



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 201/2023

Sumário: Determina a adoção de um conjunto de medidas para mitigar os constrangimentos operacionais no Aeroporto Humberto Delgado.

O Aeroporto Humberto Delgado (AHD) tem registado um forte crescimento da procura, prevendo-se que, em 2023, ultrapasse os 32 milhões de passageiros.

O AHD é responsável pela movimentação de mais de metade do tráfego aéreo nacional de passageiros, desempenhando um papel importante na economia e no turismo em Portugal, com relevante impacto no emprego.

O AHD serve o interesse nacional e transatlântico e assegura a conectividade da Europa com a América do Norte e América da Sul e com os países da diáspora portuguesa, tendo um grande valor estratégico para Portugal e para todas as ligações lusófonas.

O AHD tem, ainda, um papel determinante como grande *hub* aeroportuário, sendo o principal eixo de conexão com os restantes aeroportos nacionais, não só com os arquipélagos mas também com Faro e Porto. A relevância deste *hub* reclama necessidades logísticas próprias que facilitem a mobilidade dos passageiros e de bagagens nas operações de conexão.

Apesar do seu contributo para a recuperação da economia nacional, o AHD enfrenta significativas limitações. Quer em termos de capacidade quer em termos de operacionalidade, o AHD debate-se com desafios decorrentes do crescimento expressivo do tráfego aéreo, levando ao esgotamento da capacidade desta infraestrutura aeroportuária, afetando negativamente o seu funcionamento e a qualidade do serviço prestado, quer aos passageiros como aos utilizadores, nomeadamente ao nível de atrasos e cancelamento de voos, bem como de recusa de *slots* a companhias aéreas interessadas.

Operam a partir do Aeródromo de Trânsito n.º 1 (AT1), que atualmente ocupa uma área de 12 ha a nordeste do perímetro aeroportuário, as aeronaves que efetuam operações de transporte aéreo especial, entre as quais se inclui o transporte de Altas Entidades do Estado Português, as aeronaves de Estado estrangeiras e que transportam Altas Entidades estrangeiras, bem como aeronaves militares que efetuam o transporte de órgãos e evacuações aeromédicas. Esta infraestrutura militar presta, também, apoio ao transporte aéreo militar entre o continente e os Açores e a Madeira, aos contingentes militares portugueses com destino aos mais diversos teatros de operações no âmbito das Forças Nacionais Destacadas, e também a voos humanitários. Ademais, o terminal presta, ainda, apoio ao transporte de equipas nacionais envolvidas em missões de busca e resgate por ocasião de desastres naturais no estrangeiro.

Desde a celebração, em 14 de dezembro de 2012, do Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos Situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores (Contrato de Concessão), e com exceção apenas do período pandémico, que o aumento da procura no AHD tem sido sistematicamente muito superior ao esperado, tanto em número de movimentos como em número de passageiros.

Em 2019, o número de passageiros cresceu 7,36 % em relação a 2018, alcançando os 31,1 milhões de passageiros, evidenciando problemas de pontualidade de uma infraestrutura congestionada, prevendo-se que, em 2023, o tráfego supere os níveis pré-pandémicos, ultrapassando os 32 milhões de passageiros.

Acresce que o investimento que a concessionária tem vindo a fazer nesta infraestrutura aeroportuária não se revela suficiente para garantir a resposta expectável e desejável, quer os níveis de serviço como os níveis de desempenho, face à evolução da procura.

Desde o início da concessão, a concessionária mais do que duplicou o volume de negócio e quase quadruplicou o EBITDA. No entanto, o volume acumulado de investimentos, ao invés de acompanhar a evolução da procura e da rentabilidade da concessão, está 18,9 % abaixo do previsto pela VINCI na privatização.

Por seu lado, a crescente procura no AHD e os constrangimentos de espaço e de operação reclamam a tomada de medidas adicionais, a adotar pelo concedente, por forma a desbloquear o

início da execução urgente das obras, da melhoria do sistema de pista e na construção do «Pier Sul», a cargo da concessionária, e, ainda, a minimizar os constrangimentos provocados pelos trabalhos necessários à concretização de tais investimentos na operação do AHD.

Considerando a necessidade de otimizar a operação do AHD até à efetiva operacionalização de uma futura solução aeroportuária para a região de Lisboa, importa, de forma integrada, prosseguir o seguinte conjunto de medidas:

Uma gestão mais eficiente do tráfego aéreo, através da futura implementação do novo sistema da Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal, E. P. E. (Point Merge), para melhoria da sequenciação das aeronaves, atualmente em curso;

A reorganização e otimização de toda a área aeroportuária, obrigando à implementação de uma estratégia de melhoria operacional do AHD, ao nível da operação do dia a dia do Aeroporto, envolvendo todos os *stakeholders*;

Ao nível das obras para a melhoria operacional do sistema de pista, a viabilização da obra de ampliação do terminal (Pier Sul), a cargo da concessionária ANA — Aeroportos de Portugal, S. A. (ANA, S. A.);

A realização, pela ANA, S. A., dos investimentos prioritários que se encontram por realizar, em conformidade com as determinações do concedente, em sede de acompanhamento do Contrato de Concessão;

A possibilidade de transferência de grande parte da aviação executiva do AHD para o Aeródromo Municipal de Cascais ou outros aeródromos, libertando espaço para a operação para aeronaves com maior capacidade de passageiros por movimento.

