



REPÚBLICA PORTUGUESA

GABINETE DO MINISTRO DAS
INFRAESTRUTURAS E DA HABITAÇÃO

Exma. Senhora
Chefe do Gabinete de S. Exa. o Secretário de
Estado dos Assuntos Parlamentares
Dr.ª Catarina Gamboa
Palácio de São Bento
1249-068 Lisboa

SUA REFERÊNCIA
3927

SUA COMUNICAÇÃO DE
12-10-2020

NOSSA REFERÊNCIA
Nº: 1247/2021
ENT.: 6852/2020
PROC. Nº: 032/2020

DATA
23-03-2021

ASSUNTO: Requerimento n.º 11/XIV/2ª - Documentos que vinculam o Estado Português e a ANA - Aeroportos de Portugal (VINCI AIRPORTS)

Na sequência do Ofício acima identificado, e em resposta ao requerimento n.º 11/XIV (2.ª) formulada pelos Senhores Deputados do Grupo Parlamentar do CDS-PP, encarrega-me Sua Excelência, o Ministro das Infraestruturas e da Habitação, que tendo em vista o cumprimento do solicitado quanto à documentação relativa ao contrato de concessão o Governo tem encetado as diligências necessárias junto da ANAC.

A informação relevante em falta relativa ao contrato de concessão e seus anexos está disponibilizada no seguinte endereço:

<https://www.anac.pt/vPT/Generico/conteratoconcessaoaeroportuario/Paginas/ContratodeConcessaoAeroportuario.aspx>

Por motivos informáticos ainda não foi possível publicar no mesmo local os anexos 5 (lista de bens imóveis afetos à concessão), 6 (lista de bens móveis afetos à concessão) e 17 (modelo de acordo direto). Este gabinete continua a trabalhar com o regulador tendo em vista a publicação dos referidos anexos. Quando tal for possível, os mesmos serão acessíveis publicamente a partir do endereço já indicado.

No entanto, como refere o regulador em interação recente com este ministério, importa "salientar que estes anexos não concorrem diretamente para a regulação económica do contrato de concessão e que o anexo 6 em particular, face à sua natureza, já se encontrará necessariamente desatualizado.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Maria Antónia
Barbosa de Araújo

Assinado de forma digital por
Maria Antónia Barbosa de
Araújo
Dados: 2021.03.23 18:05:24 Z

(Maria Antónia Barbosa de Araújo)

ACORDO COMPLEMENTAR N. 2 AO MEMORANDO DE ENTENDIMENTO DE 15
DE FEVEREIRO DE 2017

Entre:

O **ESTADO PORTUGUÊS**, neste ato representado pelo Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Pedro Marques, e pelo Secretário de Estado Adjunto e das Finanças, Ricardo Mourinho Félix, doravante designado por Concedente,

e

A **ANA – AEROPORTOS DE PORTUGAL, S.A.**, pessoa coletiva n.º 500 700 834, com sede no Edifício 120, Rua D, Aeroporto de Lisboa, Lisboa, Portugal, com o capital social de € 200.000.000,00, neste ato representada pelo Presidente do Conselho de Administração, José Luís Arnaut, e pelo Presidente da Comissão Executiva, Thierry Ligonnière, doravante designada por Concessionária,

Também designadas por Partes quando conjuntamente referidas,

Considerando que:

1. No dia 31 de outubro de 2017, a Concessionária procedeu à apresentação, junto do Concedente, nos termos e para os efeitos da Cláusula 42.3 do Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores celebrado entre as Partes no dia 14 de dezembro de 2012 (“**Contrato de Concessão**”) e da Cláusula 4 do Memorando de Entendimento de 15 de fevereiro de 2017 (“**MdE**”), de uma proposta preliminar, não vinculativa, de Alternativa da Concessionária para o NAL (“**Proposta Preliminar**”).
2. Na sequência da apresentação da Proposta Preliminar foi desencadeado, pelo Estado Português, o processo de negociação de uma Alternativa da Concessionária para o NAL (“**Processo Negocial**”), tal como definido no Acordo Complementar de 14 de agosto de 2018 (“**Acordo Complementar n.º 1**”).

3. As Partes pretendem, assim, através do presente instrumento, assinalar a evolução favorável do Processo Negocial e registar o consenso alcançado relativamente aos pressupostos financeiros e operacionais e aos princípios de Regulação Económica.
4. Complementarmente, é reconhecido pelas Partes que a Alternativa da Concessionária para o NAL implica o prolongamento do Aeroporto Humberto Delgado (“AHD”), enquanto principal infraestrutura aeroportuária do país, por um longo período, entendendo por isso dever assegurar que a sua ampliação seja realizada de forma coordenada e integrada com a Cidade de Lisboa, tendo em vista assegurar as soluções adequadas para os residentes, nomeadamente considerando as questões do ruído, bem como para os utilizadores e operadores do aeroporto, dando para o efeito sequência ao previsto neste domínio no MdE. A Concessionária compromete-se a apresentar à Câmara Municipal de Lisboa um Plano de Redução dos Impactos do Ruído no AHD.

É celebrado o presente Acordo Complementar n.º 2 ao Memorando de Entendimento de 15 de fevereiro de 2017 (adiante o “**Acordo Complementar n.º 2**” ou simplesmente “**Acordo**”), nos termos e com os fundamentos seguintes:

Cláusula 1.ª

Definições

1. No Acordo Complementar n.º 2, incluindo o Anexo 1 ao mesmo, todos os termos iniciados por maiúscula têm o significado que lhes é atribuído no Contrato de Concessão e nos seus Anexos, bem como no Acordo Complementar de 14 de agosto de 2018, salvo se o presente Acordo lhes atribuir expressamente outro significado.
2. Os termos abaixo referidos, quando são indicados em maiúscula no Acordo e no seu Anexo 1, têm o seguinte significado:
 - a) “**Atividades Reguladas**”: as atividades e serviços sujeitos a Regulação Económica referidos no Apêndice A do Anexo 12 ao Contrato de Concessão.
 - b) “**Aeroportos de Lisboa**”: conjunto dos Aeroportos Humberto Delgado (“**AHD**”) e do Montijo.
 - c) **CAPEX**: o montante de investimentos despendido pela Concessionária na construção, aquisição, modernização ou prolongamento da vida útil dos ativos físicos afetos à Concessão e suscetível de ser reconhecido como ativo, de acordo com o normativo contabilístico aplicável.

- d) **Modelo Financeiro:** o modelo financeiro de referência, contendo os pressupostos considerados pelas Partes para efeitos de estabilização dos Princípios da Proposta Financeira, que consta do Apêndice A do Anexo 1.
- e) **Princípios da Proposta Financeira:** os elementos, sobretudo relativos à Regulação Económica, à solução técnica e aos pressupostos financeiros e operacionais, relativamente aos quais as Partes chegaram a um consenso e que constam do corpo do Anexo 1 ao presente Acordo.
- f) **Proposta Final:** a proposta definitiva e vinculativa da Concessionária para uma Alternativa da Concessionária para o NAL que deverá acompanhar a Ata Final do Processo Negocial e que deverá refletir todos os consensos e resultados alcançados ao longo deste processo.
- g) **Receita Regulada Média Autorizada (“RRMA”):** quociente máximo autorizado entre o total das receitas brutas das Atividades Reguladas em determinado ano civil nos Aeroportos de Lisboa, decorrentes da aplicação das diversas taxas a vigorar nesse ano ao conjunto daquelas atividades, e o número total de Passageiros Terminais que se estima que venham a ser movimentados nestes aeroportos no ano civil em causa.
- h) **Receita Regulada Média Estimada (“RRME”):** quociente entre o total das receitas brutas estimadas das Atividades Reguladas para determinado ano civil nos Aeroportos de Lisboa, decorrentes da aplicação das diversas taxas a vigorar nesse ano ao conjunto daquelas atividades, e o número total de Passageiros Terminais que se estima que venham a ser movimentados nestes aeroportos no ano civil em causa. A RRME não pode, em determinado ano, ultrapassar o valor previsto para a RMM para esse mesmo ano, nos termos do Anexo 1.
- i) **Receita Regulada Média Real (“RRMR”):** quociente entre o total das receitas brutas das Atividades Reguladas efetivamente apuradas em determinado ano civil nos Aeroportos de Lisboa, decorrentes da aplicação das diversas taxas a vigorar nesse ano ao conjunto daquelas atividades, e o número total de Passageiros Terminais efetivamente movimentados nestes aeroportos no ano civil em causa.

Cláusula 2.ª

Objeto

1. O presente Acordo estabiliza os principais elementos, sobretudo relativos à Regulação Económica, à solução técnica e aos pressupostos financeiros e operacionais, relativamente aos quais já existe

um entendimento entre as Partes, reconhecendo estas que os mesmos deverão ser incluídos na Proposta Final de Alternativa da Concessionária para o NAL.

2. O conjunto dos elementos referidos no número anterior consta dos Princípios da Proposta Financeira que incorporam o Anexo 1 do Acordo.
3. O Modelo Financeiro que consta do Apêndice A do Anexo 1 tem carácter meramente instrumental e densificador do estabelecido no corpo desse Anexo, não integrando o futuro Contrato de Concessão alterado.

