

Incremento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa

Agenda da apresentação

1. Condicionantes do Contrato de Concessão
2. Capacidade do AHD para cumprir o papel de HUB da TAP no médio /longo prazo
1. Conclusões e Perguntas

1. Condicionantes do Contrato de Concessão

42. DIREITOS E OBRIGAÇÕES EM RELAÇÃO AO AEROPORTO DA PORTELA

42.1 A Concessionária deve envidar os melhores esforços para maximizar a capacidade operacional das Infraestruturas Aeroportuárias do Aeroporto da Portela até à abertura do NAL.

42.2 O Concedente deve envidar esforços razoáveis para assegurar que todas as Entidades Públicas têm recursos e competências adequados para colaborar com a Concessionária, sempre que esta o requeira, na implementação de medidas tendentes à maximização da capacidade operacional das Infraestruturas Aeroportuárias do Aeroporto da Portela até à abertura do NAL.

42.3 Até à celebração pelo Concedente de acordos vinculativos para o desenvolvimento do NAL, a Concessionária deve envidar esforços razoáveis no sentido de apurar o seguinte:

- (a) se o aumento da capacidade operacional existente das Infraestruturas Aeroportuárias do Aeroporto da Portela, ou
- (b) se o desenvolvimento de locais alternativos ou das infraestruturas existentes para fazer face ao crescimento esperado da procura para a uma maior capacidade das Infraestruturas Aeroportuárias na zona de Lisboa,

se afiguram alternativas mais eficientes e menos dispendiosas para o Concedente do que o desenvolvimento do NAL (*Alternativa da Concessionária para o NAL*). A Concessionária pode submeter propostas ao Concedente, para este efeito, na modalidade de propostas de Modificação da Concessionária.

1ª condicionante



... Condicionantes do Contrato de Concessão

44. INÍCIO DAS NEGOCIAÇÕES DO NAL

44.1 A Concessionária obriga-se a realizar um Estudo Anual de Capacidade das Infraestruturas Aeroportuárias da Portela, no prazo de noventa (90) dias a contar de cada ano transcorrido sobre a Data da Assinatura.

44.2 A verificação de três (3) ou mais Fatores de Capacidade, no mesmo Ano da Concessão, constitui a Concessionária na obrigação de informar o Concedente de que ocorreu um Fator de Desencadeamento.

2ª condicionante :

O alerta ao Concedente, apenas quando se verificassem os três fatores de capacidade, é incompreensível atentos os **tempos mínimos necessários para viabilizar crescimentos de capacidade aeroportuária , nunca inferiores a 3 / 4 anos .**

Em 2017 todos os fatores de capacidade foram excedidos!

45.4 Caso a Concessionária considere que as Especificações Mínimas para o NAL não são, à data, a solução mais eficiente para o desenvolvimento da capacidade aeroportuária para a área de Lisboa, pode justificadamente e em acréscimo ao Relatório Inicial (“*High Level Assumption Report*”) elaborado de acordo com a Cláusula 45.3:

- (a) propor um relatório inicial (“*high level assumption report*”) alternativo, com base em especificações alternativas para o NAL; e/ou
- (b) propor um relatório inicial (“*high level assumption report*”) alternativo para uma Alternativa da Concessionária para o NAL, desde que demonstre que não é provável que ocorra um Fator de Desencadeamento no Aeroporto da Portela, no prazo mínimo de dez (10) anos a contar da conclusão da Alternativa da Concessionária para o NAL,

no pressuposto de que qualquer dos indicados relatórios iniciais alternativos seja apresentado no prazo de seis (6) meses estabelecido para o Relatório Inicial (“*High Level Assumption Report*”) previsto no número anterior.

3ª condicionante :

O Anexo 16 ao Contrato de Concessão contém as Especificações Mínimas para o NAL (entenda-se : os requisitos técnicos) que decorriam de estudos anteriores da tipologia e dimensão da procura esperada num horizonte de médio e longo prazo , nunca inferior a 30 anos.

