

ANEXO 12

REGULAÇÃO ECONÓMICA DA CONCESSÃO

1. DEFINIÇÕES

No presente Anexo 12, incluindo os respetivos apêndices, sempre que iniciados por maiúscula, e salvo se do contexto claramente resultar sentido diferente, os termos abaixo indicados terão o significado que a seguir lhes é apontado:

Atividades Monitorizadas: todas as atividades e serviços referidos no Apêndice B.

Atividades Não Reguladas: todas as atividades e serviços desenvolvidos ou disponibilizados pela Concessionária que não constam dos Apêndices A e B.

Atividades Reguladas: todas as atividades e serviços sujeitos a Regulação Económica referidos no Apêndice A.

Autoridade Reguladora: o INAC, I.P.

Concessionária: a ANAM.

Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar (CRLA): receita (bruta) total das atividades de retalho do lado ar, reais e auditadas relativas ao ano de 2012, referidas, indexadas em cada ano à variação anualizada do Índice de Preços ao Consumidor Harmonizado (IPCH), em cada um dos aeroportos ou conjunto de aeroportos identificados no ponto 2 do presente Anexo 12.

Para efeitos do CRLA, consideram-se atividades de retalho do lado ar, todas as atividades comerciais de retalho realizadas no Lado Ar da área de processamento de passageiros dos terminais dos aeroportos. Não se incluem nestas atividades a publicidade, ocupação de salas VIP e CIP e a ocupação de escritórios.

Índice de Preços ao Consumidor Harmonizado (IPCH): índice de todas as rubricas para os 27 países da União Europeia (ou índice que o substitua), compilado mensalmente pelo Eurostat, conforme a média (variação percentual) de 12 meses reportada a 31 de Agosto.

Passageiro Terminal (Pt): todos os passageiros que embarcam ou desembarcam num aeroporto, excluindo os passageiros em trânsito direto.

Receita Média Máxima (RMM): quociente entre a soma da receita (bruta) total das atividades e serviços sujeitos a Regulação Económica referidos no Apêndice A com o Contributo da Atividade de Retalho do Lado Ar e o número de Passageiros Terminais em cada um dos aeroportos ou conjunto de aeroportos identificados no ponto 2 do presente Anexo 12.

Receita Regulada Média Máxima (RRMM): quociente entre a receita (bruta) total das atividades e serviços referidos no Apêndice A e o número total de Passageiros Terminais em cada um dos aeroportos ou conjunto de aeroportos identificados no ponto 2 do presente Anexo 12.

Regulação Económica: definição dos princípios e regras aplicáveis à cobrança de taxas pagas pelos utilizadores do aeroporto ou aeródromo pela utilização das instalações disponibilizadas e pelos serviços prestados pela entidade gestora aeroportuária relacionados com a aterragem, descolagem, iluminação e estacionamento de aeronaves e com o processamento de passageiros, carga e correio.

Utilizadores: os operadores aéreos e os agentes de assistência em escala, em que se incluem os prestadores de serviços de assistência em escala e os utilizadores em regime de autoassistência.

2. PRINCÍPIOS GERAIS

- 2.1. A regulação económica assenta na fixação de valores limite para a receita por Passageiro Terminal proveniente das Atividades Reguladas referidas no Apêndice A nos aeroportos da RAM (Madeira e Porto Santo).
- 2.2. A Receita Média Máxima (RMM) aplicável nos aeroportos acima indicados reporta à totalidade das receitas brutas provenientes das Atividades Reguladas referidas no Apêndice A, acrescida do Contributo da Atividade de Retalho do Lado Ar, dividida pelo número total de Passageiros Terminais (Pt).
- 2.3. Para o ano de 2013, serão estabelecidas Receitas Médias Máximas nominais (RMM₂₀₁₃) em conformidade com o disposto no ponto 4.2 *infra* (Figura 1).
- 2.4. Para o período de 1 de Janeiro de 2014 até 31 de Dezembro de 2022, as Receitas Médias Máximas (RMM) serão estabelecidas de acordo com a metodologia de cálculo descrita no ponto 4.2 *infra* (Figura 2).
- 2.5. A Receita Regulada Média Máxima de cada ano (RRMMi) que a Concessionária está autorizada a cobrar aos Utilizadores em contrapartida da prestação das Atividades Reguladas referidas no Apêndice A corresponde à diferença entre a Receita Média desse ano (RMMi) e o Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar desse ano (CRLAi) por Passageiro Terminal.
- 2.6. As receitas provenientes de voos operados por cargueiros puros são excluídas das receitas consideradas para o cálculo da Receita Regulada Média Máxima (RRMM).
- 2.7. No entanto, estes voos devem ser objeto de um regime de taxaçoão idêntico ao dos voos comerciais de passageiros (por tonelada aterrada com utilização da pista de aterragem e de plataforma de estacionamento de aeronaves).
- 2.8. A Concessionária é livre de fixar a estrutura e os montantes das taxas devidas nos termos do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de Novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 108/2013, de 31 de julho, com observância das restrições estabelecidas na lei à respetiva definição e, no caso das taxas relativas às Atividades Reguladas referidas no Apêndice A, desde que respeitados os limites estabelecidos para a Receita Média Máxima (RMM).
- 2.9. Sem prejuízo do disposto no número anterior, a Concessionária deve submeter à autorização da Autoridade Reguladora a aplicação de taxas resultantes da realização ou

prestação de atividades e serviços conexos acessórios, complementares ou agregados a Atividades Reguladas que representem um novo encargo para os Utilizadores.