Cláusula 3.^a

Evolução do Processo Negocial

1. As Partes comprometem-se a adotar os Princípios da Proposta Financeira nas futuras interações no âmbito do Processo Negocial.
2. Em caso de divergência, o disposto no presente Acordo Complementar n.º 2 prevalece sobre as disposições aplicáveis do MdE celebrado em 15 de fevereiro de 2017 e do Acordo Complementar de 14 de agosto de 2018.

Cláusula 4.^a

Condições

1. As Partes reconhecem expressamente que os Princípios da Proposta Financeira, bem como os respetivos pressupostos e impactes no Modelo Financeiro, se consideram estabilizados, sem prejuízo do seu ajustamento em caso de deteção de erros de modelação financeira ou da ocorrência de factos supervenientes com impacto relevante, de forma a manter idênticos níveis de exposição ao risco e de rentabilidade acordados.
2. Quaisquer aspetos não contemplados expressamente nos Princípios da Proposta Financeira devem considerar-se como não tendo sido ainda estabilizados pelas Partes no âmbito do Processo Negocial.

Cláusula 5.^a

Conclusão do Processo Negocial

1. As Partes reiteram o compromisso de finalizar a negociação e consensualizar as minutas dos instrumentos jurídicos necessárias à conclusão do Processo Negocial o mais brevemente possível,

- devendo a Ata Final do mesmo ser formalizada, desejavelmente, até 30 dias úteis após o conhecimento do teor da Declaração de Impacte Ambiental relativa ao Aeroporto do Montijo.
2. As Partes acordam a prorrogação do prazo previsto no n.º 2 da Cláusula 3.ª do Acordo Complementar n.º 1 até 31 de outubro de 2019.
 3. Sem prejuízo do disposto na Cláusula 6.ª do Acordo Complementar n.º 1, a conclusão do Processo Negocial determina a cessação dos efeitos do presente Acordo, do Acordo Complementar n.º 1 e do MdE.

Lisboa, 08 de janeiro de 2019

Pelo Estado Português,

----- O Ministro do Planeamento e das Infraestruturas — O Secretário de Estado Adjunto e das Finanças



Pedro Marques



Ricardo Mourinho Félix

Pela ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.,

O Presidente do Conselho de Administração



José Luís Arnaut

O Presidente da Comissão Executiva



Thierry Ligonnière

ANEXO 1

Princípios da Proposta Financeira

I. Investimento

- a. O investimento no Aeroporto Humberto Delgado (“AHD”) será ajustado às previsões de evolução da procura, envolvendo os seguintes montantes estimados, a preços constantes de dezembro de 2017:
 - i. 2019 a 2022 - 130 M€
 - ii. 2023 a 2028 - 523 M€
 - iii. 2029 a 2041 [total agregado] - 247 M€
- b. A Concessionária desenvolverá os melhores esforços para garantir a realização dos investimentos que respondam à evolução da procura até 2022, independentemente do momento da obtenção da Declaração de Impacte Ambiental relativa ao desenvolvimento do aeroporto do Montijo e da assinatura do Contrato de Concessão alterado.
- c. As Partes reconhecem que o calendário de realização de alguns dos investimentos previstos no ponto i. da alínea a., está condicionado ao encerramento da pista 17/35.
- d. No âmbito do projeto de expansão aeroportuária de Lisboa, e sem prejuízo das obrigações legais a que a Concessionária está sujeita, esta, com o apoio do Concedente, continuará a promover com as autarquias interessadas, a avaliação e o estudo das acessibilidades rodoviárias ao AHD e ao aeroporto complementar a instalar no Montijo, tendo em vista assegurar o seu adequado desempenho em face da evolução esperada da procura e das soluções propostas para a expansão aeroportuária.

Nesse sentido, a Concessionária compromete-se a desenvolver os estudos, a submeter à aprovação da Câmara Municipal de Lisboa, e a financiar, dentro dos limites definidos no presente acordo, as acessibilidades ao AHD necessárias à criação de alternativas à 2ª Circular como via central de acesso ao aeroporto por parte de quem acede de fora do município de Lisboa e que acomodem convenientemente os níveis de tráfego previstos.

Sem prejuízo do parágrafo precedente, e tendo em conta os impactos da expansão do AHD, o Concedente e a Concessionária acordam entre si desenvolver futuros planos de acessibilidades, que submeterão a Câmara Municipal de Lisboa.

- e. A Concessionária compromete-se ainda a desenvolver os projetos aeroportuários em estreita articulação com os municípios, tendo em vista assegurar as soluções mais adequadas em termos de inserção urbana, e de acordo com as disposições legais aplicáveis.
- f. A Concessionária assume, na sua proposta, o pagamento ao Concedente de um montante fixo e global de 156 M€ (a preços constantes de dezembro de 2017), adicionalmente aos montantes previstos nas alíneas a. e h., para indemnizações e outras compensações e/ou trabalhos complementares necessários à implementação da Alternativa da Concessionária para o NAL, de acordo com o calendário de execução indicado no modelo financeiro constante do Apêndice A. Este montante integra nomeadamente a contribuição da Concessionária ao financiamento das obras objeto da alínea d. anterior.
- g. A Concessionária assume o gasto associado a um prolongamento do *Taxiway* paralelo à pista 03/21 do AHD, com entradas múltiplas para a pista 21, até ao montante de 50 M€ previsto no Modelo Financeiro e incluído nos montantes indicados na alínea a., devendo este investimento ser efetivamente realizado independentemente da assinatura do Contrato de Concessão alterado, tendo em conta a evolução das necessidades da procura, mas nunca ultrapassando 2023.
- h. Desenvolvimento do calendário de execução do investimento no Aeroporto do Montijo em termos que permitam a execução faseada do projeto de forma ajustada à evolução da procura nesta infraestrutura. O investimento estimado no aeroporto do Montijo será o seguinte (a preços constantes de dezembro de 2017):
- (i) Fase 1, a decorrer entre 2019 e 2022 - 517 M€;
 - (ii) Fase 2, a decorrer a partir de 2033 - 174 M€.
- i. Tendo em vista permitir ao Concedente, em face da evolução que venha a ocorrer a médio/longo prazo, designadamente quanto à procura, manter todas as opções em aberto quanto ao desenvolvimento futuro da capacidade de resposta infraestrutural aeroportuária na região de Lisboa, foi desconsiderado o impacto financeiro do investimento a realizar no AHD pós 2041, tendo sido, conseqüentemente, considerada a moderação do crescimento da procura a partir de 2046.
- j. A Concessionária assume o compromisso de assegurar que o investimento a realizar no AHD é efetuado em condições adequadas de mercado, comprometendo-se, para isso, a promover procedimentos de contratação competitivos, designadamente através do convite de duas ou mais entidades, ou consórcios de entidades, com reputada competência técnica e capacidade

financeira, sempre que estejam em causa investimentos de valor significativo acima de limiares a acordar entre as Partes.

- k. A Concessionária compromete-se a informar o Concedente, relativamente a cada um destes investimentos, sobre os concorrentes consultados, bem como sobre as condições económicas e financeiras das propostas apresentadas, incluindo os respetivos preços unitários, bem como sobre os respetivos contratos celebrados.

II. Modelo Económico-Financeiro

II.1. Estrutura de financiamento

Os impactes decorrentes da estrutura e custo do financiamento alheio foram considerados na evolução das taxas aeroportuárias nos Aeroportos de Lisboa, concretamente na determinação do Fator S aplicável ao período regulatório entre 2023 e 2033, de acordo com a modelização financeira desenvolvida (*cf.* Apêndice A).

Na Proposta Final da Concessionária será considerada para efeitos de cálculo das variáveis da Regulação Económica uma estrutura de financiamento teórica envolvendo o recurso a 450 milhões de euros de capitais alheios, com uma maturidade de 20 anos e com serviço de dívida constante, de capital e juros, considerando uma remuneração *all in* anual de 4%. Para o mesmo efeito considerar-se-á que o restante financiamento será assegurado através de fundos próprios ou acionistas.

As Partes acordam que, sem prejuízo do acima referido, a Concessionária mantém a sua liberdade de decisão relativamente às fontes de financiamento das suas obrigações de investimento, sendo claro que eventuais alterações nas fontes de financiamento decididas pela Concessionária não justificam um ajustamento do Fator S.

II.2. Alteração das condições regulatórias relativas aos Aeroportos de Lisboa

II.2.1. Princípios gerais do novo regime regulatório

- a) O Aeroporto Humberto Delgado e o Aeroporto do Montijo devem ser considerados conjuntamente para efeitos de apuramento de receita e são conjuntamente designados por “Aeroportos de Lisboa”, devendo esta definição constar da Cláusula 1. do Contrato de Concessão.
- b) O novo regime regulatório dos Aeroportos de Lisboa funda-se no princípio de que, sem prejuízo da liberdade de modelação tarifária atribuída à Concessionária, nos termos e com os

limites estabelecidos na lei, as taxas aeroportuárias praticadas pela Concessionária passam a ficar sujeitas aos limites da Receita Média Máxima (“RMM” ou *price cap*), da evolução anual máxima da RRMA, RRME e RRMR e, ainda, do resultado do teste comparativo (*benchmark*), consoante aplicável.