Permitiu-se assim que a Concessionária pudesse apresentar “**uma Alternativa da Concessionária para o NAL**” , a ser aprovada pelo Concedente que não respeita as especificações do Anexo 16 !!!

2. Capacidade do AHD para cumprir o papel de HUB da TAP no médio /longo prazo

2.1 lay out

e

área ocupada



Airport	No. of Runways	Total Annual Mvts.	Total Annual Passenger (mppa)	Total Annual Cargo.	Land Area (ha)
CDG	4	517,657	48.1	1,610,484	3,238
LHR	3	466,815	64.2	1,402,000	1,117
Frankfurt	3	458,731	49.3	(2001) 1,613,292	1,900
AMS	5	432,480	39.2	1,222,594	2,678
BRU	3	326,050	21.5	687,384	1,245
ZRH	3	325,622	22.4	545,423	783
MUC	2	302,412	22.9	148,018	1,500
FCO	4	283,449	26.2	202,400	1,600
ARN	2	279,383	18.2	120,535	3,100
LGW	1	260,858	31.9	338,246	683
ORY	3	243,586	25.3	120,638	1,530
OSL	2	204,275	14.2	82,383	1,300
MAN	2	191,846	18.4	122,143	883
ATH	2	186,058	(2000) 13.3	123,397	1,700

- Charles De Gaulle
- Heathrow
- Frankfurt
- Amesterdam
- Bruxelas
- Zurique
- Munique
- Roma
- Arlanda (Estocolmo)
- Gatwick)
- Orly (Paris)
- Oslo)
- Manchester
- Atenas

Notas : a) adicionando a área do AT1 e reduto TAP + / - 25ha
 b) a construção da Avenida Santos e Castro sacrificou 13ha

Lisboa AHD **490 ha**

2.2 Capacidade declarada – Verão IATA 2019

SUMMER 2019 (31MAR/26OCT)

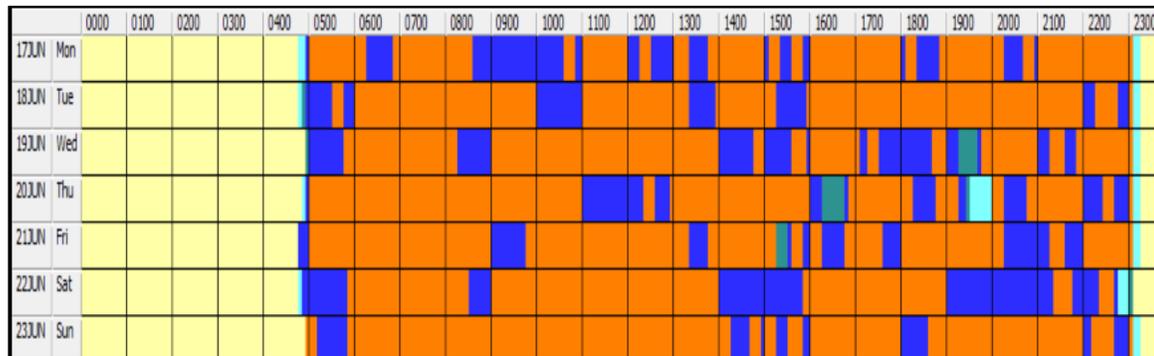
LISBOA										
TIME (UTC)	00H00 06H59	07H00 08H59	09H00 09H59	10H00 10H59	11H00 13H59	14H00 14H59	15H00 17H59	18H00 19H59	20H00 20H59	21H00 23H59
Runway										
Ttl mvts per 60'	38	40	35	37	38	39	38	40	34	38
Arr or Dep per 60'	26	26	23	26	26	26	26	26	23	26
Ttl mvts per 15'	12	12	10	12	12	12	12	12	10	12
Arr or Dep per 15'	10	10	9	10	10	10	10	10	9	10
Ttl mvts per 5'	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Apron										
Capacity	63									
Terminal 1										
Departures										
Pax flow Dep per 60'	5.000									
N/Schengen Dep per 60'	2.300									
Schengen Dep per 60'	2.700									
Arrivals										
Pax flow Arr per 60'	5.000									
N/Schengen Arr per 60'	2.300									
Terminal 2										
Groups of airlines of EasyJet, Transavia, Ryanair, Norwegian, Blue Air and WizzAir										
Departures										
Pax flow Dep per 60'	1.600									
N/Schengen Dep per 60'	600									
Schengen Dep per 60'	1.250									
Others										
Night restrictions (A)										
Parking sup 18 hours (B)										
Parking sup 3 hours (C)										
Acft over ICAO code E (D)										

