	127%	125%
Regulada ^{a,b}	220 820,01	224 579,90	316 576,83	370 004,55	392 313,73	449 255,75	596 022,00	149 040,00	239 361,00	583 515,00	170%	164%
Não Regulada ^{a,b}	43 635,09	78 906,45	52 393,83	60 734,16	114 551,55	108 825,93	30 893,00	16 696,00	20 230,00	32 271,00	-29%	-26%
Incentivos ^c	-	-	-	-	-	-	(25,729,00)	(9,476,00)	(10 566,00)	(22 066,00)	-	-
Receita Extra Aviação	113 337,90	131 931,65	152,174,34	177 649,30	204 025,72	223 545, 32	245 892,00	106 158,00	140 361,00	253 626,00	117%	124%
Total	377 793,00	435 418,00	521,145,00	608 388,00	710 891,00	781 627,00	847 077,00	262 419,00	389 387,00	847 346,00	124%	124%

^a Contabilizando apenas receitas de tráfego e de handling (não segmentado), para os anos 2013 a 2015

^b Por aproximação às percentagens apresentadas no Grupo ANA, para os anos 2013 a 2018

^c Sem informação relativa a incentivos para os anos 2013 a 2018

Tabela 5 – Taxas aeroportuárias em vigor para o ano de 2022 no AHD

(Fonte: Guia de Taxas - Rede ANA)

Decreto-Lei 254/2012	
Atividades Associadas ao Tráfego	Taxa de Aterragem e Descolagem
	Taxa de Estacionamento (incluindo uso das Pontes Telescópicas e GPS)
	Taxa de Abrigo
	Taxa de Serviço a Passageiros
	Taxa de Abertura de Aeródromo
Serviços de Assistência a Passageiros de Mobilidade Reduzida (PMR)	Taxa de Assistência a PMR
Sistemas e Serviços de segurança (Security) do perímetro aeroportuário	Taxa de Segurança
Anexo 12 dos Contratos de Concessão ANA e ANAM	
Disponibilização de balcões de check-in ou qualquer infraestrutura associada ao processamento de passageiros, incluindo as plataformas informáticas de uso comum	Taxa de Assistência a Passageiros
	Taxa de CUPPS (Common Use Passenger Processing System) e CUSS (Common use Self-service)
Fornecimento e manutenção da infraestrutura associada a receção, tratamento e manuseamento e recolha da bagagem	Taxa de assistência à bagagem
	Taxa de BRS (Baggage Reconciliation System)

Analisando a decomposição de receitas reguladas do Grupo ANA²² para o ano de 2022, é possível verificar que as Atividades Associadas ao Tráfego constituem a porção mais significativa de receitas reguladas. É importante salientar que os valores apresentados são relativos à totalidade do Grupo, e não apenas ao AHD.

Por sua vez, a receita extra-aviação engloba o conjunto de serviços acessórios desenvolvidos pela Concessionária. Estes representaram uma média de 34% do total da receita nos anos de 2019 a 2022. A Figura 2 apresenta a decomposição da receita extra-aviação da ANA, S.A., por parcela, para o ano de 2022. O retalho representa a parcela mais significativa, representando uma receita total de cerca de 139 milhões de euros no ano em análise. A receita de Rent-A-Car representou a segunda maior parcela, embora seja referido no Relatório e Contas 2022 que o aumento significativo da receita (+17,1% face a 2019) se deveu essencialmente a dois fatores: 1) as limitações da produção automóvel provocada pela escassez de microprocessadores; e 2) a forte recuperação do turismo e do número de passageiros que excedeu as expectativas.

Tal como referido anteriormente, note-se que embora o CC contemple a partilha de receitas com o Estado Português, de acordo com a cláusula 27, esta apenas entrou em exercício no 11º ano de concessão, ou seja, desde 2023.

²² O Grupo ANA contém dois segmentos operacionais: aeroportos e handling. É constituído pela ANA - Aeroportos de Portugal, S.A., empresa-mãe, e a Portway, S.A. Fonte: [Relatório e Contas 2021 \(ANA\)](#) e [Relatório e Contas 2019 \(ANA\)](#)

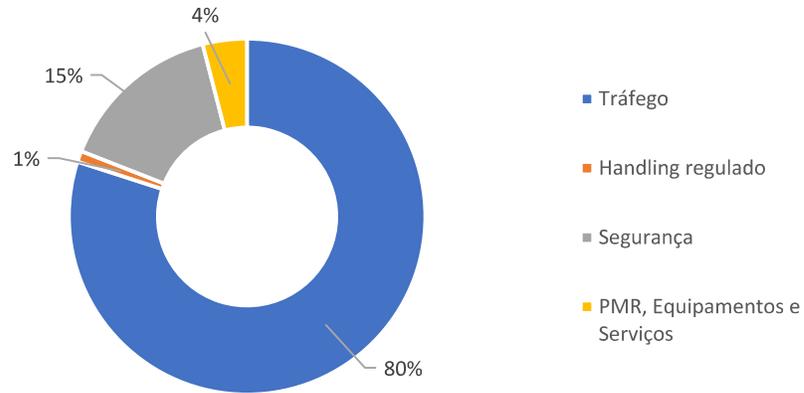


Figura 2 – Distribuição da receita regulada do Grupo ANA

(Fonte: Relatório e Contas 2022 ANA, S.A.)

Nota: O valor das receitas de tráfego foi deduzido de incentivos a operadoras e reembolsos de receita regulada

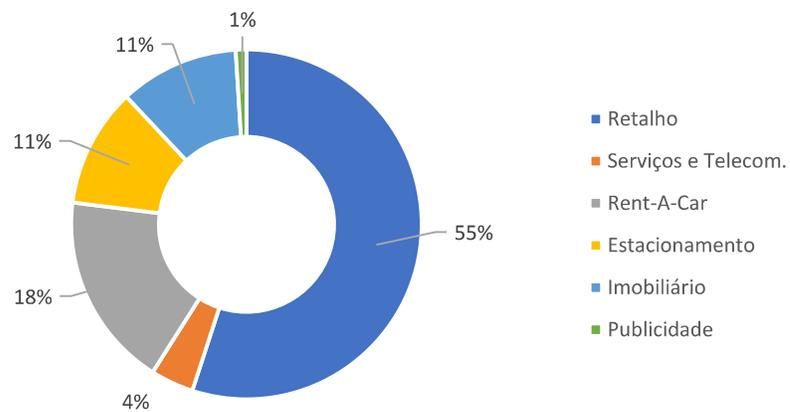


Figura 3 – Distribuição da receita extra-aviação por atividade/serviço (2022)

(Fonte: Relatório e Contas 2022 ANA)

6. Análise de competitividade do AHD

6.1. Competitividade dos aeroportos

As companhias aéreas operam, no espaço europeu, num mercado liberalizado e concorrem diretamente em muitas ligações. Possuem a flexibilidade de ajustar as suas redes em função da procura (real ou potencial), abrindo ou encerrando rotas de acordo com as rentabilidades esperadas ou verificadas.

A concorrência entre aeroportos processa-se de forma distinta uma vez que prestam serviços de apoio à atividade de transporte, mas não prestam, diretamente, serviços de ligação origem-destino, ou seja, não concorrem diretamente pelos passageiros. A concorrência entre aeroportos é no mercado das companhias aéreas.

A competitividade dos aeroportos advém da sua capacidade física de acolher voos e do nível das taxas aeroportuárias. O nível das taxas afeta o custo final da tarifa aérea, quer por via das taxas cobradas aos passageiros, quer por via das taxas cobradas às companhias.

Em rigor, os fatores de competitividade dos aeroportos não se restringem às tarifas, mas também a aspetos de eficiência operacional (como sejam os tempos de *turnaround*²³) e de acesso a *slots*. A disponibilização e as regras de comercialização de *slots* constituem uma atividade regulada, que visa a criação de condições equitativas no acesso à infraestrutura aeroportuária, particularmente no caso de aeroportos congestionados, como é o caso do AHD.

Face ao objetivo deste capítulo, a análise da competitividade irá centrar-se exclusivamente nas tarifas.

A potencial redução de taxas, reduz a tarifa e, como tal, aumenta a procura potencial.

Ademais, o modelo de negócio das *low cost*, e a sua capacidade para alavancar procura induzida, cria uma maior concorrência entre aeroportos, na medida em que estas companhias têm um elevado potencial de gerar tráfego (e não apenas servir procura existente), e possuem grande flexibilidade na abertura e encerramento de rotas.

Ao nível do tráfego *hub* também existe concorrência. Admitindo que as companhias possuem *hubs* “naturais”, isto é, por razões históricas as companhias de bandeira são relativamente rígidas relativamente à escolha dos aeroportos onde operam como *hub*, o nível de taxas praticadas, influencia a competitividade das companhias.

²³ O tempo de *turnaround* traduz o intervalo de tempo mínimo desde a aterragem até à descolagem da aeronave. Para a gestão operacional e financeira das companhias é crítico que as aeronaves minimizem o tempo “não voo”.

6.2. Grupo de comparação

Assumiu-se como grupo de comparação para análise da competitividade o conjunto de aeroportos para realizar o teste comparativo (*benchmark*) identificados no CC. Tal escolha prende-se exclusivamente com a garantia de consistência da análise. Desconhece-se, à data, os critérios de seleção dos aeroportos do grupo de *benchmark*. Esse grupo, como referido anteriormente, contempla 12 aeroportos: Barcelona – El Prat, Berlin – Tegel (até 2020), Berlin – Brandenburg (desde 2020)²⁴, Bruxelas, Copenhaga, Dublin, Dusseldorf, Estocolmo – Arlanda, Londres - Gatwick, Genebra, Madrid, Roma (Ciampino e Fiumicino) e Viena.