- c) A RRMA no ano n, será determinada tendo por referência a RRME verificada no ano n-1 e o aumento da RRME prevista para o ano n, cujo resultado será ajustado de acordo com a diferença apurada entre a RRMA fixada para o ano n-2 e a RRMR no mesmo ano.
- d) Salvo especificação em contrário neste Anexo, o limite máximo de atualização da RRME em cada ano decorrente da aplicação das taxas das Atividades Reguladas não prejudica a liberdade de modelação de taxas conferida à Concessionária, nos termos e com os limites estabelecidos na lei.
- e) Contudo, caso essa modelação conduza à obtenção de uma RRMR distinta da RRMA, o efeito daí resultante deverá ser considerado como ajustamento na fixação da próxima RRMA que venha a ser apurada.
- f) O novo regime regulatório implica a autonomização das regras aplicáveis aos Aeroportos de Lisboa face às regras dos aeroportos dos Açores, da Madeira e do Terminal Civil de Beja, que passam a ter um regime equiparável aos aeroportos do Porto e de Faro, deixando de existir o “Grupo de Lisboa” tal como definido e regulado no Contrato de Concessão.
- g) O novo regime regulatório pressupõe a eliminação do efeito futuro decorrente do Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar (“CRLA”), devendo ser desconsiderado o efeito deste contributo no cálculo da RMM e da RRME do ano base de comparação (ano n-2).
- h) Atento o referido nas alíneas anteriores, e sem prejuízo das especificidades referidas no ponto seguinte, as fórmulas de cálculo da RRME e RRMA serão as seguintes:

$$RRME_n = RRME_{n-1} \times (1 + \text{Evolução autorizada da RRME para o ano } n)$$

$$RRMA_n = RRME_n + (RRMA_{n-2} - RRMR_{n-2}) \times \frac{\text{Tráfego real}_{n-2}}{\text{Tráfego estimado}_n} \times (1 + \text{Fator Indexação IPCH}_{\text{agosto } n-1/\text{agosto } n-3}) \times (1 + \text{Taxa de juro})$$

Em que,

- o Tráfego real : o número total de Passageiros Terminais efetivamente movimentados nos Aeroportos de Lisboa no ano civil em causa,

- Tráfego estimado: o número total de Passageiros Terminais que se estima que venham a ser movimentados nos Aeroportos de Lisboa no ano civil em causa, e
- Taxa de juro: correspondente à Taxa de Juro Base do Banco Central Europeu (BCE) acrescida de dois pontos percentuais.

II.2.2. Regras específicas dos períodos regulatórios a considerar

a) Ratio subjacente

- A Fase 1 do novo regime regulatório, que abrange o período de 2020 a 2022, funda-se no princípio base segundo o qual, em razão dos investimentos de expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa a realizar, é necessário um ajustamento especial das taxas das Atividades Reguladas praticadas no AHD.
- O ajustamento especial de taxas, a ocorrer no período de 2020 a 2022, tem subjacente a entrada em vigor do Contrato de Concessão alterado no início de 2020. Caso não se verifique a entrada em vigor do Contrato de Concessão no início do ano de 2020 ou a Regulação Económica não possa ser aplicada na data prevista, serão ajustadas as taxas aplicáveis nos anos de 2021 e 2022.
- A Fase 2 de regulação abrange o período de 2023 a 2033, estando a atualização máxima permitida da receita das Atividades Reguladas diretamente indexada ao rácio entre o volume de investimento efetivamente realizado em cada ano no AHD e as receitas reguladas totais obtidas nesse aeroporto.

b) Atualização anual da RRME e da RRMA

• Fase 1 – 2020-2022

A RRME decorrente da aplicação das taxas das Atividades Reguladas a vigorar em cada ano do período de regulação (ano n) será apurada tendo por referência a RRME fixada para o ano n-1, ajustada de acordo com o IPCH de agosto de n-1, acrescido de 2,7 pontos percentuais. Até 2021, inclusive, a RRMA aplicável no ano n é coincidente com a RRME fixada para o mesmo ano. A partir de 2022, inclusive, a RRMA aplicável no ano n resulta da RRME fixada para o mesmo ano ajustada de acordo com a diferença apurada entre a RRMA a RRMR do ano n-2, ponderada de acordo com a evolução da procura e do IPCH entre o ano n-2 e o ano n.

$$RRME_n = RRME_{n-1} \times (1 + \text{Evolução autorizada da RRME para o ano } n)$$

$$RRMA_n = RRME_n + (RRMA_{n-2} - RRMR_{n-2}) \times \frac{\text{Tráfego real}_{n-2}}{\text{Tráfego estimado}_n} \times (1 + \text{Fator Indexação IPCH}_{\text{agosto } n-1/\text{agosto } n-3}) \times (1 + \text{Taxa de juro})$$

Em que,

- Evolução autorizada da RRME para o ano 2020 = 2,7% + Fator de Indexação $IPCH_{\text{Agosto } 2019}$
- Evolução autorizada da RRME para o ano 2021 = 2,7% + Fator de Indexação $IPCH_{\text{Agosto } 2020}$
- Evolução autorizada da RRME para o ano 2022 = 2,7% + Fator de Indexação $IPCH_{\text{Agosto } 2021}$

• **Fase 2 - 2023-2033**

No período de 2023 a 2033 a evolução da RRME e RRMA será determinada de acordo com as seguintes fórmulas:

$$RRME_n = RRME_{n-1} \times (1 + \text{Evolução autorizada da RRME para o ano } n)$$

$$RRMA_n = RRME_n + (RRMA_{n-2} - RRMR_{n-2}) \times \frac{\text{Tráfego real}_{n-2}}{\text{Tráfego estimado}_n} \times (1 + \text{Fator Indexação } IPCH_{\text{agosto } n-1/\text{agosto } n-3}) \times (1 + \text{Taxa de juro})$$

Em que,

- Evolução autorizada da RRME para o ano n = Factor I – Factor X + Fator de Indexação $IPCH_{\text{Agosto } n-1}$
- Fator I = Fator S * $(CAPEX_{(AHD;n-2)}/RRMR_{(AID;n-2)} - 2\%$
 - Fator S = 14,5%
 - $CAPEX_{(AID;n-2)}$ significa Total do CAPEX do AHD no ano n-2, exceto no ano de 2023, em que ao CAPEX do ano de 2021 haverá que ser somada a diferença entre o Total do CAPEX do AHD efetivamente investido nos anos de 2019 e 2020 e o Total do CAPEX do AHD previsto para o mesmo período. Para este efeito, o Total do CAPEX do AHD previsto e o Total do CAPEX efetivamente investido nos anos de 2019 e 2020 serão considerados a preços de dezembro de 2021, atualizados de acordo com a evolução do Índice de preços no consumidor em Portugal continental, sem habitação.
 - $RRMR_{(AID;n-2)}$ significa a RRMR do AHD no ano n-2.
- Se Fator I < 0, considera-se Fator I = 0 na fórmula de determinação da RRME.

- Em articulação com a evolução anual da RRME dos Aeroportos de Lisboa apurada nos termos referidos, deverá ainda considerar-se a seguinte restrição específica, mas prevalente, aplicável apenas à RRME do AHD:
 - Se, em determinado ano, o teste comparativo (*benchmark*) demonstrar que as taxas das Atividades Reguladas praticadas exclusivamente no AHD se situam mais de 15% acima da mediana do painel e Fator I < 0, a RRME gerada no AHD no ano n-1 não poderá aumentar, em termos nominais, com referência ao ano n;
 - Se, em determinado ano, o teste comparativo (*benchmark*) demonstrar que as taxas das Atividades Reguladas praticadas no AHD se situam mais de 15% acima da mediana do painel e Fator I ≥ 0, a evolução das taxas das Atividades Reguladas praticadas no AHD fica limitada à variação percentual da RRME admitida para o ano em causa relativamente aos Aeroportos de Lisboa;
- O Fator X corresponde a um fator de eficiência e assume os seguintes valores:
 - Fator X = 0,6% de 2023 a 2028
 - Fator X = 0,7% de 2029 a 2033

● **Fase 3: 2034 em diante**

A partir do ano 2034 a evolução da RRME e RRMA será determinada de acordo com as seguintes fórmulas:

$$RRME_n = RRME_{n-1} \times (1 + \text{Evolução autorizada da RRME para o ano } n)$$

$$RRMA_n = RRME_n + (RRMA_{n-2} - RRMR_{n-2}) \times \frac{\text{Tráfego real}_{n-2}}{\text{Tráfego estimado}_n} \times (1 + \text{Fator Indexação } IPCH_{\text{agosto } n-1/\text{agosto } n-3}) \times (1 + \text{Taxa de juro})$$

Evolução da RRME por passageiro terminal:

- Se o teste comparativo (*benchmark*) demonstrar que as taxas das Atividades Reguladas (RRMR) praticadas no AHD se situam mais de 15% abaixo da mediana do painel comparativo, a RRME pode ser atualizada de acordo com a seguinte fórmula:
 - Evolução autorizada da RRME para o ano n = MAX [(0,5 * Fator de Indexação $IPCH_{\text{agosto } n-1}$; MIN (1% + 0,5 * Fator de Indexação $IPCH_{\text{agosto } n-1}$; Variação média anual_(n-1), em percentagem, da mediana aferida de acordo com os dois últimos testes comparativos (*benchmark*))]

- Se o teste comparativo (*benchmark*) demonstrar que as taxas das Atividades Reguladas (RRMR) praticadas no AHD se situam até 15%, inclusive, abaixo ou acima da mediana do painel, a RRME pode ser atualizada de acordo com a seguinte fórmula:
 - Evolução autorizada da RRME para o ano = Fator de Indexação $IPCH_{\text{Agosto } n-1}$
- Se o teste comparativo (*benchmark*) demonstrar que as taxas das Atividades Reguladas (RRMR) praticadas no AHD se situam mais de 15% acima da mediana do painel comparativo, a RRME pode ser atualizada de acordo com a seguinte fórmula:
 - Evolução autorizada da RRME para o ano $n = 0,5 * \text{Fator de Indexação } IPCH_{\text{Agosto } n-1}$

c) Atualização anual da RMM (*price cap*) nos Aeroportos de Lisboa

• **Fase 1 (2019-2022) e Fase 2 (2023-2033)**

- Evolução da RMM (*Price Cap*): $RMM_{\text{Ano } n} = RMM_{n-1} * [1 + \text{Fator de Indexação } IPCH_{\text{Agosto } n-1} + \text{Fator M} - \text{Fator X}]$

Em que:

- Fator M = 2,7%
- Fator X até 2022 = 0,5%
- Fator X nos anos 2023 a 2028 = 0,6%
- Fator X nos anos 2029 a 2033 = 0,7%

• **Fase 3 – 2034 em diante**

- Evolução da RMM (*Price Cap*): $RMM_{\text{Ano } n} = RMM_{n-1} * [1 + \text{Fator de Indexação } IPCH_{\text{Agosto } n-1} + \text{Fator R}]$
- Se o teste comparativo demonstrar que as taxas das Atividades Reguladas efetivamente praticadas nos aeroportos de Lisboa, se situam mais de 15% abaixo da mediana do painel comparativo, a RMM pode ser atualizada de acordo com o : $(1 + \text{Fator de Indexação } IPCH_{\text{Agosto } n-1} + \text{Fator R}) * (1 + 2\%)$
Evolução da RMM (*Price Cap*): $RMM_{\text{Ano } n} = RMM_{n-1} * [1 + \text{Fator de Indexação } IPCH_{\text{Agosto } n-1} + \text{Fator R}] * [1 + 2\%]$

Em que:

- $R = CAPEX_{\text{AI}} / EBITDA_{\text{AI}}$

- CAPEX_{AL} significa Total do CAPEX dos Aeroportos de Lisboa calculado por referência aos últimos 5 anos.
- EBITDA_{AL} significa EBITDA dos Aeroportos de Lisboa calculado por referência aos últimos 5 anos.
- O Fator R é apurado nos termos da tabela abaixo:

CAPEX _{AL} /EBITDA _{AL}	R < 0,2	0,2 < R < 0,4	0,4 < R < 0,6	0,6 < R < 0,8	0,8 < R
Fator R	-2%	-1%	0%	+ 0,5%	+ 1%

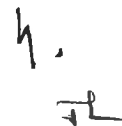
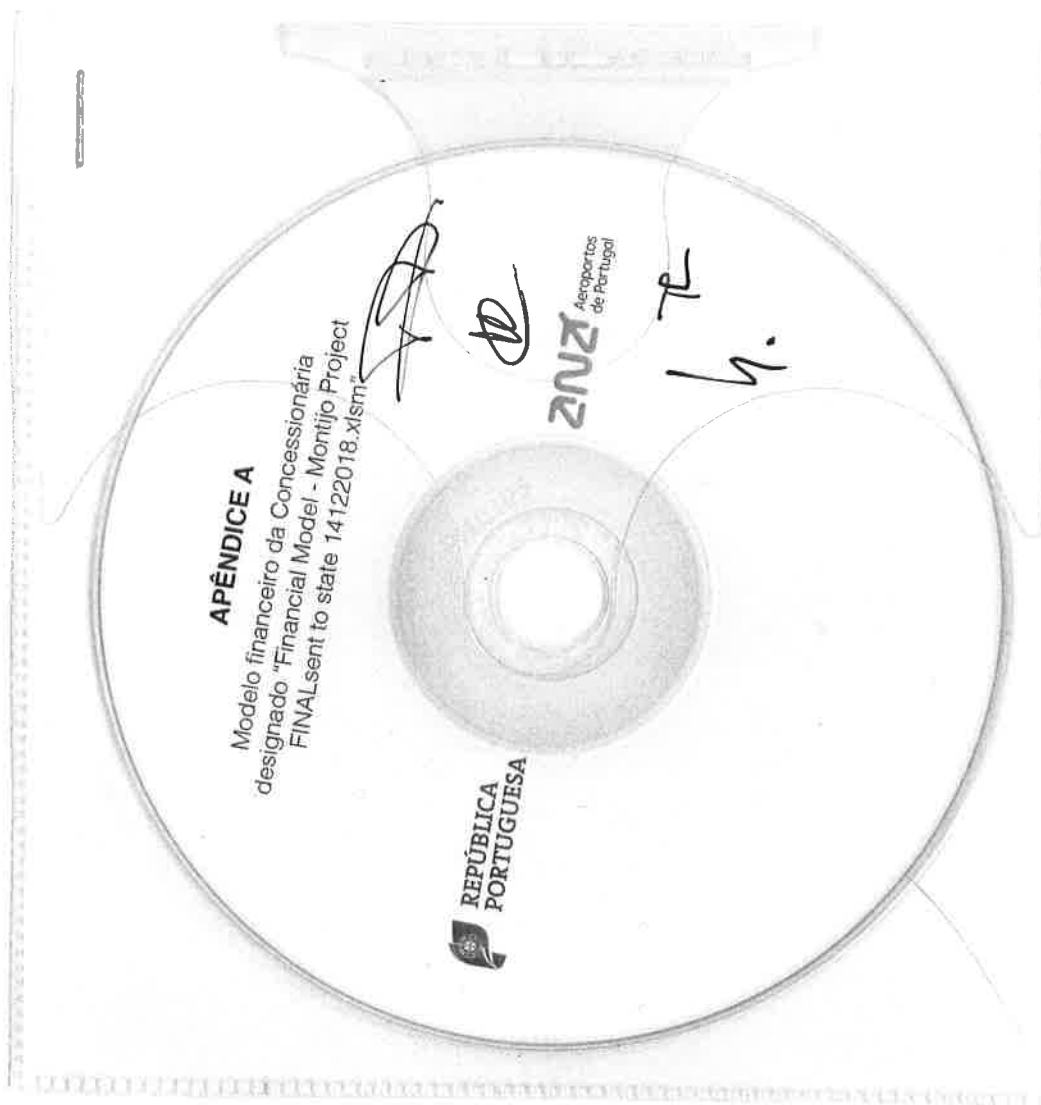
III. Teste comparativo (*benchmark*)

- As Partes acordam em avaliar e, caso necessário, rever, no âmbito do Processo Negocial, o painel de aeroportos que integram o teste comparativo (*benchmark*) e a parametrização do mesmo, bem como outros aspetos metodológicos que considerem relevantes, alterando o Contrato de Concessão em conformidade com o acordo alcançado.
- As Partes acordam ainda em fazer refletir, nas eventuais alterações ao Contrato de Concessão, mecanismos suscetíveis de determinar o desencadeamento de um procedimento de revisão do teste comparativo (*benchmark*), os quais poderão estar, sobretudo, associados a alterações que possam ocorrer ao nível do painel de aeroportos que o integram, da caracterização das aeronaves que utilizam o AHD e os demais aeroportos do painel, bem como outros aspetos metodológicos que considerem relevantes, tendo sempre por referência a atividade desenvolvida no AHD.