Média horária do período diurno 38 mov

- (A) LIMITED NUMBER OF SLOTS BETWEEN 00H00 AND 06H00 LOCAL TIME IN ACCORDANCE WITH NOISE REGULATION LAW.
 (B) HOME BASED AIRCRAFT PARKING FOR MORE THAN 18 HOURS REQUIRES PREVIOUS AUTHORIZATION FROM AIRPORT OPERATIONS MANAGEMENT.
 (C) NON BASED AIRCRAFT PARKING FOR MORE THAN 03 HOURS REQUIRES PREVIOUS AUTHORIZATION FROM AIRPORT OPERATIONS MANAGEMENT.
 (D) AIRCRAFTS WITH ICAO CODE ABOVE E, A340-600 AND B777-300 REQUIRES PREVIOUS COORDINATION WITH AIRPORT OPERATION MANAGEMENT.

2.2 Procura de slots

NAC CHART S19 – SAL
LIS - Arrivals- Runway Availability
Typical busy week



NAC CHART S19 – SAL
LIS - Departures- Runway Availability
Typical busy week



Notas : a) Com exceção do período noturno pode dizer-se que não há slots disponíveis

b) A dificuldade acrescida para as Companhias Aéreas surge da necessidade de compatibilizar o slot do aeroporto de origem com o do aeroporto destino sobretudo se voa entre dois aeroportos com escassez de slots.

2.3 operação Hub

Conceito



Vantagens

Aeroporto

1. Expande a catchment area (área de influência) do aeroporto para outros países e até continentes potenciando crescimentos sustentados.
2. Cria potencial adicional para os negócios não aviação.