Complementarmente, torna-se necessário proceder à desafetação de uma parcela de terreno do domínio público militar que integra o perímetro do AT1, situado a nordeste do perímetro aeroportuário, disponibilizando a área da placa de estacionamento de aeronaves para a operação civil, contribuindo para colmatar lacunas no atual Aeroporto.

Com efeito, as medidas operacionais previstas visam conferir maior eficiência na operação aeroportuária contribuindo para a redução de atrasos e a melhoria do serviço ao passageiro sem aumentar o número de voos.

A desafetação da placa de estacionamento do AT1 para uso civil torna-se essencial, por duas razões:

Permite antecipar o início das obras no Pier Sul, viabilizando investimentos previstos no atual Contrato de Concessão, a cargo da concessionária, minimizando os constrangimentos provocados pelos trabalhos necessários na operação do AHD e tirar o máximo partido dos investimentos a realizar pela ANA, S. A., e, por essa via, otimizar as operações do AHD;

Permite ampliar a área disponível para colmatar lacunas no atual Aeroporto, designadamente o estacionamento de aeronaves civis.

Acresce que a libertação desta parcela de espaço ocupado pelo AT1 e conseqüente integração no Contrato de Concessão confere mais espaço à exploração e tem impacto positivo no negócio, o que justifica a assunção de responsabilidades financeiras por parte da concessionária.

Assim:

Nos termos dos artigos 21.º e 22.º da Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, na sua redação atual, do n.º 3 do artigo 1.º e do artigo 20.º da Lei Orgânica n.º 2/2023, de 18 de agosto, e das alíneas d), e) e g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Determinar à Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal, E. P. E., a conclusão da implementação do sistema de sequenciação de voos «Point Merge», até ao 3.º trimestre de 2024.

2 — Determinar que a ANA — Aeroportos de Portugal, S. A. (ANA, S. A.), procede à realização dos investimentos necessários ao cumprimento das obrigações previstas no anexo I da presente resolução e da qual faz parte integrante, nos prazos aí estabelecidos.



3 — Determinar que, no prazo de 120 dias, a ANA, S. A., apresenta ao membro do Governo responsável pela área das infraestruturas os projetos relativos ao cumprimento das obrigações específicas de desenvolvimento 13, 14 e 17 previstas no anexo I da presente resolução.

4 — Determinar que a parcela de terreno afeta ao Aeródromo de Trânsito n.º 1 (AT1), delimitada na planta constante do anexo II da presente resolução e da qual faz parte integrante, seja disponibilizada para rentabilização, devendo, para o efeito, ser desafetada do domínio público militar, permanecendo o bem no domínio público geral do Estado.

5 — Determinar que a ESTAMO — Participações Imobiliárias, S. A., em articulação com a Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional e a Força Aérea Portuguesa (FAP), procede ao levantamento e à avaliação patrimonial dos bens e estruturas que integram a área do AT1, delimitada na planta constante do anexo II da presente resolução.

6 — Autorizar a transferência da gestão da área da parcela do AT1 identificada na planta constante do anexo II da presente resolução, após a respetiva desafetação do domínio público militar, para a ANA, S. A., mediante a celebração de um protocolo, que, entre outros aspetos, assegure a prioridade e gratuidade da sua utilização pela FAP, bem como assegurar a prioridade e a segurança das operações numa localização próxima à sala VIP do Aeroporto Humberto Delgado.

7 — Determinar que a celebração do protocolo referido no número anterior fica dependente da consignação das obras do Pier Sul, previstas no anexo I da presente resolução.

8 — Determinar que a rentabilização devida nos termos do disposto no artigo 11.º da LIM seja suportada por transferências do orçamento do capítulo 60 do Ministério das Finanças, aquando da desafetação prevista no n.º 4, considerando, nomeadamente, o valor pago por metro quadrado ao abrigo da Resolução do Conselho de Ministros n.º 4/2013, de 18 de janeiro.

9 — Determinar que, sem prejuízo pelo disposto nos números anteriores e dos prazos fixados para a execução das obrigações previstas no anexo I da presente resolução, o membro do Governo responsável pela área das infraestruturas elabora uma proposta devidamente fundamentada, para o efeito da constituição de uma comissão de negociação, cujos objetivos a alcançar devem abranger, designadamente:

a) Negociar com a ANA, S. A., os termos de integração da parcela de terreno, objeto de despacho de desafetação do domínio público militar, no estabelecimento da concessão do Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário celebrado entre o Estado e a ANA, S. A., incluindo o montante de contrapartida que a ANA, S. A., deve atribuir ao Concedente pelos benefícios daí resultantes, através da introdução de modificações ao Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário necessárias para o efeito;

b) Até à conclusão da negociação referida na alínea anterior, negociar com a ANA, S. A., a solução transitória referida no n.º 6, que permita a transferência da gestão da área da parcela do AT1 identificada na planta constante do anexo II da presente resolução, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 7 e 8;

c) A solução transitória referida na alínea anterior deve incluir a previsão de um mecanismo de atribuição de benefícios pela ANA, S. A., ao Concedente que permita o respetivo acerto posterior face ao montante final que será apurado no âmbito da negociação a que se refere a alínea a);

d) A solução transitória fica sujeita à aprovação dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas no prazo máximo de seis meses após a constituição da comissão de negociação, tendo em vista a elaboração de um memorando de entendimento com a ANA, S. A.