6.3. Benchmark internacional

6.3.1. Variação das taxas

Para efeitos de comparação internacional foram calculados, com base em dados fornecidos pela ANAC, as taxas unitárias que resultam do somatório das várias taxas, por passageiro, nomeadamente: aterragem, passageiros, segurança, estacionamento, pontes e passageiros com mobilidade reduzida (PMR). O cálculo das taxas obedece, tal como disposto no Anexo 12 do CC, a um conjunto de pressupostos, como por exemplo, taxa de estacionamento de 1 hora, utilização de taxas de câmbio médias ponderadas dos 12 meses para cada Ano Teste, bem como fatores de ponderação entre movimentos Schengen (80%) e não Schengen (20%) e pressupostos relativos ao tipo de aeronave para cada tipo de movimento.

Como referência, note-se que o tráfego atual se divide em 14,7% relativo a movimentos não Schengen e 85,3% a movimentos Schengen (com oscilações entre 84% e 88%) (TIS, 2023).

A Tabela 6 apresenta uma comparação sumária entre os pressupostos do CC e os valores reais.

Tabela 6 – Comparação entre os pressupostos do CC e os valores reais

Tipo de movimentos	Tipo de aeronave prevista no CC	Representatividade real das aeronaves	Percentagem de movimentos	Valor real
Movimentos Schengen intra-UE	A320-200 (MTOW ¹ de 74 toneladas)	~4%	80%	85,3%
Movimentos fora da Europa	A330-200 (MTOW ¹ de 230 toneladas)	~5% ²	20%	14,7%

¹MTOW –Peso máximo à decolagem (maximum takeoff weight)

²Considerou-se por aproximação o A330-900

²⁴ O CC previa inicial o aeroporto de Berlin – Tegel que foi, até 30 de outubro de 2020, o aeroporto principal de Berlin, sendo, em 31 de outubro de 2020 substituído pelo aeroporto de Berlin – Brandenburg cuja construção registou um atraso de 9 anos.

Em Anexo são apresentados os cálculos detalhados das taxas aeroportuárias para os anos de 2016, 2018, 2020 e 2022, de acordo com informação fornecida pela ANAC.

O valor da taxa unitária no AHD foi de 24,09 Euros que compara com a mediana de 25,13 Euros (4,11% abaixo), posicionando o aeroporto como o 8º na ordenação dos 14 aeroportos (por ordem decrescente do volume de taxas) (Figura 4).

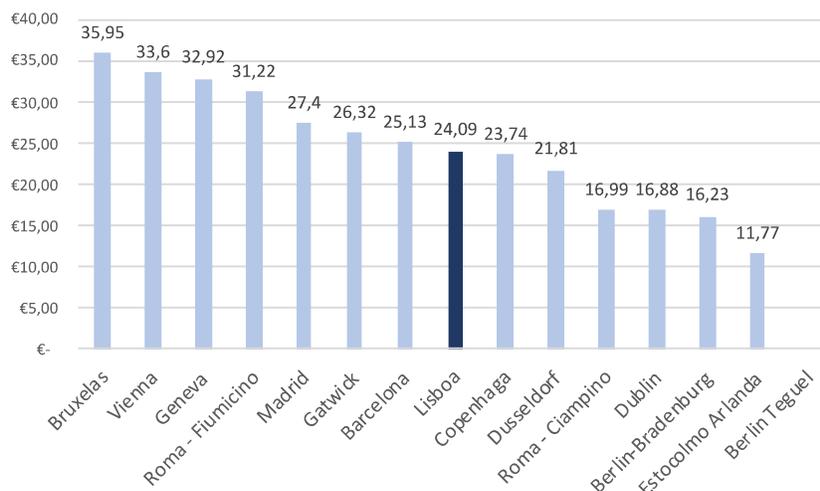


Figura 4 – Valor da taxa unitária por PAX (Euros; 2022; Ordenado)

Em 2022, os aeroportos de Bruxelas, Viena, Genebra e Roma – Fiumicino são os aeroportos com taxas unitárias mais elevadas, todas acima dos 30 euros por PAX. Os mais competitivos são, por ordem crescente, Estocolmo – Arlanda, Berlin – Bradenburg, Dublin e Roma – Ciampino, com taxas unitárias abaixo dos 17 euros por PAX.

No grupo intermédio situa-se Lisboa, juntamente com Dusseldorf, Copenhaga, Barcelona, Gatwick e Madrid, com taxas a variar entre os 21 e os 28 Euros por PAX.

Em 2016, primeiro ano para os quais estão disponíveis os respetivos valores de taxas, o AHD situava-se na 11ª posição na ordenação decrescente do nível de taxas aeroportuárias (ver Figura 5), o que representa, em relação a 2022, uma subida de três posições no ranking.

Os aeroportos de Bruxelas e Genebra registaram subidas similares. Por seu lado, o aeroporto de Dublin foi o que registou a maior descida (três posições).

O aeroporto de Estocolmo permanece como o mais competitivo ao longo do período de análise.

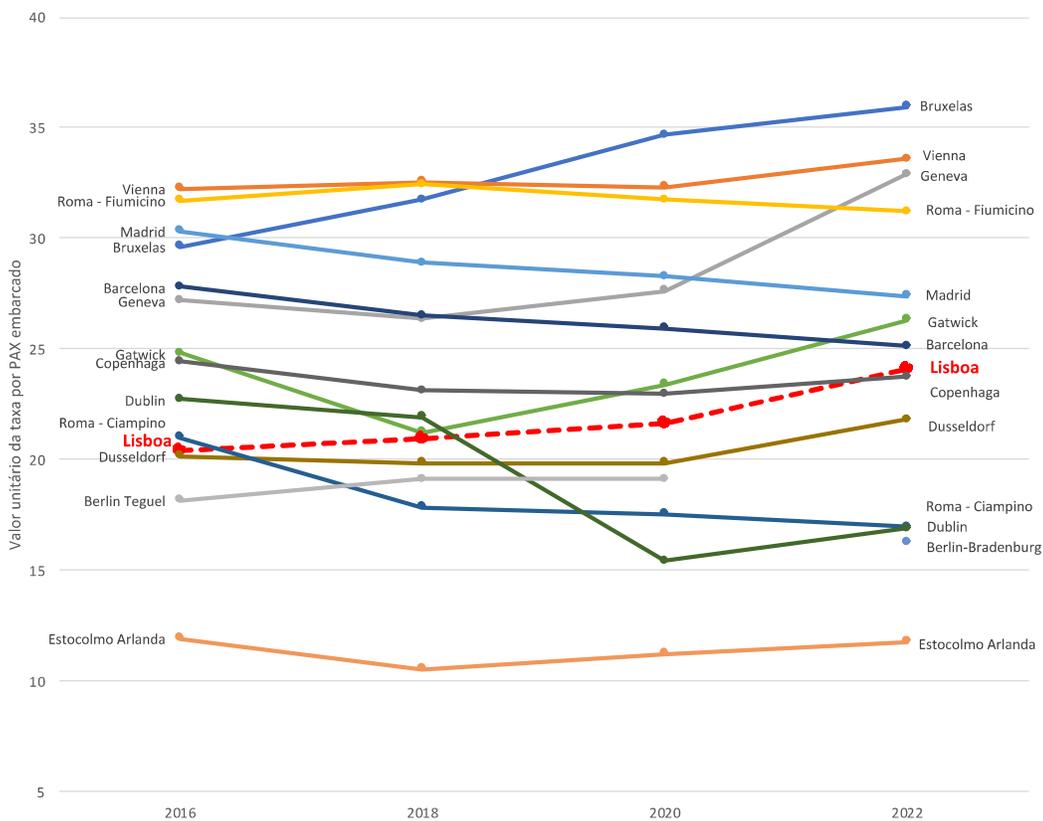


Figura 5 – Variação da posição relativa do AHD (2016-2022)

O modelo de regulação económica das taxas permitiu uma subida de taxas que alterou o ranking do AHD no grupo de *benchmark*. Entre 2016 e 2022, o AHD registou a terceira maior variação das taxas unitárias por PAX embarcado (Figura 6), com um crescimento de 17,8%. Apenas Bruxelas e Genebra apresentaram variações superiores, de 21,3% e 21,1%, respetivamente.

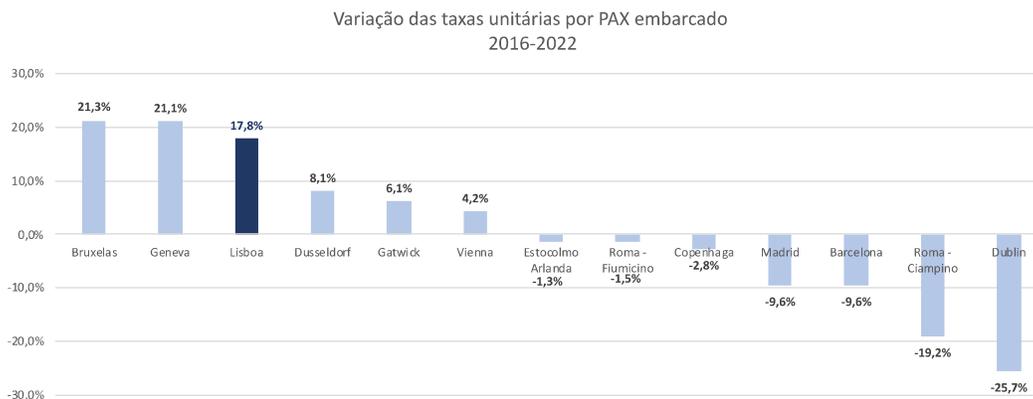


Figura 6 – Variação das taxas unitárias por PAX embarcado (2016-2022)

6.3.2. Variação da procura

Analisando o segundo fator determinante da receita – quantidade (PAX) – verifica-se que o AHD teve um desempenho operacional sem comparação no grupo de *benchmark*. Entre 2016 e 2022, o número de passageiros no AHD aumentou 25,8%. Apenas Madrid registou também uma variação positiva, embora de apenas 0,4%. Os restantes aeroportos evidenciaram uma quebra da procura (Figura 7).