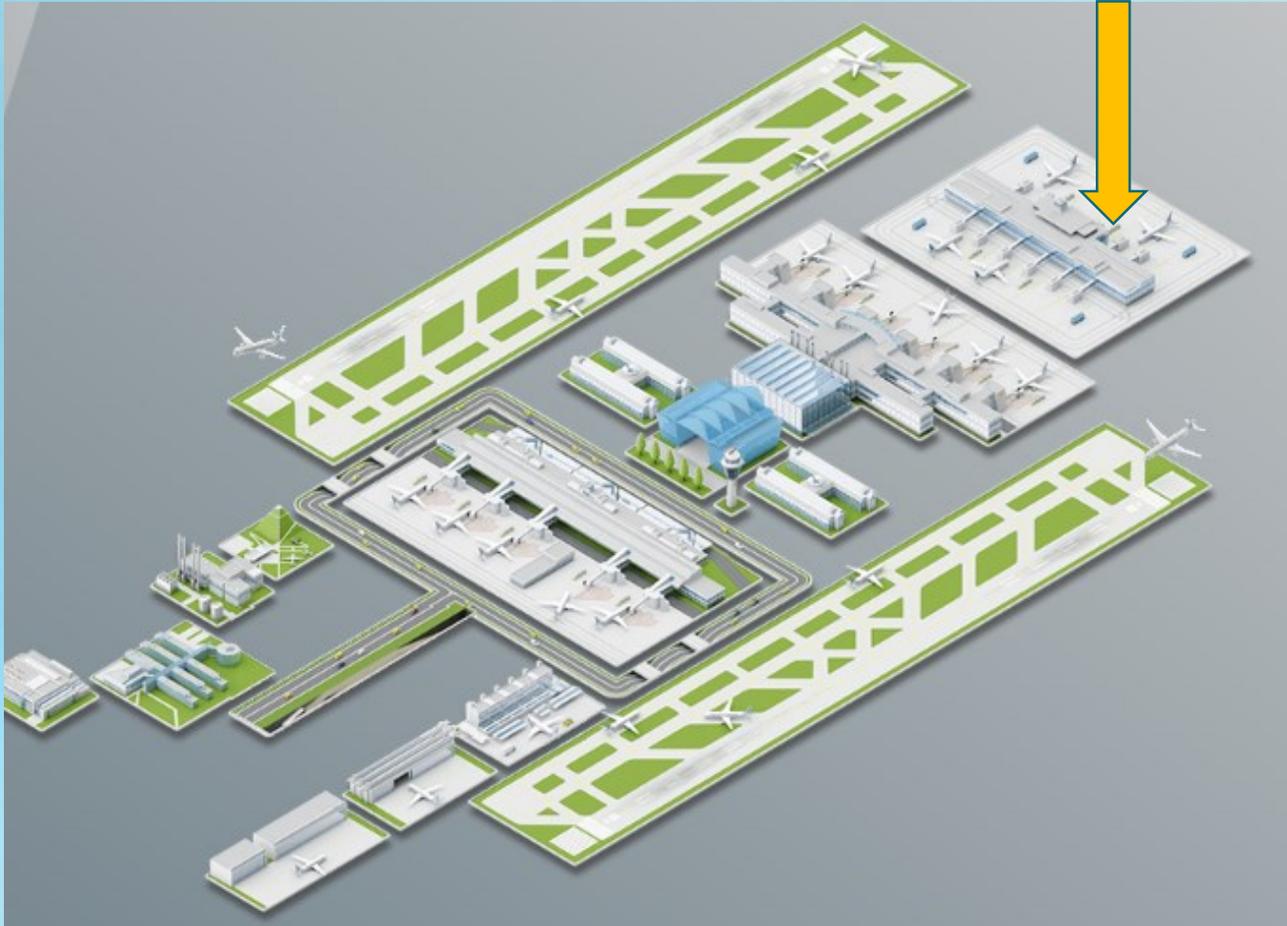
Companhia Aérea

1. Permite melhorar os load factors (coeficientes de ocupação) da Companhia pela integração no mesmo voo de passageiros locais e passageiros em transferência.
2. As transferências informais (sobretudo a partir das LCC) têm ajudado a melhorar o desempenho das companhias full service

Requisitos

1. Capacidade no lado ar , sobretudo stands, para processar , em simultâneo , as aeronaves do tráfego de longo e médio curso
2. Lay out do terminal para permitir tempos entre voos (minimum connecting time) competitivos em relação a outros Hubs (Munique e Viena lutam, entre si para ter um MCT mais competitivo)
3. Capacidade de outros prestadores de serviços , ex. autoridade de fronteira para aderir a um processamento célere
4. Disponibilidade de slots para uma programação de rede mais complexa que a da operação ponto a ponto

...operação Hub



Aeroporto de Munique

Expressão numérica do tráfego de transferência no AHD em 2017

Passageiros em transferência na busy hour de 2017		
Fluxo	Partidas	36% dos pax a embarcar
	Chegadas	40% dos pax chegados