10 — Incumbir a Autoridade Aeronáutica Nacional e a Autoridade Nacional da Aviação Civil da prestação do apoio técnico necessário ao acompanhamento dos procedimentos previstos na presente resolução.

11 — Determinar que a presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros, 7 de dezembro de 2023. — O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.



ANEXO I

(a que se referem os n.ºs 2, 3, 7 e 9)

Obrigações específicas de desenvolvimento — Cláusula 17.ª e anexo 9 do Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos Situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores

Aeroporto	Obrigações específicas de desenvolvimento (OED)	Novo prazo
Lisboa . . .	(08) Construção de entradas múltiplas na pista 03 (atual 02)	(*)
	(10) Remodelação das áreas dos <i>curbsides</i>	2024-2025
	(13) Construção de saídas rápidas de pista — pista 03 (atual 02) — «Realização da Fase 2 da Saída Rápida H2» .	(**) 2026
	(14) Construção de entradas múltiplas na pista 21 (atual 20)	(**) 2025-2027
	(15) Remodelação da rede média tensão (Fase 2)	(*)
	(16) Remodelação da plataforma de estacionamento 80	(*)
	(17) Expropriação de armazéns na zona das entradas múltiplas da pista 21 (atual 20) — Relação com a OED 14.	2024-2025

(*) O Concedente aceita a substituição da OED mediante a execução de proposta alternativa, mas sem direito a reequilíbrio financeiro pela Concessionária.

(**) O cumprimento desta OED deve ser concluído sem a disponibilização de qualquer área do Aeródromo de Trânsito n.º 1.

Obrigações de desenvolvimento (cláusula 17.ª) do Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos Situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores

Aeroporto	Obrigações Desenvolvimento (OD)	Prazo
Lisboa . . .	Braço Sul do Terminal 1 (Pier Sul)	(*) 2024-2026 (**) 2025-2027
	Área de estacionamento na soleira da 35 (plataforma de estacionamento sul)	(*) 2024-2026 (**) 2025-2027
	Remodelação interior do Terminal 1 (1.ª fase)	2024-2026
	Ampliação do corpo central do Terminal 1	(*) 2026-2028 (**) 2027-2029

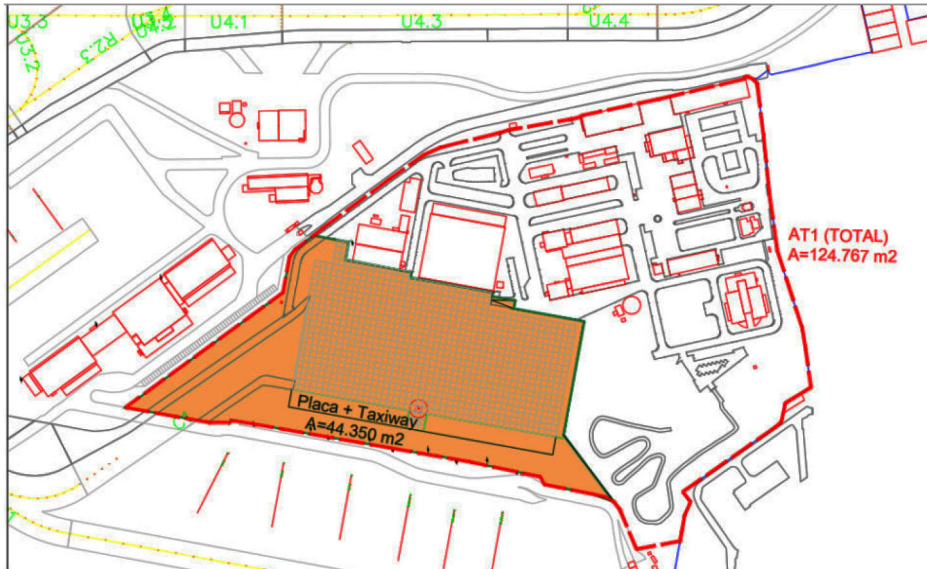
(*) Caso a Agência Portuguesa do Ambiente, I. P. (APA, I. P.), venha a decidir pela isenção do investimento a procedimento de avaliação de impacte ambiental (AIA), nos termos do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual.

(**) Caso a APA, I. P., venha a decidir pela necessidade de sujeição do investimento a procedimento de AIA.

ANEXO II

[a que se referem os n.ºs 4, 5 e 6 e a alínea b) do n.º 9]

Planta 1 — «Área do Aeródromo de Trânsito n.º 1 a desafetar»



117197981