APÊNDICE A

[modelo financeiro da Concessionária em formato digital *XLMS designado “Financial Model - Montijo Project FINALsent to State 14122018.xlsm”]



ACORDO COMPLEMENTAR
AO MEMORANDO DE ENTENDIMENTO DE 15 DE FEVEREIRO DE 2017

Entre:

O ESTADO PORTUGUÊS, neste ato representado pelo Secretário de Estado Adjunto e das Finanças, Ricardo Emanuel Martins Mourinho Félix, e pelo Secretário de Estado das Infraestruturas, Guilherme Waldemar Goulão dos Reis d'Oliveira Martins, doravante designado por Concedente,

e

A ANA – AEROPORTOS DE PORTUGAL, S.A., pessoa coletiva nº 500 700 834, com sede no Edifício 120, Rua D, Aeroporto de Lisboa, Lisboa, Portugal, com o capital social de € 200.000.000,00, neste ato representada pelo Presidente e pelo Vogal da Comissão Executiva, respetivamente, Thierry Ligonnière e Francisco Vieira Pita, doravante designada por Concessionária,

Também designadas por Partes quando conjuntamente referidas,

Considerando que:

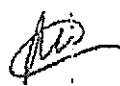
1. No dia 14 de dezembro de 2012, as Partes celebraram o Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores (“Contrato de Concessão”).
2. No dia 15 de fevereiro de 2017, as Partes celebraram um Memorando de Entendimento tendo em vista a prossecução do processo para a expansão da capacidade aeroportuária na região de Lisboa e, nesse quadro, a definição dos termos de apresentação de uma Alternativa da Concessionária para o NAL ao abrigo da Cláusula 42.3 do Contrato de Concessão (“MdE”).
3. No dia 31 de outubro de 2017, a Concessionária procedeu à apresentação, junto do Concedente, nos termos e para os efeitos da Cláusula 42.3 do Contrato de Concessão e Cláusula 4 do MdE, de uma proposta preliminar, não vinculativa, de Alternativa da Concessionária para o NAL.
4. De acordo com a Cláusula 4.2 do MdE, “[c]aso o Concedente aceite a Alternativa da Concessionária ao NAL, a Concessionária obriga-se a apresentar a respetiva candidatura, a qual deve compreender todos

  1 

os elementos constantes da Cláusula 46 do Contrato de Concessão e respeitar os prazos contantes do Anexo 1 do Memorando, verificadas as condições precedentes respectivas.”.

5. Através do Despacho n.º 2989/2018, de 15 de março de 2018, da Coordenadora da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, que dá seguimento a despachos do Secretário de Estado Adjunto e das Finanças e do Secretário de Estado das Infraestruturas, foi nomeada a Comissão para a renegociação do Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores e foram definidos os respetivos objetivos nucleares para o Estado.
6. Por carta datada de 13 de março de 2018, a Concessionária notificou o Concedente, pela primeira vez, da verificação de um Fator de Desencadeamento, nos termos da Cláusula 44.2 do Contrato de Concessão.
7. Na sequência da notificação referida no Considerando anterior, o Concedente notificou a Concessionária, através de carta datada de 11 de abril de 2018, nos termos da Cláusula 45.1 do Contrato de Concessão, para, no prazo contratualmente estabelecido, elaborar e apresentar o Relatório Inicial (*High Level Assumption Report*).
8. Não obstante, o Concedente e Concessionária mantêm o empenho na prossecução conjunta de uma solução alternativa para a expansão da capacidade aeroportuária na região de Lisboa que seja mais vantajosa, comparativamente ao desenvolvimento do NAL, reconhecendo o interesse em dar continuidade ao processo em curso, no quadro do Contrato de Concessão, o que poderá tornar desnecessária a exigência de apresentação do Relatório Inicial.
9. Neste sentido, o Concedente, através de carta datada de 7 de maio de 2018, notificou a Concessionária da suspensão do prazo para apresentação do Relatório Inicial nos termos da Cláusula 45.3 do Contrato de Concessão, desde 11 de abril de 2018 até 29 de junho de 2018, o qual foi prorrogado até dia 20 de julho de 2018, através de ofício datado de 9 de julho de 2018, para que as partes melhor se dediquem à discussão das obrigações das partes no contexto das negociações de uma Alternativa da Concessionária para o NAL.

É celebrado o presente Acordo Complementar ao Memorando de Entendimento de 15 de fevereiro de 2017 (adiante o “Acordo”), nos termos e com os fundamentos seguintes:


J 2 H TR

Cláusula 1.ª**Definições**

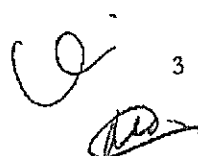

1. No presente Acordo, incluindo o Anexo 1 ao mesmo, todos os termos iniciados por maiúscula têm o significado que lhes é atribuído no Contrato de Concessão, salvo se o Acordo lhes atribuir expressamente outro significado.
2. Os seguintes termos, quando indicados em maiúscula, têm o seguinte significado:
 - a) **Ata Final**: a ata celebrada entre a Concessionária e a Comissão de Negociação que reflita um consenso final alcançado entre as signatárias relativamente aos temas do Processo Negocial, a qual integrará o relatório de negociação a submeter pela Comissão de Negociação junto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa, para aprovação, nos termos legais.
 - b) **Comissão de Negociação**: a comissão constituída, nos termos e para os efeitos do disposto no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, através do Despacho n.º 2928/2018, da Coordenadora da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, publicado no Diário da República, II Série, n.º 59, de 23 de março de 2018.
 - c) **Processo Negocial**: o processo de negociação de uma Alternativa da Concessionária para o NAL nos termos do Contrato de Concessão, do MdE e do presente Acordo.
3. Todas as referências e remissões efetuadas neste Acordo para “cláusulas contratuais” consideram-se efetuadas para cláusulas do próprio Acordo, salvo expressa indicação em contrário.

Cláusula 2.ª**Objeto**

O presente Acordo tem por objeto regular as obrigações e vontade das Partes no contexto do Processo Negocial, considerando ainda a verificação, no decurso do mesmo, de um Fator de Desencadeamento e conseqüente desencadeamento do processo de desenvolvimento do NAL.

Cláusula 3.ª**Prazo para conclusão da negociação entre a Concessionária e a Comissão de Negociação**

1. No âmbito do Processo Negocial, a Concessionária e a Comissão de Negociação comprometem-se a negociar, de boa-fé, o desenvolvimento de uma Alternativa da Concessionária para o NAL.

 3 

2. A negociação entre a Concessionária e a Comissão de Negociação deve ser concluída no prazo máximo de 90 dias úteis a contar da celebração do presente Acordo e ser formalizada através de uma Ata Final que contenha em anexo uma proposta final de Alternativa da Concessionária para o NAL.
3. A Comissão de Negociação deverá submeter o relatório de negociação, para aprovação, junto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa no prazo máximo de 30 dias úteis a contar da formalização da Ata Final.
4. O prazo de 90 dias úteis referido no número 2 pode ser prorrogado por acordo entre as Partes, designadamente tendo em consideração a indefinição do período de tempo necessário à reformulação do estudo de impacte ambiental, tal como acordada entre as Partes, e a inerente conclusão do procedimento de avaliação de impacte ambiental e a consequente emissão da declaração de impacte ambiental relativamente ao aeroporto do Montijo e respetivas acessibilidades.

Cláusula 4.ª


Declaração Unilateral do Concedente

No Anexo 1 ao presente Acordo são indicados, pelo Concedente, um conjunto de objetivos e especificações, considerados pelo mesmo como adequados a aferir se a proposta final de Alternativa da Concessionária para o NAL que venha a ser apresentada se revela, na ótica do Concedente, vantajosa e equilibrada, designadamente por comparação ao desenvolvimento do NAL.

Cláusula 5.ª

Declaração Unilateral da Concessionária

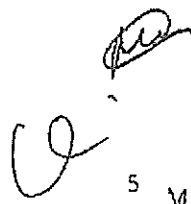
1. A Concessionária considera que a aprovação pelo Concedente de uma Alternativa da Concessionária ao NAL constitui um evento de reequilíbrio económico-financeiro da Concessão nos termos da cláusula 25 do Contrato de Concessão.
2. A Concessionária considera ainda que a concretização dos objetivos e especificações do Concedente a que se refere a cláusula anterior e enunciados no Anexo 1 ao presente Acordo não permite assegurar a manutenção do equilíbrio económico-financeiro da concessão.
3. Sem prejuízo do acima referido, a Concessionária declara que desenvolverá os melhores esforços para que a sua proposta final de Alternativa da Concessionária ao NAL vá ao encontro dos objetivos e especificações do Concedente acima referidos.


4/1/72

Cláusula 6.^a

Suspensão do prazo para apresentação do Relatório Inicial

1. Com a assinatura do presente Acordo e até que o Processo Negocial seja concluído mediante a verificação de alguma das circunstâncias previstas nos números 2 e 3:
 - a) Suspende-se o prazo para a Concessionária elaborar e apresentar, nos termos da Cláusula 45.3. do Contrato de Concessão, o Relatório Inicial de desenvolvimento do NAL; e
 - b) O Concedente fica inibido de exercer quaisquer direitos relativos ao desenvolvimento do NAL previstos nas Cláusulas 45 e seguintes do Capítulo XI do Contrato de Concessão.
2. No caso de a negociação entre a Concessionária e a Comissão de Negociação ser concluída favoravelmente e os respetivos instrumentos contratuais de modificação entrarem em vigor, o Processo Negocial dá-se por concluído, sendo aplicável, desse momento em diante, o disposto no Contrato de Concessão alterado pelos referidos instrumentos de modificação.
3. No caso de:
 - (a) A negociação em curso entre a Concessionária e a Comissão de Negociação não ser concluída favoravelmente nos termos e prazo estabelecidos no n.º 2 da Cláusula 3.^a, considerando, para o efeito, eventuais prorrogações estabelecidas nos termos do n.º 4 da mesma cláusula;
 - (b) A negociação ser concluída favoravelmente com a assinatura da Ata Final e o relatório da Comissão de Negociação não ser aprovado pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa; ou
 - (c) Os instrumentos contratuais de modificação do Contrato de Concessão aprovados nos termos legais e assinados pelas Partes, por qualquer razão, não entrarem em vigor;o Processo Negocial dá-se, em qualquer dos casos, por concluído, cessando a suspensão do prazo e a inibição de direitos estabelecidos no número 1.
4. Em qualquer dos casos referidos no número anterior, o Concedente pode, querendo, dar sequência ao processo previsto nas Cláusulas 45 e seguintes do Contrato de Concessão, contando-se o prazo previsto na Cláusula 45.3 do Contrato de Concessão a partir da data em que tal decisão do Concedente seja notificada à Concessionária.