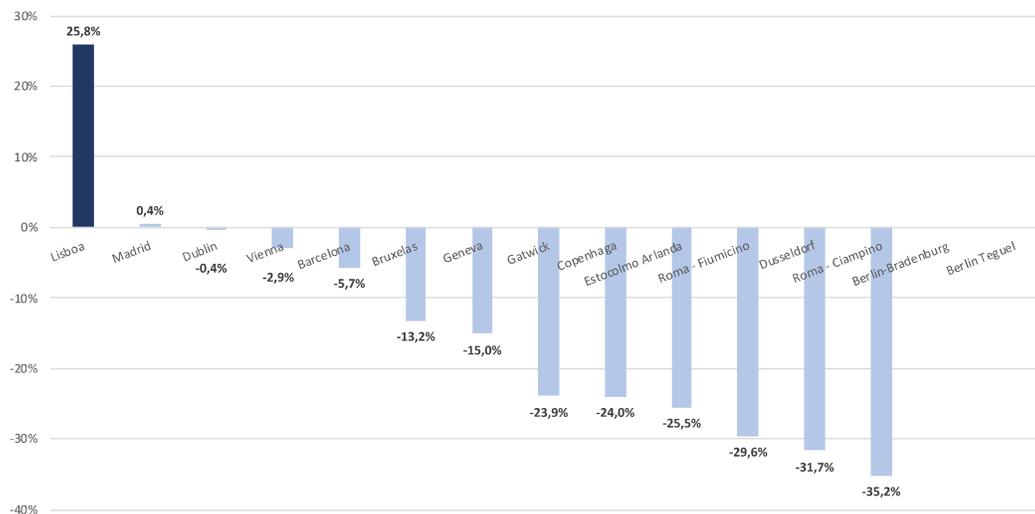


Figura 7 – Variação dos PAX totais (2016-2022)

Separando o período 2016-2022 em dois períodos distintos, pré-pandemia nos anos 2016-2019 (Figura 8) e período pandémico e pós-pandémico nos anos 2020-2022 (Figura 9), nota-se que o forte desempenho da procura no AHD é anterior à pandemia.

No período 2016-2019, o AHD foi o aeroporto com maior crescimento (39%), seguido por Viena com 36%. No período pandémico e pós-pandémico o AHD foi o quarto a recuperar mais rapidamente atrás de Dublin, Barcelona e Gatwick, pese embora estes aeroportos tenham exibido crescimentos mais baixos no período anterior.

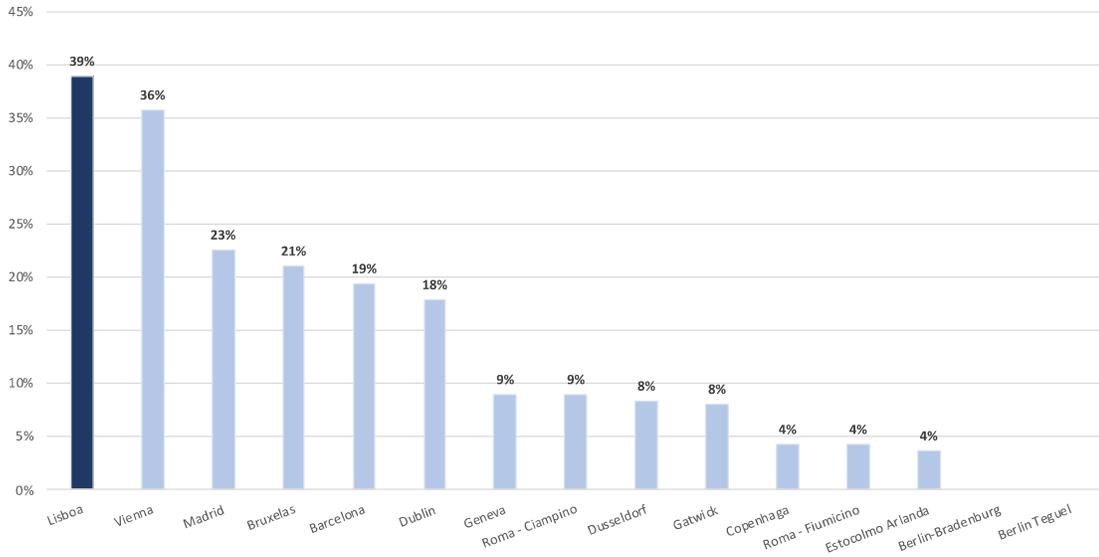


Figura 8 – Variação dos PAX totais (2016-2019)

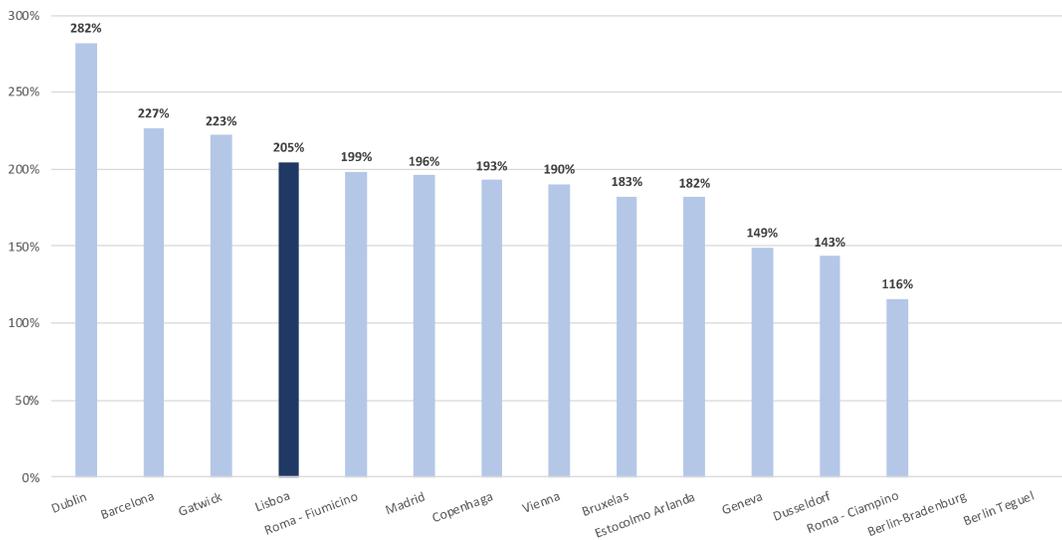


Figura 9 – Variação dos PAX totais (2020-2022)

6.3.3. Variação do fator de crescimento da receita

A partir das variações verificadas nas taxas e na procura, é possível calcular um fator de crescimento da receita que evidencia a variação cumulativa dos dois fatores determinantes da receita:

Fator de crescimento da receita F_{cr}

$$F_{cr} = (1 + t_{receita}) \times (1 + t_{procura}) - 1 \quad (2)$$

Onde, $t_{receita}$ é a taxa de crescimento da receita entre 2016 e 2022, e $t_{procura}$ é a taxa de crescimento da procura entre 2016 e 2022.

A Figura 10 apresenta o resultado do cálculo do fator de crescimento da receita no período 2016-2022 ordenado por ordem decrescente.

O AHD constitui um caso único de crescimento da receita, com um fator de 48,2%. A segunda posição é ocupada por Bruxelas, o aeroporto com taxas mais elevadas em 2022, mas com um valor de apenas 5,2%. Seguem-se Genebra e Viena com valores de fator de crescimento da receita de 2,9% e 1,2%, respetivamente.

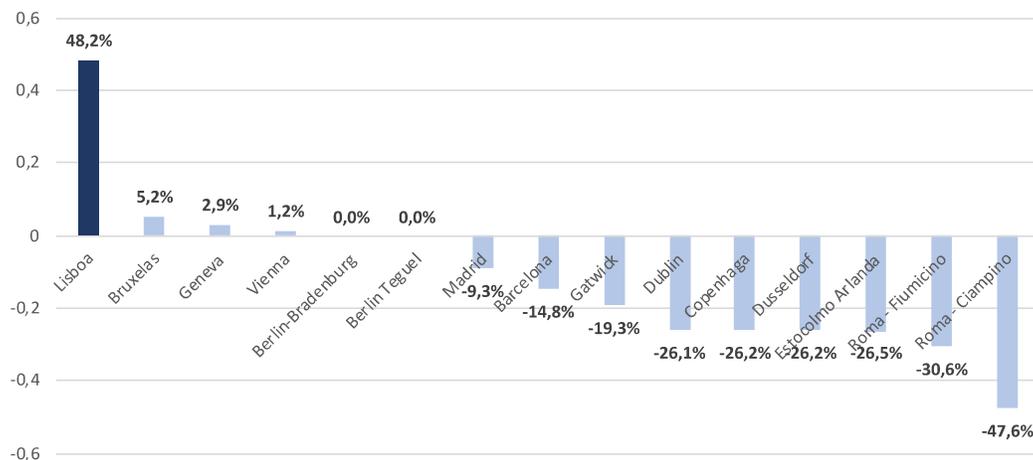


Figura 10 – Fator de crescimento da receita (2016-2022) (ordenado)

Neste período, o volume de negócios da concessão ANA S.A., que não inclui apenas o AHD, aumentou 39,2%. Pese embora não tenham sido disponibilizados, à data, os valores de receita não regulada para o AHD, é evidente o importante contributo deste aeroporto para o desempenho global da concessão.

Como referido, este desempenho do AHD, de natureza atípica no grupo de *benchmark*, é o reflexo do maior crescimento registado no volume de passageiros e, por outro lado, do terceiro maior aumento de tarifas.

7. Análise do modelo de regulação económica no quadro da avaliação das OE

7.1. Enquadramento

Tal como estabelecido na RCM, um dos objetivos da análise é avaliar o impacto do atual modelo regulatório das taxas aeroportuárias nas várias opções estratégicas.

Este exercício comporta alguns desafios, que serão analisados neste capítulo, e deve ser precedido de um enquadramento do momento em que o modelo regulatório foi estabelecido (e objetivos estratégicos à data) e o atual modelo de avaliação.