Nota : O Hub é importante para a TAP, a ANA e o país

3. Conclusões e Perguntas

1. A TAP tem afirmado que a sua operação Hub deve permanecer no AHD (o comprimento da pista do Montijo também o determina) até existir um novo aeroporto com capacidade para processar o tráfego Hub;
2. O AHD tem escassez de espaço para estacionamento de aeronaves, desde 1998. O crescimento possível é no espaço hoje ocupado pela pista 17/35 , ainda não desativada, apesar de os estudos terem ficado concluídos em 2014. O aumento previsto poderá não ser suficiente para a renovação da frota da TAP , já em curso;
3. A capacidade da pista (traduzida em slots) poderá aumentar em 8 movimentos por hora (segundo o estudo do Eurocontrol) se as propostas de reorganização do espaço aéreo forem aceites pela Força Aérea. Deste acréscimo de capacidade 20% deverão ser reservados a new entrants (regulamento europeu das faixas horárias);
4. As companhias aéreas (designadamente as LCC) parecem pretender manter os direitos de slots que têm no AHD mesmo que aceitem ir para o Montijo crescer, isto é, obter novos slots . Por razões de concorrência comercial pode entender-se essa atitude. Não se conhece nenhum acordo que permita antecipar uma perspetiva diferente;
5. Os incentivos económicos através da redução de taxas (que as companhias do AHD teriam de pagar) pode não ser suficiente dado que as taxas aeroportuárias têm um peso pouco relevante na estrutura de custos operacionais de uma Companhia;
6. Por todas estas condicionantes o estudo do Eurocontrol previa novo esgotamento da capacidade do AHD em 2030! Note-se que as previsões de tráfego que sustentaram este estudo eram sensivelmente inferiores aos valores estatísticos que já se verificaram em 2016/17 e 18.
7. Atendendo a que o Montijo não permite a operação de aeronaves widebody , as que suportam os voos intercontinentais , não sendo uma infraestrutura equivalente ao AHD no que respeita ao avião crítico a operar, como continuar a garantir a operação Hub?
8. Qual é afinal o nosso horizonte de Planeamento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa ? A alternativa apresentada pela concessionária serve os interesses do país no longo prazo? Foram considerados os volumes de investimento , designadamente o custo por unidade de capacidade? (Na última expansão de capacidade da Portela cada movimento/hora custou o triplo do que teria custado no NAL)

Nota final : a título informativo indicam-se os aeroportos europeus que se deslocalizaram, nas últimas décadas, para fora das cidades que servem :

Munique - 1992
Oslo - 1998
Atenas - 2000
Berlim - 2011 (previsão que não se confirmou por problemas com o Projeto)

Slide extra com os valores de investimento do NAL

Item	Itens do CAPEX sujeitos à procura - Fase I	Actual Plano de Custos
A	Obras preliminares	187.535.545
B	Estradas e estacionamento de veículos	145.883.881
C	Terminal	488.283.749
D	Piers	383.783.008
E	Infra-estrutura do lado ar	371.780.078
F	Infra-estrutura intermodal	108.888.877
G	Outras obras	338.333.384
Total dos custos base de construção		1.916.897.951

I	Contingências	255.112.408
---	---------------	-------------

	Empreiteiro e Custos físicos não especificados @ 7%	134.182.155
	Custos de projecto não especificados @ 3%	57.506.638
	Revisão e supervisão da construção @ 2,5%	47.922.198

Total dos itens do CAPEX sujeitos à procura - Fase I		2.411.611.330
---	--	----------------------

J1	CAPEX não sujeito à procura	366.749.483
----	-----------------------------	-------------

J2	Itens não incluídos no CAPEX	
----	------------------------------	--

	Custo RAVE para ligação à rede principal do TGV	221.000.000
--	---	-------------

	Evento de realocação e indemnização à Força Aérea	244.500.000
--	---	-------------

Custo total do projecto - LNEC		3.233.860.813
---------------------------------------	--	----------------------

Investimento NAL - ABERTURA

K	Itens adicionais ao estudo do LNEC	
---	------------------------------------	--

	Manutenção TAP	37.654.449
--	----------------	------------

	Forças Armadas	17.534.779
--	----------------	------------

	Nova sede da ANA	11.800.000
--	------------------	------------

	Estradas da zona comercial aeroportuária e infra-estrutura dos serviços de abastecimento	29.433.389
--	--	------------

	Expropriações de Terrenos fora do CTA	14.690.517
--	---------------------------------------	------------

	Compensações dos Arrozaís	12.500.000
--	---------------------------	------------

Total Custo de Projecto - Fase I		3.357.483.947
---	--	----------------------