5
YB TP

Cláusula 7.ª

MdE

1. O disposto no presente Acordo não afeta a aplicação das disposições do MdE que não o contrariem, mantendo-se assim em vigor, nos termos desenvolvidos e clarificados no presente Acordo, que prevalece sobre o MdE em caso de divergência.
2. O Anexo 1 do MdE será substituído por um cronograma devidamente atualizado e compatível com os prazos de desenvolvimento do projeto, comprometendo-se as Partes a proceder a essa revisão logo que reunidas as condições para calendarizar de forma rigorosa as atividades subsequentes.

Lisboa, 14 de agosto de 2018

Pelo Estado Português,

O Secretário de Estado das Infraestruturas

O Secretário de Estado Adjunto e das Finanças



Guilherme W. d'Oliveira Martins

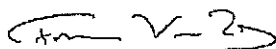


Ricardo Mourinho Félix


Pela ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.,

O Vogal da Comissão Executiva

O Presidente da Comissão Executiva



Francisco Vieira Pita



Thierry Ligonnière

ANEXO 1

Declaração unilateral do Concedente

I. Objetivos do Concedente com referência ao Processo Negocial

Tendo em vista o desenvolvimento de uma solução alternativa para a expansão da capacidade aeroportuária na região de Lisboa que, na ótica do Concedente, seja mais vantajosa comparativamente ao desenvolvimento do NAL, declara-se através da presente que constituem objetivos do mesmo, os seguintes:

- a) Que o projeto de implementação da solução Aeroporto Humberto Delgado + Montijo (AHD+MTJ) abranja a totalidade dos empreendimentos necessários à sua viabilização, operação e desempenho, sendo garantido o seu financiamento integral pela Concessionária, incluindo os investimentos complementares a ele associados, nomeadamente a adaptação do dispositivo militar e as acessibilidades externas a ambas as infraestruturas aeroportuárias, não devendo igualmente ocorrer qualquer alteração ao nível do mecanismo de partilha de *up-sides* previsto no Contrato de Concessão;
- b) Que, para a potenciação do aeroporto Humberto Delgado como *hub* de referência e atratividade do aeroporto do Montijo, seja assegurado, ao longo do período da concessão, que as taxas aeroportuárias se mantêm competitivas face aos aeroportos concorrentes de referência, devendo, para o efeito, ser garantido que:
 - i) Até à entrada em operação do aeroporto do Montijo serão observadas as regras relativas à metodologia de cálculo da Receita Média Máxima 2014-2022, designadamente no que se refere aos limites previstos para ajustamentos decorrentes do mecanismo previsto no teste comparativo (*benchmark*) e do mecanismo de partilha do risco de tráfego;
 - ii) Após a entrada em operação do aeroporto do Montijo, deverá assegurar-se que a fixação da Receita Regulada Média Máxima seja determinada de acordo com um dos mecanismos previstos no ponto 8 do atual Anexo 12 ao Contrato de Concessão em vigor, ajustando os parâmetros de ponderação previstos nos pontos (i) e (ii) da alínea c) do ponto 6.2.1., deste Anexo, e aplicado, simultaneamente, ao aeroporto Humberto Delgado, isoladamente, e aos aeroportos da região de Lisboa, incluindo o aeroporto do Montijo, devendo, para o efeito, rever-se o painel de conjuntos aeroportuários de referência, de modo a incluir aeroportos comparáveis com o aeroporto do Montijo.

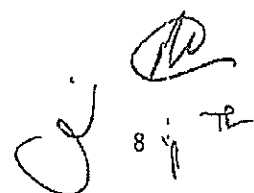
[Handwritten signature] 7 12

- c) Que a conceção e calendário de execução do projeto assegurem a adequação da capacidade aeroportuária na região de Lisboa à evolução da procura que se venha a verificar no futuro, nomeadamente até à entrada em operação do aeroporto do Montijo.


II. Especificações

Tendo em vista imprimir objetividade, transparência e celeridade ao Processo Negocial em curso, declara-se através da presente que na análise da Alternativa da Concessionária para o NAL por comparação ao desenvolvimento do NAL, serão consideradas como relevantes, designadamente, as seguintes especificações:

1. É potenciada a operação *hub* no Aeroporto Humberto Delgado, sendo dada prioridade, para além do mais que se revele necessário, ao seguinte:
 - 1.1. Aumento da quantidade de posições de estacionamento de contacto (com pontes telescópicas);
 - 1.2. Aumento da capacidade de processamento, em pista, estacionamento e terminal, que suporte o crescimento do tráfego de aeronaves código E e F;
 - 1.3. Redução do tempo mínimo de transferência;
 - 1.4. Aumento da fiabilidade e desempenho das operações de transferência;
 - 1.5. Garantia de fiabilidade e eficiência de serviços de transferência entre aeroportos.
2. A conceção da ampliação do Aeroporto Humberto Delgado reflete a premissa de perenidade desta infraestrutura aeroportuária, sendo garantida adequada integração urbana e arquitetónica, desempenho das acessibilidades e minimização dos impactes no território envolvente.
3. É potenciada a atratividade, flexibilidade, eficiência e economia da operação no Aeroporto do Montijo, sendo dada prioridade, para além do mais que se revele necessário, ao seguinte:
 - 3.1. Minimização de tempos de rotação de aeronaves;
 - 3.2. Viabilização da operação comercial, pelo menos, para totalidade de destinos curto e médio curso e para todas aeronaves até código C;
 - 3.3. Maximização da utilização do transporte público no acesso ao aeroporto, favorecendo a compreensão, facilidade, fiabilidade e desempenho dos sistemas, em particular na ligação ao transporte fluvial.


8 11 TR

4. A conceção do Aeroporto do Montijo é assegurada de forma a permitir a expansão futura da infraestrutura, em termos faseados, otimizada e ajustada à evolução da procura, devendo ser claramente demonstrado na Candidatura essa potencialidade.
5. A pista do Aeroporto do Montijo é projetada de forma a dispor de capacidade para receber movimentos de emergência de todos os tipos de aeronaves suscetíveis de poder operar comercialmente no Aeroporto Humberto Delgado.
6. Ambas as infraestruturas aeroportuárias são desenvolvidas de forma a permitir a operação do tráfego de carga aérea e a sua evolução em função do crescimento da procura que se venha a verificar no futuro.
7. Os planos diretores de ambas as infraestruturas têm em consideração as preocupações e necessidades que venham a ser manifestadas pelas principais companhias aéreas a operar atualmente no aeroporto Humberto Delgado, bem como outros *stakeholders* relevantes, sendo para isso indispensável desencadear, tempestivamente, processos de consulta sobre a proposta de conceção de cada uma das infraestruturas.
8. Sem prejuízo da manutenção dos princípios básicos que caracterizam o modelo de regulação atualmente em vigor, designadamente no que se refere ao mecanismo de *price cap*, são objeto de revisão:
 - 8.1. O Anexo 7, relativo aos Níveis de Serviço;
 - 8.2. O Anexo 9, relativo às Obrigações Específicas de Desenvolvimento;
 - 8.3. O Anexo 12, relativo à Regulação Económica da Concessão.


9/1/12

.

.