O CC foi formalmente assinado entre o Estado Português e a empresa Ana, Aeroportos de Portugal, S.A. em 14 de dezembro de 2012. Foi nesse momento que se definiu o modelo de regulação das taxas aeroportuárias (Anexo 12 do CC). No momento do início da concessão existia um conjunto de infraestruturas maduras para exploração, com uma evolução de CAPEX e EBIDTA relativamente estável. No CC está prevista a opção de construção do NAL, embora o contrato seja omissivo relativamente ao modelo regulatório a vigorar após o período de decisão relativo ao NAL, indicando apenas que o mesmo poderá ser revisto. O tema do NAL é, de resto, e como confirmado por PLMJ (2023), objeto de tratamento específico, e detalhado, dentro do CC.

Recorde-se que relativamente ao tema da Regulação Económica, o CC dispõe apenas de uma cláusula²⁵ que se limita a remeter para o Anexo 12 o modelo de regulação económico.

No Artigo n.º 45 (Relatório Inicial e Início do Período de Exercício da Opção), ponto 3, indica-se

“45.3 Na sequência da solicitação do Concedente, a Concessionária deve elaborar o Relatório Inicial no prazo de seis (6) meses, o qual deve incluir uma proposta indicativa de desenvolvimento da capacidade aeroportuária para a área de Lisboa, de acordo com as Especificações Mínimas para o NAL constantes do Anexo 16, ou de quaisquer especificações alternativas exigidas pelo Concedente, nos termos do disposto na Cláusula 45.1, compreendendo (1) o local proposto para esse desenvolvimento (ii) uma estimativa preliminar dos custos e principais especificações, (iii) propostas de financiamento da construção (incluindo propostas de alteração do regime das Taxas Aeroportuárias e/ou de prorrogação do Prazo da Concessão e (iv) uma proposta de duração e conclusão da construção”. (sublinhado nosso)

O CC incumbe o Concedente de apresentar, no âmbito do Relatório Inicial, uma proposta de alteração ao regime das taxas aeroportuárias. Isto é, admite-se que o modelo preconizado no Anexo 12 pode não ser o mais adequado para enquadrar um investimento de natureza atípica no decorrer da concessão.

²⁵ Cfr cláusula 40 do CC.

Assim, neste estudo procedeu-se a duas análises distintas, detalhadas nas próximas secções:

- 1- Aplicar o atual modelo regulatório (sem nenhuma adaptação) às OE em estudo;
- 2- Analisar possíveis alternativas para a fixação da RRMM.

7.2. Aplicação do modelo regulatório atual

Tendo por base o modelo financeiro apresentado no Estudo “*Avaliação financeira das opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa*”, elaborado no âmbito dos trabalhos da CTI, assume-se que a RRMM é utilizada na sua totalidade, com um possível ajustamento por localização nas soluções duais, por exemplo com tarifas aeroportuárias inferiores à RRMM em localizações mais distantes, de forma a atrair maior procura, compensadas por tarifas mais elevadas no AHD, mantendo inalterada a receita média, isto é igual à RRMM.

De acordo com o relatório de apuramento da ANA (ANA (2023)), o valor da RRMM para 2023 fixa-se em 13,57€. O IHPC reportado pelo INE para agosto de 2023 foi de 5,3%. Não tendo sido possível obter dados que nos permitam estimar o valor de R (ver Secção 4.2), assume-se que a RRMM no primeiro período de 5 anos terá uma variação igual ao IHPC.

Considerando os pressupostos do modelo de avaliação financeira acima referido, o impacto na RRMM a preços constantes previsto no Contrato de Concessão é apresentado na Figura 11.

A análise da Figura 11 permite concluir que:

- a) Verifica-se uma redução muito significativa da RRMM ao longo do tempo, que resulta de só ser possível aumentar as receitas em termos reais se o rácio CAPEX/EBITDA (em janelas de 5 anos) for superior a 60%, bastando ser inferior a 40% para haver uma redução. Como exemplo, refira-se que nos últimos 5 anos o rácio da ANA foi de cerca de 5%²⁶.
- b) Existe um impacto muito diferenciado entre as OE.

²⁶ Note-se que o atual modelo de regulação económica foi desenhado para um cenário de continuidade na operação, não sendo adequado para regular e acomodar investimentos significativos no aumento de capacidade.

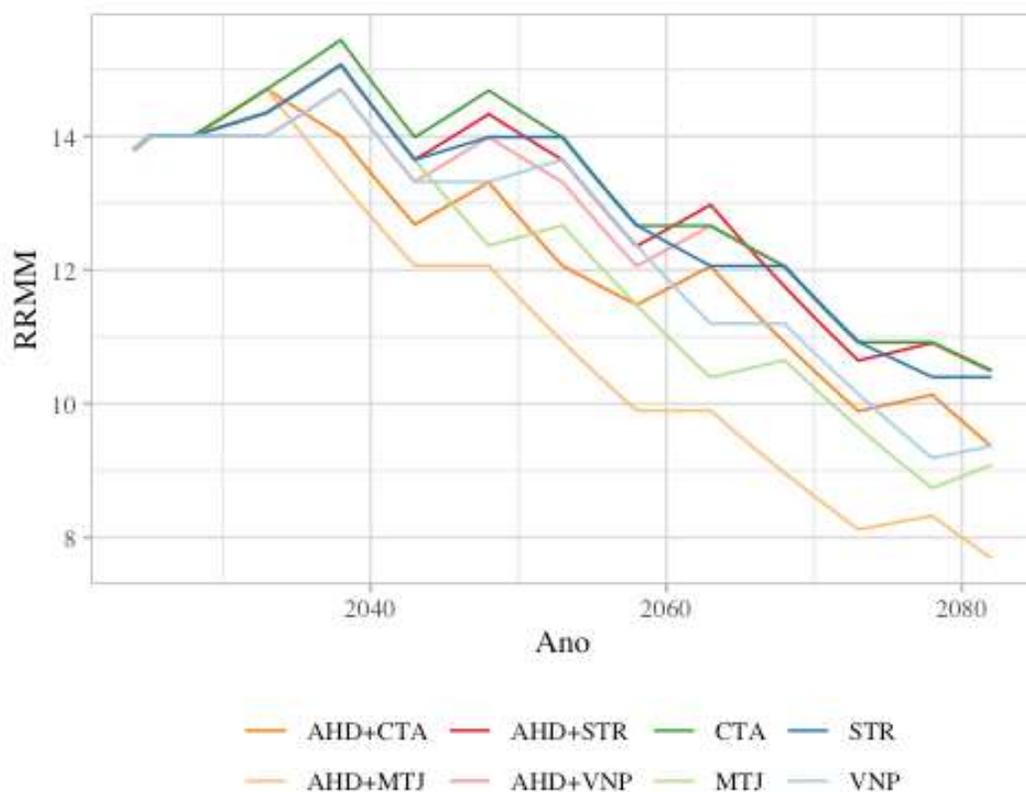


Figura 11 – RRMM a preços constantes

Uma análise mais aprofundada permite identificar que a evolução diferenciada da RRMM nas diferentes opções resulta não apenas dos montantes de investimento das duas tipologias (dual e greenfield), mas sobretudo do seu cronograma por referência às janelas de 5 anos.

Note-se que os cronogramas de execução das OE são diferentes (em função do volume de CAPEX previsto e do início da fase de construção) e, como tal, têm impacto na distribuição do CAPEX de cada OE nas respetivas janelas temporais de 5 anos previstas. Isto é, do ponto de vista dos aumentos permitidos no âmbito do atual modelo regulatório, mesmo admitindo um mesmo volume de CAPEX, é diferente se este é executado integralmente dentro de uma janela de 5 anos, ou se o cronograma financeiro de execução distribui o CAPEX.

Para ilustrar esta questão, apresenta-se na Figura 12 o caso das opções com localização CTA, considerando uma simples alteração do início da contagem das janelas de 5 anos: 2023 vs 2024. Como se pode verificar o impacto é muito significativo não só no valor da RRMM, mas sobretudo na comparação das duas tipologias.

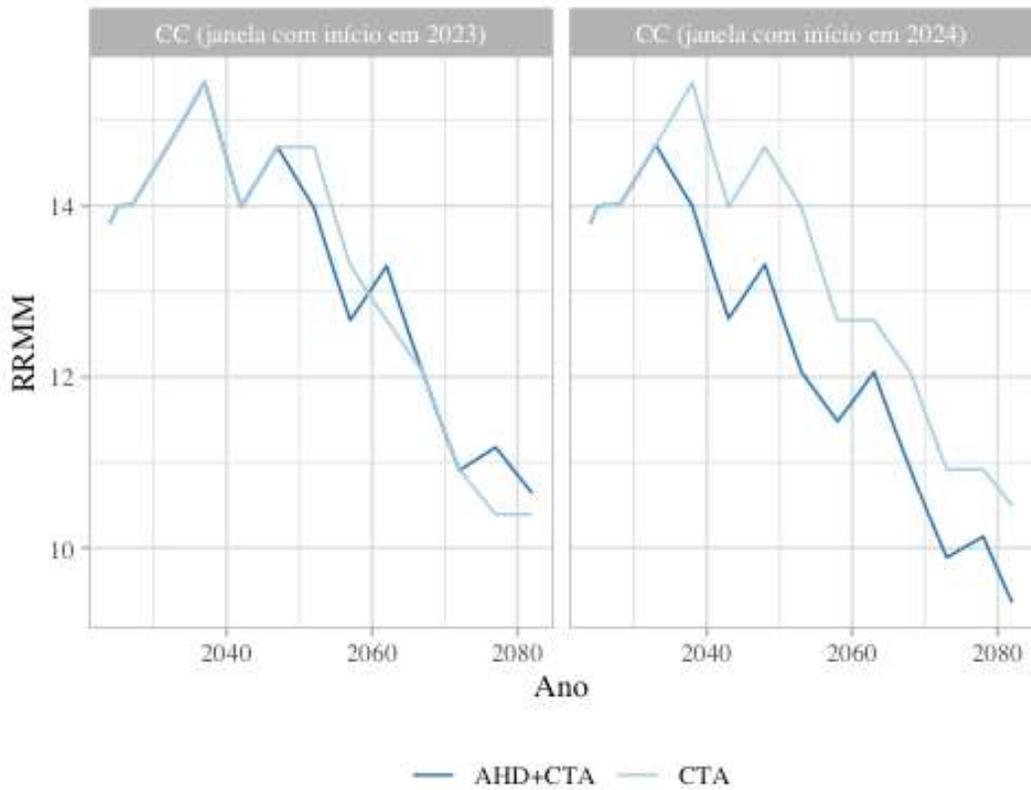


Figura 12 – RRMM a preços constantes CTA: Dual Vs Único com janelas diferentes

Esta característica da forma de cálculo da RRMM prevista no CC conduz a que com uma mera alteração de cronograma de investimento possa resultar em diferenças muito significativas de VAL, o que pode criar incentivos errados.

A Figura 13 ilustra este facto comparando o VAL das opções estratégicas para duas datas de início da primeira janela de 5 anos. Como se pode constatar não só o VAL se altera significativamente, como a ordenação das alternativas é radicalmente diferente, tão só e apenas por alteração da data de início da primeira janela de 5 anos.

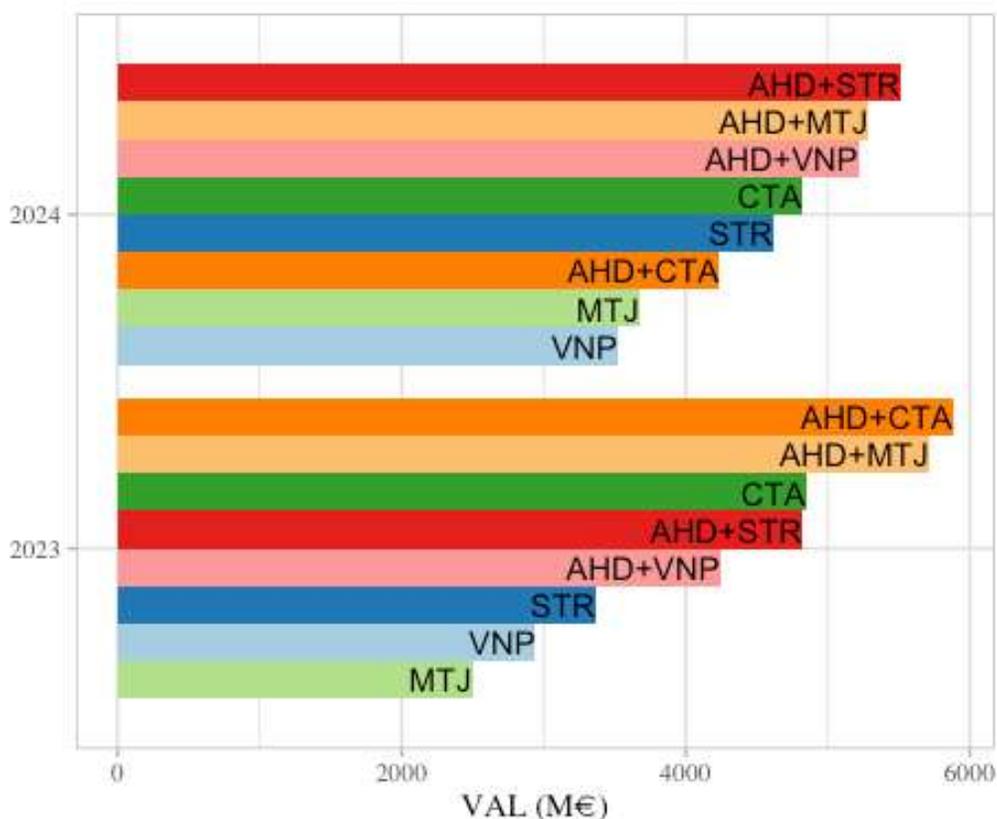


Figura 13 – VAL das opções estratégicas para janelas com início em datas diferentes

Assim, é possível concluir que a aplicação do atual modelo de regulação introduz um significativo enviesamento das OE, reforçando a indicação, estabelecida no próprio CC de que, no âmbito da discussão do NAL, se deverá proceder à proposta “de alteração do regime das Taxas Aeroportuárias”²⁷.

7.3. Alternativas de fixação da RRMM

Na avaliação financeira das opções estratégicas no Estudo “Avaliação financeira das opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa”, assumiu-se que a RRMM permanece fixa a preços constantes. Uma alternativa de fixação da RRMM é utilizar a taxa de rendibilidade (RoR, igual ao CCMP) do chamado *Regulated Asset Base (RAB)* com regulação também do OPEX, sendo a RRMM igual a:

$$RRMM = \frac{RAB \times RoR + Depreciações + OPEX}{PAX} \quad (3)$$

²⁷ Cfr cláusula 45.3 do CC.

Assumindo uma regulação apenas da atividade de aviação e que 70% do ativo constitui o RAB, a Figura 14 simula a evolução da RRMM para três casos: Contrato de Concessão (CC), Tarifas fixas e RAB, utilizando a título meramente exemplificativo, a localização do CTA. No último caso, maiores investimentos resultam em tarifas mais elevadas.

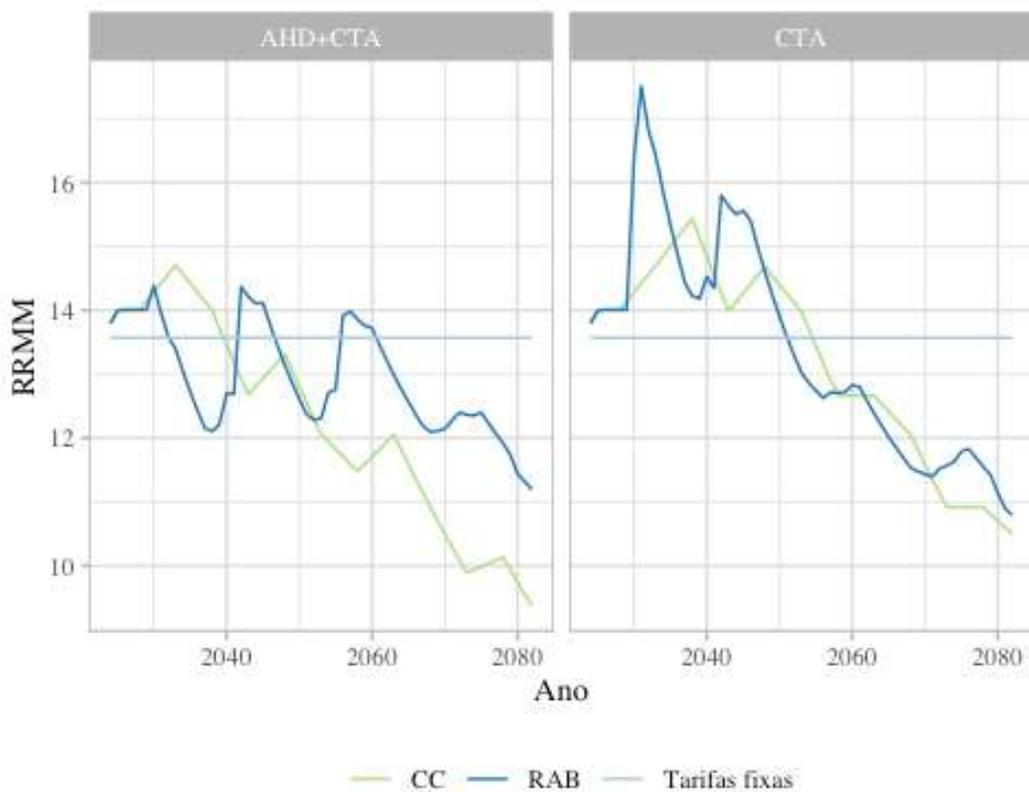


Figura 14 – RRMM a preços constantes em CTA para regimes diferentes

Naturalmente, os perfis diferentes ao longo do tempo resultam em VAL e ordenações diferentes (Figura 15). No limite se o objetivo da regulação for que o VAL da atividade regulada seja nulo, as opções estratégicas seriam diferenciadas apenas pelo VAL da atividade não regulada.

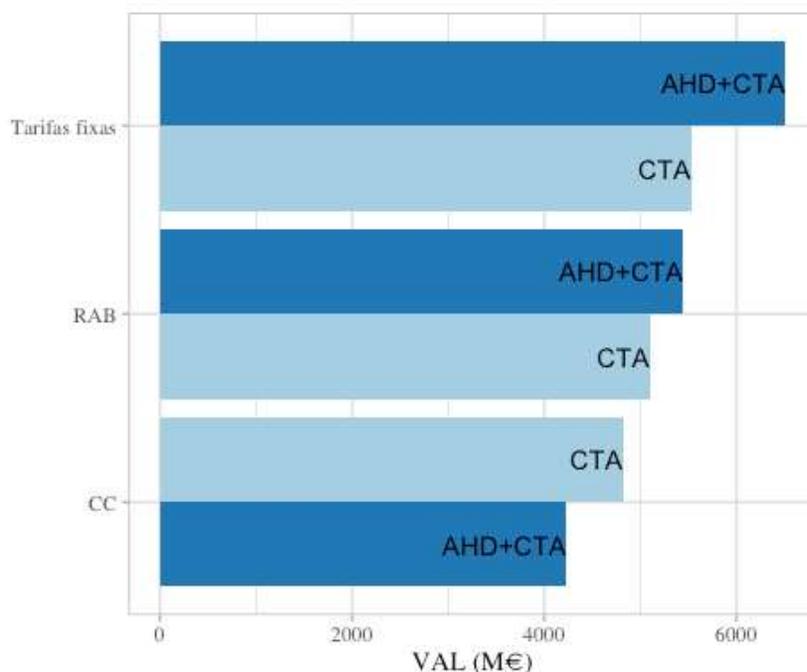


Figura 15 – VAL das opções CTA com regimes de fixação da RRMM diferentes

7.4. Síntese conclusiva

A definição do modelo regulatório influencia o resultado da avaliação financeira e, em última instância, pode influenciar o desempenho relativo das OE e respetiva ordenação. A metodologia utilizada na avaliação financeira (*Estudo Avaliação financeira das opções estratégicas para aumentar a capacidade aeroportuária da região de Lisboa*) procurou eliminar este fator de enviesamento na avaliação das OE.