(

(

MEMORANDO DE ENTENDIMENTO

Entre:

O **ESTADO PORTUGUÊS**, neste ato representado por S.E. o Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Pedro Marques, e S.E. o Secretário de Estado Adjunto e das Finanças, Ricardo Mourinho Félix, doravante designado por Concedente,

e

A **ANA – AEROPORTOS DE PORTUGAL, S.A.**, pessoa coletiva nº 500 700 834, com sede no Edifício 120, Rua D, Aeroporto de Lisboa, Lisboa, Portugal, com o capital social de € 200.000.000,00, neste ato representada pelo Presidente do Conselho de Administração, Jorge Ponce Leão, e pelo Administrador, Nicolas Notebaert, doravante designada por Concessionária, também designadas por Parte ou Partes quando individual ou conjuntamente referidas,

e considerando que:

1. No dia 14 de dezembro de 2012, foi celebrado o Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores (adiante o “Contrato de Concessão”);
2. Desde então, o aumento da procura no aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, tem sido muito superior ao esperado, tanto em número de movimentos como em número de passageiros, sendo disso representativo o crescimento, em 2016, do número de passageiros de 11,7%, em relação a 2015;
3. O forte crescimento da procura aeroportuária é, simultaneamente, um reflexo e um contributo para um maior e melhor desempenho da economia e do turismo em Portugal, sendo expectável e desejável que se continuem a registar aumentos muito superiores aos estimados aquando da elaboração do Plano Estratégico inicial;
4. É consensualmente aceite ser necessário encontrar-se uma solução integrada, na área de Lisboa, para dar uma resposta à atual procura verificada e, principalmente, à procura que se perspetiva para o futuro;
5. O Contrato de Concessão prevê o início do processo tendente à expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa quando se verificarem três (3) ou mais Fatores de Capacidade, no mesmo Ano da Concessão, o que se perspetiva possa vir a ocorrer já em 2017;





6. No ano de 2016, verificou-se o primeiro dos Fatores de Capacidade, a saber, o total anual de Passageiros superior a vinte e dois milhões (22 000 000);
7. O processo de pedido e atribuição de faixas horárias (“slots”) evidencia a continuação do crescimento acentuado em 2017, confirmando a urgência no desenvolvimento de medidas de expansão da capacidade aeroportuária;
8. O Contrato de Concessão prevê ainda que, até final de 2017, seja apresentado novo Plano Estratégico referente ao período 2018-2022, o qual deverá ser consistente com a solução de expansão aeroportuária que vier a ser adotada;
9. Nos termos do Contrato de Concessão, compete à Concessionária estudar e apresentar propostas concretas para o reforço da capacidade aeroportuária de Lisboa;
10. A Concessionária, para o efeito, apresentou ao Concedente estudos técnicos e manifestou intenção de propor a adoção de solução de expansão de capacidade da região de Lisboa como Alternativa ao NAL, ao abrigo da Cláusula 42.3 do Contrato de Concessão, baseada no aumento da capacidade instalada no aeroporto Humberto Delgado e no desenvolvimento de capacidade aeroportuária complementar na Base Aérea n.º 6, no Montijo (adiante a “ Base Aérea N.º 6”);
11. A Concessionária apresentou igualmente medidas de contingência para resposta imediata ao crescimento de tráfego verificado no aeroporto Humberto Delgado e para acomodar o acréscimo de procura;
12. O Concedente promoveu e viu concluídos ao longo de 2016 o relatório de um grupo de trabalho e diversos estudos técnicos focados na solução de instalação de um aeroporto complementar ao aeroporto Humberto Delgado, designadamente o estudo produzido pela EUROCONTROL para a NAV, que confirmou a validade e capacidade dessa solução em termos de navegação aérea civil, mediante a utilização simultânea das pistas 03-21 no aeroporto Humberto Delgado e 01-19 da Base Aérea N.º 6 e o estudo estratégico comparativo promovido pela ANAC, que evidenciou a sua vantagem competitiva e longevidade;
13. Esses estudos permitem concluir que a solução composta pelo aeroporto Humberto Delgado + Montijo permite alcançar conjuntamente 70 a 72 movimentos/hora, contrariamente a outras hipóteses de configuração análoga. Com esta solução o aeroporto Humberto Delgado, que está implantado no interior da cidade de Lisboa, poderá assegurar a capacidade necessária por várias décadas, pelo que deverá



- promover-se, de forma progressiva e atempada, a correta integração da infraestrutura aeroportuária no respetivo território;
14. Assim, o Concedente reconhece a vantagem do aprofundamento da Alternativa ao NAL apresentada pela Concessionária, por esta se revelar mais eficiente e com um nível elevado de adequação à procura na região de Lisboa;
 15. A necessidade de garantir o duplo uso civil e militar da Base Aérea Nº 6, não obstante as conclusões dos estudos realizados, implica que se salvguarde a continuação da realização das missões militares atualmente efetuadas a partir da Base Aérea Nº 6, devendo, para tal, ser realizados estudos adicionais, com a participação das entidades relevantes do Ministério da Defesa Nacional, que identifiquem as soluções viáveis para o efeito;
 16. O desenvolvimento da expansão aeroportuária pressupõe e exige a consonante expansão da capacidade aérea da região de Lisboa e a reunião de esforços das entidades públicas relevantes para o efeito, destacando-se neste domínio o processo que a NAV tem em curso para a implementação do novo sistema de navegação aérea;
 17. A efetivação desta solução implica a adaptação dos sistemas de transporte coletivo da rede viária regional e local nos municípios abrangidos, tendo em vista o bom funcionamento da operação aeroportuária e da mobilidade nos territórios;
 18. No mesmo sentido importa desenvolver capacidade de operação fluvial, nas ligações entre o aeroporto complementar do Montijo e o centro de Lisboa;
 19. As partes entendem que a harmonização dos respetivos interesses é melhor salvaguardada através da celebração do presente Memorando;

É celebrado o presente Memorando de Entendimento (adiante o “Memorando”), nos termos e condições referidos nas cláusulas seguintes:

1ª.

Objeto

O presente Memorando tem por objeto a definição e prossecução do processo para a expansão da capacidade aeroportuária na região de Lisboa no curto, médio e longo prazos.

3 



2ª.

Definições

1. As palavras identificadas por maiúsculas no Memorando têm o significado que lhes é atribuído no Contrato de Concessão, salvo se outro significado constar expressamente do Memorando.
2. As referências no Memorando ao Aeroporto Humberto Delgado entendem-se feitas ao Aeroporto da Portela, tal como constante do Contrato de Concessão.

3ª.

Processo de expansão aeroportuária de Lisboa

1. As Partes acordam em desenvolver, desde já, todos os procedimentos contratualmente previstos e tecnicamente necessários com vista à expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.
2. O processo de expansão aeroportuária de Lisboa segue o encadeamento e cronograma constante do Anexo 1 ao Memorando e que dele faz parte integrante, para todos os efeitos legais, comprometendo-se as Partes a desenvolver todos os esforços ao seu alcance no sentido do seu cumprimento atempado.
3. As Partes comprometem-se a coordenar com as entidades relevantes do Ministério da Defesa Nacional, em particular com a Força Aérea, o projeto de expansão aeroportuária de Lisboa, com vista a identificar soluções viáveis que permitam salvaguardar as missões militares atualmente efetuadas a partir da Base Aérea Nº 6 e na região de Lisboa.
4. No âmbito do projeto de expansão aeroportuária de Lisboa, a Concessionária promoverá com as autarquias interessadas, a avaliação e o estudo das acessibilidades rodoviárias ao aeroporto Humberto Delgado e ao aeroporto complementar a instalar no Montijo, tendo em vista assegurar o seu adequado desempenho em face da evolução esperada da procura e das soluções propostas para a expansão aeroportuária.

Em função das necessidades identificadas nesta avaliação, serão definidas, e programadas de acordo com o calendário da expansão da capacidade e da procura aeroportuária, as obras necessárias para atenuar o impacto gerado pelo incremento do tráfego rodoviário nos respetivos municípios.
5. A Concessionária compromete-se a consultar, nos termos do Contrato de Concessão, os principais Utilizadores interessados na expansão aeroportuária de Lisboa, nomeadamente no que se refere à localização e projetos de infraestruturas aeroportuárias.



6. O Concedente, através da coordenação do Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, compromete-se a promover a cooperação das Entidades Públicas com a Concessionária ao longo de todo o processo, designadamente no apoio à elaboração dos estudos técnicos necessários na viabilização da Alternativa da Concessionária ao NAL e na implementação das medidas tendentes à expansão da capacidade aeroportuária da região de Lisboa.

4ª.

Procedimento relativo à Alternativa da Concessionária para o NAL

1. O procedimento relativo à Alternativa da Concessionária ao NAL segue os termos da Cláusula 42.3 do Contrato de Concessão, comprometendo-se, desde já a Concessionária, a apresentar, ao Concedente, no prazo de 180 dias contados da presente data, um relatório com a proposta de Alternativa da Concessionária ao NAL, baseada no desenvolvimento de capacidade aeroportuária complementar no Montijo e num novo Plano Diretor para o Aeroporto Humberto Delgado, com vista a substituir o Plano de Desenvolvimento do Aeroporto de Lisboa (PDALS) anteriormente aprovado, contemplando a análise comparativa dessa proposta com soluções assentes na construção do NAL e compreendendo, pelo menos:
- a) local proposto para o desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias;
 - b) estimativa preliminar dos custos e principais especificações;
 - c) soluções de financiamento da construção (incluindo atualização do regime das Taxas Aeroportuárias e/ou prorrogação do Prazo da Concessão);
 - d) duração e conclusão da construção.
2. Caso o Concedente aceite a Alternativa da Concessionária ao NAL, a Concessionária obriga-se a apresentar a respetiva candidatura, a qual deve compreender todos os elementos constantes da Cláusula 46 do Contrato de Concessão e respeitar os prazos constantes do Anexo 1 ao Memorando, verificadas as condições precedentes respetivas.

5ª.