Importa referir que uma vez escolhida a opção estratégica é necessário fixar o mecanismo de regulação da RRMM que deverá ser diferente do atual, tal como já previsto no CC.

A análise demonstra que diferentes perfis de RRMM ao longo do tempo resultam em VAL diferentes, isto é, em transferência de valor entre o operador e os seus clientes, o que deverá ser objeto de ponderada análise em fase posterior.

8. Implicações económicas das opções contratuais

8.1. Decisão de aumento de capacidade

De acordo com a cláusula 44 do CC, referente ao início das negociações do NAL, a Concessionária tem por dever a realização de um Estudo Anual de Capacidade das Infraestruturas Aeroportuárias da Portela (AHD), que compreende a análise do volume de tráfego aéreo e o volume de passageiros. Este estudo deverá avaliar o desencadeamento de algum dos seguintes Fatores de Capacidade:

- Um total anual de passageiros superior a vinte e dois milhões.
- Um total de movimentos de tráfego aéreo comercial superior a cento e oitenta e cinco mil.
- Um total de Passageiros de Terminal²⁸ no trigésimo dia útil dos doze meses antecedentes, superior a oitenta mil.
- Um total anual de movimentos de tráfego aéreo comercial no trigésimo dia útil do ano, superior a quinhentos e oitenta.

Caso se verifiquem três ou mais Fatores de Capacidade, em qualquer Estudo Anual de Capacidade, o CC considera que ocorre um Fator de Desencadeamento, obrigando a Concessionária a informar o Concedente do ocorrido²⁹. Após este evento, e de acordo com o disposto na cláusula 45 do CC, o Estado pode requerer à Concessionária a elaboração de um relatório inicial sobre o desenvolvimento da capacidade aeroportuária para Lisboa (*“High Level Assumption Report”*), de acordo com as Especificações Mínimas para o NAL constantes do Anexo 16, ou de quaisquer alternativas exigidas pelo Concedente. A título de exemplo, no ponto 1.2, relativo às pistas, o Anexo 16 especifica que o NAL deverá ter a capacidade de, a longo prazo, dispor de quatro pistas paralelas, e as duas primeiras pistas, por si só, deverão oferecer uma capacidade de 90 a 95 ATM/hora.

A cláusula 45.4 do CC estabelece que, caso a Concessionária considere que as Especificações Mínimas para o NAL não sejam, à data, a solução mais eficiente para o acréscimo da capacidade aeroportuária para a área de Lisboa, pode apresentar uma Alternativa da Concessionária para o NAL³⁰, desde que demonstre que não é provável que ocorra um Fator de Desencadeamento no AHD, no prazo mínimo de dez anos após a conclusão da Alternativa da Concessionária para o NAL. A Concessionária poderá assim apresentar tanto uma Candidatura ao NAL, de acordo com os critérios definidos ou, apresentar uma alternativa³¹.

Importa ainda referir que a 15 de fevereiro de 2017 o Estado Português assinou um Memorando de Entendimento (MdE) com a ANA para o estudo de uma solução de um aeroporto

²⁸ Veja-se definição de Passageiros de Terminal, na pág. 17 do CC.

²⁹ Cfr. cláusula 44.2 do CC.

³⁰ Cfr. cláusula 42.3 do CC.

³¹ Cfr. cláusula 45.5 do CC

complementar no Montijo, na base aérea nº 6, para o aumento da capacidade aeroportuária da área metropolitana de Lisboa³². Meses mais tarde, a 31 de outubro de 2017, a ANA apresentou uma proposta técnica, financeira e jurídica preliminar, não vinculativa, de Alternativa da Concessionária para o NAL, ao abrigo do disposto na cláusula 42.3. do CC, e da cláusula 4.ª do MdE. A notificação do Concedente da ocorrência um Fator de Desencadeamento, ao abrigo do disposto na cláusula 44.2. do Contrato de Concessão, por referência ao ano de 2017, foi feita a 13 de março de 2018, tendo espoletado o procedimento para o NAL. Consequentemente, o Concedente requereu à Concessionária a elaboração de um Relatório Inicial de acordo com as Especificações Mínimas para o NAL elencadas no Anexo 16 ao Contrato de Concessão, dando início a um período de 6 meses para a sua entrega.

A 14 de agosto de 2018, foi celebrado um Acordo Complementar ao MdE entre as duas partes, com o objetivo de *“regular as obrigações e vontade das Partes no contexto do Processo Negocial [da Alternativa da Concessionária para o NAL], considerando ainda a verificação, no decurso do mesmo, de um Fator de Desencadeamento e conseqüente desencadeamento do processo de desenvolvimento do NAL”*. Este acordo determinou a suspensão do *“prazo para a Concessionária elaborar e apresentar, nos termos da Cláusula 45.3. do Contrato de Concessão, o Relatório Inicial de desenvolvimento do NAL”*, inibindo igualmente o Estado Português ao exercício de quaisquer direitos previstos na cláusula 45 e seguintes do CC, no âmbito do desenvolvimento do NAL, até à conclusão do Processo Negocial da Alternativa da Concessionária para o NAL (PLMJ, 2023).

Posteriormente, a 8 de janeiro de 2019, foi acordada uma segunda alteração ao memorando³³, definindo os princípios financeiros e económicos para o projeto. Refira-se que, segundo o acordo, a ANA/VINCI iria assegurar um investimento superior a 1,3 mil milhões de euros para financiar a 1ª fase da solução (até 10 anos), o que inclui 520 milhões de euros para o Montijo, 650 milhões de euros para o AHD, e cerca de 160 milhões de euros para a Força Aérea e acessibilidades. O acordo assegurava ainda a inexistência de fundos públicos para o financiamento do projeto que pretendia a criação de um sistema dual na região de Lisboa, com a criação de um *hub* no AHD e de um terminal para operações ponto-a-ponto, médio curso, e aviação privada no Montijo. O sistema dual proposto teria como objetivo um aumento para 72 ATM/hora e a capacidade para servir uma procura superior a 50 milhões de passageiros por ano. A 21 de janeiro de 2020, a Agência Portuguesa do Ambiente emitiu um Declaração de Impacte Ambiental favorável condicionada à construção do aeroporto complementar do Montijo. No entanto, em março de 2021, a Autoridade Nacional da Aviação Civil (“ANAC”) *“indeferiu liminarmente o pedido de apreciação prévia de viabilidade da construção de um aeroporto complementar no Montijo”* alegando a ausência de parecer favorável de todas as autarquias potencialmente afetadas

³² Fonte: <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/noticia?i=20170215-mpi-novo-aeroporto-lisboa>

³³ Fonte: <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/documento?i=acordo-entre-o-estado-e-a-ana-sobre-os-principios-financeiros-e-economicos-para-extensao-da-capacidade-aeroporto-na-regiao-de-lisboa>

(PLMJ 2023). Como resposta, a 12 de abril de 2021, a ANA comunicou ao Estado Português a caducidade do processo negocial em curso, contemplado no MdE.

Dada a complexidade do contrato, e o número significativo de cenários possíveis consequentes da modificação das circunstâncias ou do CC, bem como da forma de resolução do contrato, foi pedido esclarecimento jurídico sobre os cenários, tendo sido identificados três momentos principais na cronologia de eventos do contrato:

- **Momento 1** – constitui o período “até à celebração do Concedente de acordos vinculativos para o Desenvolvimento do NAL”, tal como enunciado na cláusula 42.3.
- **Momento 2** – término da opção da Concessionária para desenvolver o NAL, tal como enunciado na cláusula 48.3.
- **Momento 3** – momento a partir do Termo de Opção, em que o “o Concedente constitui-se no direito de celebrar, a qualquer momento, acordos para a capacidade aeroportuária na Zona de Lisboa (Alternativa do Concedente para o NAL)”

Segundo o Parecer Jurídico (PLMJ, 2023), a proposta de expansão AHD+Montijo constitui um percurso alternativo ao do desenvolvimento do NAL. Pese embora se afigure como uma Alternativa da Concessionária para o NAL, ainda que de forma preliminar e não vinculativa, esta não pode ser tomada como parte do procedimento ao desenvolvimento do NAL. Assim, a caducidade deste processo negocial afeta apenas esta Alternativa não constituindo um Termo de Opção, como apresentado no CC. À luz desta interpretação, conclui-se que o momento atual é o Momento 1, sendo que a retoma do prazo para a apresentação do Relatório Inicial apenas ocorrerá após notificação do Concedente à Concessionária para o efeito (PLMJ, 2023, pp.61).

8.2. Avaliação de cenários

Nesta secção serão avaliados quais os cenários possíveis decorrentes da resolução ou não resolução do contrato apresentando, e, sempre que possível, a quantificação de valores financeiros de cada um dos cenários.

8.2.1. Não resolução do Contrato

A identificação do *status quo* do CC serve de base à definição dos cenários possíveis. Uma vez que, tal como mencionado anteriormente, a proposta de Alternativa da Concessionária de AHD+Montijo não se afigura como constante do procedimento de desenvolvimento do NAL, são várias os cenários aplicáveis que permitem a não resolução do CC.

Caso o aeroporto se localize fora do raio de 75 Km não se entende que haja incumprimento do Estado e, como tal, não haverá direito a reequilíbrio financeiro da Concessionária, tampouco resolução do contrato. Nesse cenário, apenas a necessidade de uma operação complementar e integrada entre os dois aeroportos levaria, porventura, a Modificações do Concedente ao

Contrato de Concessão passíveis de gerar o direito da Concessionária à reposição do equilíbrio financeiro com fundamento na alteração da operação do AHD.

Caso o aeroporto se localize dentro do raio de 75 km, deverá ser negociada uma solução com a ANA, seja por meio do procedimento para o desenvolvimento do NAL³⁴, seja por Alternativa da Concessionária, seja por Alternativa do Concedente para o NAL. Note-se que o desenvolvimento de qualquer opção, dentro do raio de exclusividade previsto no CC deverá passar por uma solução negociada entre as Partes, admitindo abertura para uma Modificação do Contrato, podendo, ou não, originar a necessidade de reequilíbrio financeiro (PLMJ, 2023, pp.67).

A violação do exclusivo da Concessionária, caso em que o Estado permitisse o desenvolvimento de um aeroporto por um terceiro antes do Termo de Opção da Concessionária, obrigaria à reposição do equilíbrio financeiro do CC³⁵ ou, caso este se demonstrasse demasiado oneroso, à resolução do *Contrato* por incumprimento. As situações de reposição do reequilíbrio financeiro estão previstas não só no regime do Código dos Contratos Públicos (artigo 282.º e 314.º, designadamente), mas também na cláusula 25.ª do *Contrato*. Se for excessivamente oneroso para o concedente, a cláusula 25. 4 prevê a possibilidade de resolução acompanhada da indemnização calculada nos termos da cláusula 62.7 e).

8.2.2. Resolução do Contrato

De acordo com o CC, a resolução do contrato poderá ocorrer por duas vias: 1) por resolução sancionatória, como no caso da resolução por Incumprimento do Concedente ou; 2) por razões de interesse público através do resgate da Concessão.

Embora a cláusula 64.1. do CC, admita que o *“Concedente [possa] resgatar a Concessão de acordo com a Lei aplicável, quando motivos de interesse público o justifiquem”* esta apenas poderá ser executada após 25 anos da Data de Assinatura. Assim, dado que o Contrato de Concessão foi assinado em 14.12.2012, esta opção apenas seria válida após 2037.

Resta, assim, a Resolução por Incumprimento do Concedente, executada pelas seguintes fases (PLMJ, 2023):

1. Verificação de um Incumprimento do Concedente elencado na cláusula 62.7.(a) do Contrato ou de qualquer das situações previstas no artigo 332.º, n.º 1, do CCP;
2. Notificação pela Concessionária, logo que possível e até 15 dias após tomar conhecimento do Incumprimento, para que o Concedente sane o Incumprimento verificado, se possível;

³⁴ Note-se que *“no quadro do Contrato de Concessão, o NAL deve ser perspectivado como um novo e único aeroporto, para substituir o AHD, localizado na área ou zona de Lisboa (...). Já a Alternativa da Concessionária para o NAL poderá ser dual, mas aparentemente não substitutiva”* (PLMJ, 2023)

³⁵ Cfr. cláusula 25.1(c) do CC.

3. Direito da Concessionária a resolver o Contrato, “quando tal não implique grave prejuízo para o interesse público, ou caso implique tal prejuízo, quando a manutenção do [...] Contrato de Concessão se revele excessivamente onerosa para a Concessionária”, em caso de não sanção do Incumprimento nos 15 dias posteriores à notificação;
4. Resolução do Contrato por recurso a arbitragem, nos termos do capítulo XV;

Note-se que, segundo a cláusula 62.7, alínea e), a resolução do Contrato por Incumprimento do Concedente implica, não só a reversão dos bens afetos à Concessão como o pagamento da soma de:

- i. Dívida no Termo da Concessão.

Ora, segundo a definição do termo³⁶, esta inclui:

- a. a Dívida Sénior calculada no Termo da Concessão; acrescida,
- b. de todos os custos de resolução antecipada dos instrumentos de cobertura de risco de taxa de juro e de reembolso antecipado dos montantes em dívida ao abrigo dos Contratos de Financiamento no Termo de Concessão, deduzidos;
- c. de todos os saldos credores em contas bancárias detidas ou em nome da Concessionária; e
- d. na medida em que a soma dos valores referidos nas alíneas (a) e (c) seja inferior ao produto da multiplicação do EBITDA da Concessionária por seis (tal como refletido nas demonstrações financeiras do anterior Ano da Concessão), (sendo este diferencial de valor designado por *Compensação dos Acionistas*), acrescida de todos os montantes em dívida ao abrigo dos Contratos de Financiamento dos Acionistas, até ao valor máximo da referida *Compensação dos Acionistas*;

Este valor, poderá traduzir-se em³⁷:

$$v_i = v_a + v_b - v_d \quad (4)$$

Sendo que:

$$v_d = \begin{cases} v_c, & v_a + v_b \geq 6 \cdot EBITDA_{n-1} \\ v_c - v_{acionistas}, & v_a + v_b < 6 \cdot EBITDA_{n-1} \end{cases} \quad (5)$$

Com:

³⁶ Veja-se definição completa de Dívida no Termo da concessão, pág. 13 do CC.

³⁷ Note-se que o índice de cada termo traduz a alínea em que é referenciado no CC.

$$v_{acionistas} \leq (v_a + v_b) - 6 \cdot EBITDA_{n-1} \quad (6)$$

Onde:

- $v_{acionistas}$ representa os montantes em dívida ao abrigo dos Contratos de Financiamento dos Acionistas;
- $(v_a + v_b) - 6 \cdot EBITDA_{n-1}$ representa o valor da Compensação dos Acionistas;
e
- n representa o ano de Termo da Concessão.

Para efeitos exclusivamente de demonstração do cálculo, considerando 2023 com o ano de Termo da Concessão, com base no Relatório e Contas de 2022³⁸, e admitindo que o v_b é refletido pelo capital alheio e o $v_{acionistas}$ pelo capital empregue, resultam os valores constantes da Tabela 7:

Tabela 7 – Parâmetros da fórmula de resolução para o ano 2022

Parcela	Valor (Euros)
v_a	287 156 840,00
v_b	516 671 000,00
v_c	83 433 000,00
$v_{acionistas}$	1 543 507 000,00
EBITDA ₂₀₂₂	596 702 000,00€

- ii. Responsabilidade perante Entidades Terceiras, salvo as responsabilidades que resultarem de Contratos celebrados com Entidades Terceiras que devam ser transmitidos para o Concedente nos termos das cláusulas 62.9, alínea b)³⁹.

Assim, temos que:

$$v_{ii} = [\text{valor não disponibilizado}] \quad (7)$$

- iii. O montante que somado (a) aos dividendos (ou outras contribuições de capital) pagos pela Concessionária até ao Termo da Concessão e (b) aos juros pagos e ao capital reembolsado nos termos dos Contratos de Financiamento dos Acionistas até ao Termo

³⁸ https://www.ana.pt/sites/default/files/2023-06/ana_rgc_2022_pt_website.pdf

³⁹ A alínea 64.2 não será aplicável uma vez que não transcorreram 25 anos sobre a Data de Assinatura, negando ao Estado o direito de resgate da Concessão, nos termos do Contrato.

da Concessão, tendo em conta a data em que tais pagamentos foram feitos, gera uma taxa interna de rentabilidade real sobre:

- Todo os montantes (excluindo qualquer montante que represente Dívida sénior) pagos pelos (i) Acionistas iniciais pela compra das ações da Concessionária e (ii) pela Concessionária a título do Pagamento Inicial,

acrescido, sem dupla contagem,

- Dos montantes disponibilizados ao abrigo dos Contratos de Financiamento dos Acionistas.

Com vista a atingir um valor igual ao Limiar do Valor da TIR dos Capitais Próprios.

Assim, podemos admitir que:

$$v_{iii} + (D + J + C) = (A + P + R) (1 + r)^{n-2012} \quad (8)$$

De onde resulta que:

$$v_{iii} = (A + P + R)(1 + r)^{n-2012} - (D + J + C) \quad (9)$$

Onde:

- v_{iii} é o montante a pagar tal como definido no ponto *iii*), da alínea e), da cláusula 62.7 do Contrato;
- A é o montante pago pelos Acionistas Iniciais pela compra das ações da Concessionária;
- P é o valor do Pagamento Inicial pago pela Concessionária, no valor de mil e duzentos milhões de euros⁴⁰.
- R é o valor disponibilizado ao abrigo dos Contratos de Financiamento dos Acionistas;
- r é o Limiar do Valor da TIR dos Capitais Próprios, neste caso, aplicando-se a alínea a) da definição do termo⁴¹, toma o valor de 10%;
- D representa os dividendos (ou outras contribuições de capital) pagos pela Concessionária até ao Termo da Concessão;
- J representa juros pagos nos termos dos Contratos de Financiamento dos Acionistas até ao Termo da Concessão; e
- C representa ao capital reembolsado nos termos dos Contratos de Financiamento dos Acionistas até ao Termo da Concessão;

⁴⁰ Tal como disposto na cláusula 6 do Contrato e confirmado na página 29 do Relatório e Contas da ANA de 2013.

Fonte: https://www.ana.pt/sites/default/files/documents/relatorio_de_gestao_e_contas_ana_2013_pt.pdf

⁴¹ Veja-se definição de Limiar do Valor da TIR dos Capitais Próprios, pág. 15 do Contrato.

- iv. Deduzido de qualquer pagamento em dívida, no Termo da Concessão, ao abrigo do disposto na cláusula 6 (*Pagamento Inicial*) e cláusula 27 (*Partilha de Receitas*).

Uma vez que o pagamento foi feito na totalidade, como acima referido, este valor deverá ser nulo ($v_{iv}=0$).

O valor total poderá ser definido como:

$$v_{total} = v_i + v_{ii} + v_{iii} + v_{iv} \quad (10)$$

Pese embora não existam, à data, valores detalhados que permitam o apuramento final do valor, este é da maior importância, nomeadamente para comparação com um potencial valor da concessão obtido num leilão, após a resolução do contrato.

Em tese, resolvido o contrato, seria possível ao Estado Português encetar novo procedimento concursal que, face ao realizado em 2012, beneficiaria de um contexto de mais informação e um superior desempenho global dos aeroportos que hoje integram o CC, que determinariam um valor global da concessão necessariamente superior ao obtido em 2012.