Medidas Contingentes

1. As Partes acordam promover a adoção das seguintes medidas contingentes de ampliação da capacidade operacional do aeroporto Humberto Delgado, com vista a acomodar a procura dos Utilizadores no decurso do processo de expansão aeroportuária da região de Lisboa:

5



- a) Ajustamento progressivo do número de movimentos permitidos, sujeito a consulta aos municípios onde se encontram instaladas as respetivas infraestruturas;
 - b) Alteração da sequência das slots diárias entre as 18:00 UTC e as 22:00 UTC para 40-40-35-37 (em vez de 40-40-34-38);
 - c) Coordenação da operação do aeródromo de Alverca.
2. A Concessionária compromete-se a assegurar a gestão ativa do estacionamento no conjunto aeroportuário sob sua gestão, de modo a racionalizar e otimizar a capacidade de estacionamento do aeroporto Humberto Delgado, nomeadamente:
- a) promovendo a redução da utilização do aeroporto Humberto Delgado para estacionamento de longa duração;
 - b) assegurando a máxima disponibilidade da plataforma que lhe está adstrita junto do AT1;
 - c) promovendo, em situações de necessidade operacional, a utilização de áreas disponíveis e caminhos de circulação para estacionamento temporário de aeronaves no aeroporto Humberto Delgado.
3. As medidas previstas nesta cláusula mantêm-se em vigor até à respetiva eliminação ou substituição em função do processo de expansão aeroportuária e da evolução de tráfego na região de Lisboa.

6ª.

Desenvolvimento da capacidade do Aeroporto Humberto Delgado

1. A Concessionária obriga-se a estudar, apresentar e implementar as medidas e os investimentos necessários ao desenvolvimento da capacidade do aeroporto Humberto Delgado de forma consentânea com a solução e calendário que vier a ser definido para a expansão aeroportuária de Lisboa.
2. A Concessionária consagrará no novo Plano Diretor para o aeroporto Humberto Delgado, a integrar subsequentemente no Plano Estratégico, as medidas e investimentos a implementar para a expansão da capacidade do Aeroporto Humberto Delgado que decorram do número anterior, que ficarão condicionadas a acordo Concedente-Concessionária quanto à alternativa ao NAL.
3. As Partes comprometem-se a desenvolver os seus melhores esforços, com os municípios de Lisboa e Loures, para viabilidade e validação urbanísticas de algumas áreas de ocupação urbana, contíguas ao aeroporto, atualmente sujeitas a restrições no quadro da servidão aeronáutica em vigor, sem prejuízo da segurança e eficiência da operação aeroportuária.

7ª.

Reequilíbrio

A Concessionária declara e aceita que não lhe confere direito a Reequilíbrio, bem como a qualquer indemnização e/ou compensação pelo Concedente:

- a) a celebração deste Memorando;
- b) a não aceitação da Alternativa da Concessionária ao NAL apresentada nos termos do presente Memorando.

8ª.

Validade


O disposto no presente Memorando aprofunda e dá execução à Alternativa da Concessionária ao NAL prevista no Contrato de Concessão, o qual se mantém plenamente válido e em vigor.


Lisboa, 15 de fevereiro de 2017

Pelo Estado Português,

O Ministro do Planeamento e Infraestruturas

O Secretário de Estado Adjunto e das Finanças



Pedro Marques



Ricardo Mourinho Félix

Pela ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.,

O Presidente do Conselho de Administração

O Administrador


Jorge Ponce Leão


Nicolas Notebaert

ROTEIRO E CALENDÁRIO

Atividade	2017												2018												2019												2020												2021												2022												2023																																																																						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12																																																											
<p>PROJETO MONITO</p> <p>1. Amostragem ao Monitor</p> <p>2. Projeto de execução do Monitor</p> <p>3. Atividade ambiental e cronograma de execução</p> <p>AVALIAÇÃO AMBIENTAL MONITO</p> <p>4. Estado de conservação da paisagem</p> <p>5. Estado de Impacte Ambiental (EIA)</p> <p>6. Avaliação de Impacte Ambiental (AIA)</p> <p>7. Relatório de Conservação Ambiental (RICA)</p> <p>8. Aprovação RICA</p> <p>FINANCIAMENTO E ENQUADRAMENTO CONTRATUAL</p> <p>9. Realização técnica preparativa</p> <p>10. Estudo preliminar de custo</p> <p>11. Calendarização de construção preliminar</p> <p>12. Modelo de financiamento e regularização</p> <p>13. Proposta preliminar para Alternativa ao MA</p> <p>14. Escisão preliminar de concessão</p> <p>15. Registo do contrato</p> <p>16. Início da obra</p> <p>17. Proposta de manutenção e regularização</p> <p>18. Proposta formal para Alternativa ao MA</p> <p>19. Aprovação preliminar de concessão</p> <p>20. Acordo preliminar e Alteração Contratual</p> <p>PROJETO HABILITAÇÃO DE GIRO</p> <p>21. Estudo de procura</p> <p>22. Estudo de capacidade</p> <p>23. Planejamento de infraestrutura</p> <p>24. Projeto de Plano Diretor (Master Plan)</p> <p>25. Aprovação preliminar do Conceito</p> <p>26. Apresentação de Condição</p> <p>27. Anteprojeto</p> <p>28. Estudo de Impacte Ambiental</p> <p>29. Dispositivo de Avaliação de Impacte Ambiental (DIA)</p> <p>30. Projeto de Licença</p> <p>CONDIÇÕES DE INTERESSOS</p> <p>31. Contrato da companhia aérea</p> <p>32. Contrato de manutenção</p> <p>33. Contrato de outros serviços</p> <p>OPERAÇÃO DE SERVIÇOS</p> <p>34. Operação do espaço aéreo e planejamento de capacidades</p> <p>35. Desenvolvimento do sistema ATM</p> <p>36. Treino do sistema ATM</p> <p>37. Avaliação de impacto no Tráfego Aéreo</p> <p>38. Utilização de infraestrutura comum</p> <p>ACERSCIMULADOS MONITO</p> <p>39. Estudo de viabilidade</p> <p>40. Estado Prévio de Acetabilidades</p> <p>41. Estado de adequação do tempo de livramento</p> <p>42. ICAO - AIA Acetabilidades</p> <p>43. Responsabilidade e enquadramento contratual</p> <p>44. Avaliação do Projeto de Acetabilidades</p> <p>45. Projeto de execução de Acetabilidades</p> <p>46. AIA AIA Acetabilidades</p> <p>47. Aprovação ICAO de Acetabilidades</p> <p>48. Avaliação da empresa de Acetabilidades</p> <p>49. Execução da empresa de Acetabilidades</p> <p>50. Registo/Consumo e Certificação</p> <p>CONDIÇÃO MONITO</p> <p>51. Avaliação da empresa do Monitor</p> <p>52. Estado da empresa do Monitor</p> <p>53. Registo/Consumo e Certificação P/AMC</p> <p>ACERSCIMULADOS HABILITAÇÃO DE GIRO</p> <p>54. Estado de conservação da paisagem</p> <p>55. Estado Prévio de Acetabilidades</p> <p>56. Estado de Impacte Ambiental e Dispositivo de AIA</p> <p>57. Avaliação do Projeto de Acetabilidades</p> <p>58. Projeto de execução de Acetabilidades</p> <p>59. Avaliação da empresa de Acetabilidades</p> <p>60. Execução da empresa de Acetabilidades</p> <p>61. Registo/Consumo e Certificação</p> <p>CONDIÇÃO HABILITAÇÃO DE GIRO</p> <p>62. Avaliação da empresa do GIRO</p> <p>63. Estado de conservação do GIRO</p> <p>64. Registo/Consumo e Certificação P/AMC</p>																																																																																																																																															

Entidades responsáveis/participantes:

- G Concedente (Estado Português)
- A Autoridade de Alca (ANAC - Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.)

ANZP Portugal, E.P.E. Força Aérea Portuguesa Diversos/ a definir

NOTA: Prazos poderão variar em função do enquadramento contratual e soluções técnicas que vierem a ser definidas

Handwritten signature

Handwritten signatures

Exmos. Senhores,

Encarrega-me a Senhora Chefe do Gabinete do Senhor Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares de, conforme solicitado pelo Gabinete do Senhor Ministro das Infraestruturas e da Habitação, informar que o anexo relativo ao CD identificado no Apêndice A do Acordo Complementar n.º 2 08.01.2019, é parte integrante do memorando de entendimento de 15 de Fevereiro de 2017, tendo sido remetido aquando do envio da resposta ao Requerimento n.º 11/XIV/2.ª, em 23.03.2021.

Mais se informa que o aludido CD diz respeito ao modelo financeiro da concessionária e foi classificado como confidencial, por ser segredo comercial, pela ANA - Aeroportos de Portugal. Por esse motivo, o mesmo não foi disponibilizado.

Com os melhores cumprimentos,

SUSANA MONTEIRO
Apoio Técnico e Administrativo



Palácio de São Bento, Assembleia da República
1249-068 Lisboa, PORTUGAL
TEL +351 21 392 05 11
www.portugal.gov.pt