Por último, e embora não prevista no CC, poderá ser admitida uma terceira via de resolução do contrato, uma “resolução parcial”, impedindo a perda da Concessão da ANA nos restantes aeroportos contemplados no CC. No entanto, uma vez que o CC “*não consagra expressamente esta possibilidade (...), nem, aliás, o nosso ordenamento jurídico*”, não será expectável a execução desta opção (PLMJ, 2023)

8.3. Encerramento do AHD

Importa referir que, tal como disposto na cláusula 52.5 do Contrato, todos os encargos suportados com a reconversão, a demolição, a descontaminação de solos, de equipamentos e outras obrigações de preservação ambiental, subsequentes ao encerramento do AHD, bem como os decorrentes da afetação das áreas e dos edifícios a outros fins, não são da responsabilidade da Concessionária. Assim, cabe ao Estado Português suportar esses custos, tal como avaliados no “Estudo económico de desativação e rentabilização do Aeroporto Humberto Delgado” desenvolvido no âmbito da Comissão Técnica Independente.

9. Conclusão

O Contrato de Concessão estabelecido em 2012 cumpre, em 2023, o seu décimo primeiro ano.

Neste período verificou-se um crescimento muito acentuado dos níveis de procura que, conjuntamente com a aplicação do modelo de regulação económica definido, permitiu um desempenho económico-financeiro muito expressivo, ampliado pela melhoria da produtividade. No período compreendido entre 2013 e 2022, a procura total aumentou 88,4% (de 29,6 para 55,7 milhões de passageiros), e, considerando a variação entre 2013 e 2019, registou um aumento de 99,9%, isto é, duplicou no espaço de 6 anos.

O volume de negócios aumentou 124,3% no período 2013-2022, e 124,2% no período 2013 a 2019, permitindo quadruplicar o EBIDTA.

Este desempenho económico-financeiro e as dinâmicas da procura verificadas, permitiram uma elevada resiliência aos efeitos adversos da pandemia, cujo impacto, noutros aeroportos, foi, média, mais negativo do que o registado no AHD.

No conjunto dos aeroportos do grupo de *benchmark*, o aeroporto de Lisboa registou um fator de crescimento de receitas quase 10 vezes superior ao segundo classificado (Bruxelas) resultado do crescimento da procura e do aumento das taxas feito ao abrigo do modelo regulatório aplicável.

Além das correntes atividades de exploração de infraestruturas aeroportuárias, que, como referido, têm exibido uma performance operacional e financeira muito positiva, o CC tem a particularidade de enquadrar possibilidades (e responsabilidades) sobre o aumento da capacidade aeroportuária na região de Lisboa. A essas possibilidades correspondem diferentes ações ao nível da execução do contrato com as correspondentes implicações económicas, identificadas neste relatório.

Sobre o modelo regulatório conclui-se que a definição do modelo das taxas aeroportuárias tem impacto na avaliação financeira, sendo necessário redesenhar o mecanismo de regulação da RRMM no contexto da decisão de localização do novo aeroporto de Lisboa, tal como já previsto no CC.

A análise das alternativas do modelo de regulação económica demonstra que diferentes perfis de RRMM ao longo do tempo resultam em VAL diferentes, isto é, em transferência de valor entre o operador e os seus clientes, o que deverá ser objeto de ponderada análise em fase posterior.

Referências

- ANAC (2023) Modelo regulatório aeroportuário em Portugal. Apresentação partilhada com a Comissão Técnica Independente.
- ANA (2023) «Relatório do apuramento da receita regulada média máxima». (Disponível em https://www.ana.pt/sites/default/files/2023-07/relatorio_apuramento_receita_regulada_2022_ana.pdf.)
- ANA (2013) Relatório de gestão e Contas – 2013. Lisboa, Portugal
- ANA (2014) Relatório de gestão e Contas – 2013. Lisboa, Portugal
- ANA (2015) Relatório de gestão e Contas – 2013. Lisboa, Portugal
- ANA (2016) Relatório de gestão e Contas – 2013. Lisboa, Portugal
- ANA (2017) Relatório de gestão e Contas – 2013. Lisboa, Portugal
- ANA (2018) Relatório de gestão e Contas – 2013. Lisboa, Portugal
- ANA (2019) Relatório de gestão e Contas – 2013. Lisboa, Portugal
- ANA (2020) Relatório de gestão e Contas – 2013. Lisboa, Portugal
- ANA (2021) Relatório de gestão e Contas – 2013. Lisboa, Portugal
- ANA (2022) Relatório de gestão e Contas – 2013. Lisboa, Portugal
- PLMJ (2023, 27 de outubro) Estudo jurídico das vias de expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa, no quadro do Contrato de Concessão.
- TIS (2023) AAE Aeroporto – Estudos de procura aeronáutica e nos acessos terrestres: Estudo da evolução histórica no AHD. Entregável 2, Verão 01, 4256/01/01 NND.

Anexo

Fonte: ANAC

2022	TAXA UNITÁRIA POR PAX EMBARCADO (€)							
RANK	Aeroportos	Aterragem	Passageiros	Segurança	Estacionamento	Pontes	PMR	TOTAL
1	Bruxelas	4,49	22,99	7,5	0	0	0,97	35,95
2	Vienna	5,98	17,7	8,59	0	0,63	0,7	33,6
3	Genebra	5,64	14,47	11,78	0	0	1,04	32,92
4	Roma - Fiumicino	5,87	17,95	5,52	0	0,41	1,47	31,22
5	Madrid	7,79	14,93	3,27	0	0,72	0,69	27,4
6	Gatwick	5,55	19,26	0	0,98	0	0,54	26,32
7	Barcelona	7,11	13,41	3,27	0	0,65	0,69	25,13
8	Lisboa	5,34	13,05	3,54	0,29	1,23	0,64	24,09
9	Copenhaga	4,1	12,28	6,11	0	0	1,25	23,74
10	Dusseldorf	2,55	16,35	1,26	0	0,63	1,02	21,81
11	Roma - Ciampino	8,03	4,67	4	0	0	0,29	16,99
12	Dublin	5,75	9,39	0	0,83	0,21	0,69	16,88
13	Berlin-Bradenburg	4,31	7,4	0	2,65	0,99	0,89	16,23
14	Estocolmo Arlanda	2,34	8,93	0	0	0	0,5	11,77
	Mediana							25,13
	LISBOA Var. Mediana							4,11%

Fonte: ANAC

2020	TAXA UNITÁRIA POR PAX EMBARCADO (€)							
RANK	Aeroportos	Aterragem	Passageiros	Segurança	Estacionamento	Pontes	PMR	Total
1	Bruxelas	4,74	22,16	7,23	0	0	0,53	34,66
2	Vienna	5,79	17,15	8,32	0	0,61	0,46	32,33
3	Roma - Fiumicino	5,63	19,09	5,6	0	0,43	0,99	31,74
4	Madrid	8,05	15,42	3,38	0	0,74	0,71	28,3
5	Genebra	5,02	11,53	10,24	0	0	0,83	27,62
6	Barcelona	7,35	13,84	3,38	0	0,67	0,71	25,95
7	Gatwick	5,13	16,93	0	0,89	0	0,45	23,41
8	Copenhaga	4,05	11,98	6,03	0	0	0,9	22,96
9	Lisboa	5,29	12,97	1,74	0	1,22	0,45	21,67
10	Dusseldorf	2,57	15,19	0,88	0	0,63	0,58	19,85
11	Roma - Ciampino	8,12	5,26	3,98	0	0	0,17	17,53
12	Berlin Teguel	1,4	13,08	0,63	0,84	2,86	0,29	19,11
13	Dublin	5,43	8,88	0	0,42	0,11	0,58	15,42
14	Estocolmo Arlanda	2,23	8,53	0	0	0	0,48	11,24
	Mediana							23,41
	Lisboa/Mediana (%)							-7,40%

Fonte: ANAC

2018	TAXA UNITÁRIA POR PAX EMBARCADO (€)							
RANK	Aeroportos	Aterragem	Passageiros	Segurança	Estacionamento	Pontes	PMR	Total
1	Vienna	5,77	17,32	8,4	0	0,61	0,46	32,56
2	Roma - Fiumicino	5,62	19,71	5,69	0	0,54	0,86	32,43
3	Bruxelas	3,87	21,17	6,25	0	0	0,47	31,76
4	Madrid	8	15,95	3,5	0	0,85	0,6	28,91
5	Barcelona	7,32	14,31	3,5	0	0,77	0,6	26,5
6	Genebra	4,79	11,01	9,78	0	0	0,79	26,36
7	Copenhaga	4,07	12,12	6,14	0	0	0,76	23,11
8	Dublin	9,23	11,65	0	0,42	0,11	0,53	21,93
9	Gatwick	4,46	15,58	0	0,98	0	0,23	21,25
10	Lisboa	5,11	12,52	1,74	0	1,18	0,4	20,95
11	Dusseldorf	2,57	15,19	0,88	0	0,63	0,58	19,85
12	Roma - Ciampino	8,56	5,36	3,8	0	0	0,12	17,85
13	Berlin Teguel	1,4	13,08	0,63	0,84	2,86	0,29	19,11
14	Estocolmo Arlanda	1,05	9,12	0	0	0	0,39	10,56
	Mediana							23,11
	Lisboa/Mediana (%)							-9,30%

Fonte: ANAC

2016		
RANK	Aeropostos	Total
1	Vienna	32,25
2	Roma - Fiumicino	31,69
3	Madrid	30,32
4	Bruxelas	29,64
5	Barcelona	27,81
6	Genebra	27,19
7	Gatwick	24,81
8	Copenhaga	24,42
9	Dublin	22,73
10	Roma - Ciampino	21,03
11	Lisboa	20,45
12	Dusseldorf	20,18
13	Berlin Teguel	18,18
14	Estocolmo Arlanda	11,93
	Mediana	24,81
	Lisboa/Mediana (%)	-17,60%