3. RECLASSIFICAÇÃO DAS ATIVIDADES REGULADAS E MONITORIZADAS

- 3.1. As Atividades Reguladas provenientes de atividades e serviços referidos no Apêndice A podem ser reclassificadas em Atividades Monitorizadas, com a consequente inclusão no Apêndice B, por decisão fundamentada da Autoridade Reguladora, com o consequente ajustamento aplicável da Receita Média Máxima (RMM).
- 3.2. As Atividades Monitorizadas podem ser reclassificadas em Atividades Reguladas, com a consequente inclusão no Apêndice A, por decisão fundamentada da Autoridade Reguladora, caso se verifique que os respetivos níveis de concorrência e/ou de serviço diminuíram consideravelmente, com o consequente ajustamento aplicável da Receita Média (RMM).
- 3.3. Sem prejuízo dos números anteriores, as Atividades Monitorizadas podem sempre ser reclassificadas em Atividades Não Reguladas, desde que por decisão fundamentada da Autoridade Reguladora nomeadamente se se apurar que os respetivos níveis de concorrência e/ou de qualidade de serviço aumentaram consideravelmente.
- 3.4. Qualquer reclassificação e os ajustamentos aplicáveis da Receita Média Máxima (RMM) nos termos indicados nos números 1 e 2 anteriores produzem efeitos apenas no ano seguinte ao da respetiva decisão da Autoridade Reguladora.

4. RECEITA MÉDIA MÁXIMA POR PASSAGEIRO TERMINAL

a) PARA O ANO DE 2013

- 4.1. Para efeitos do presente Anexo, os aeroportos da RAM (Madeira e Porto Santo) são integrados no denominado *Grupo de Lisboa*, que integra igualmente o aeroporto de Lisboa, os aeroportos dos Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores) e o Terminal Civil de Beja.
- 4.2. A Receita Média Máxima (RMM) para o ano de 2013 (valores nominais de 2013) para os aeroportos do Grupo de Lisboa é de **11,45 €**, calculada incluindo a totalidade (100%) da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar efetivamente auditada em 2012, indexada ao Índice de Preços ao Consumidor Harmonizado (IPCH) reportado a 31 de Agosto de 2012 (o *Contributo do Retalho do Lado Ar* de 2012) (CRLA 2012).
- 4.3. A Receita Regulada Média Máxima para o ano de 2013 (RRMM 2013) (valores nominais de 2013) para os aeroportos da Madeira acima indicados é calculada nos termos da figura 1 *infra*:

Figura 1: Metodologia de cálculo da Receita Média Máxima do ano de 2013

		Grupo de Lisboa		
Receita	Média	11,45 € =(RMM 2013)		

Máxima 2013 (RMM ₂₀₁₃)			
Receitas Efetivas do Retalho do Lado Ar 2012	Receitas do Retalho do Lado Ar 2012 (a)		
Fator de Indexação IPCH Agosto de 2012	08/2012 IPCH anualizado em % (b)		
Contributo da Receita da Atividade de Retalho Lado Ar indexado (M€)(CRLA ₂₀₁₃)	$(a) \times (1 + (b)) =$ CRLA ₂₀₁₃		
Estimativa do número de Passageiros Terminais em 2013 (mppa)	Estimativa 2013 = Pt ₂₀₁₃		
Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar (€)	$CRLA_{2013} / Pt_{2013} =$ (c)		
Receita Regulada Média Máxima (RRMM ₂₀₁₃)	$RMM_{2013} - (c)$ =RRMM ₂₀₁₃		

b) De 2014 a 2022

4.4. Anualmente, a partir de 1 de Janeiro de 2014 e até 31 de Dezembro de 2022, a Receita Média Máxima do ano i (RMM _{i}) dos aeroportos da Madeira, será calculada utilizando os seguintes elementos e metodologia de cálculo:

a) Receita Média Máxima do Ano Anterior, RMM _{$i-1$}

b) A Receita Média Máxima do Ano Anterior RMM _{$i-1$} é indexada ao IPCH de Agosto ano $i-1$, subtraído do fator de eficiência X aplicável, obtendo-se a Receita Média Máxima para o Ano $i-1$ indexada. O fator X aplicável de 2014 a 2022 inclusive corresponde ao quadro *infra*:

Fatores X aplicáveis de 2014-2022

	2014-2017	2018-2022
Lisbon Group	0.0%	0.5%

Porto Airport	1.0%	0.5%
Faro Airport	1.0%	0.5%

c) Pode ocorrer adicionalmente o ajustamento decorrente da Reposição do Equilíbrio Económico e Financeiro nos termos da cláusula 25 do Contrato de Concessão, assegurando-se a respetiva conformidade com o disposto no ponto 7 deste Anexo 12.

d) Os cálculos nas alíneas b) a c) irão produzir a Receita Média Máxima para o Ano i (RMM_i)

e) Ajustamento para recuperação do desvio ocorrido na Receita Regulada Média Máxima no ano $i-2$, motivado por erros de estimativa nos termos do ponto 5 do presente Anexo, indexado ao HICP de Agosto do ano $i-1$

f) A dedução na Receita Média Máxima para o Ano i (RMM_i) do ajustamento indicado na alínea e) irá produzir a Receita Média Máxima Ajustada para o Ano i ($RMMA_i$)

g) Estimativa do número de Passageiros Terminais para o ano i (Pt_i)

h) Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar do ano $i-1$ ($CRLA_{i-1}$), indexado ao IPCH reportado a Agosto do ano $i-1$ = $CRLA_i$

i) Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar do ano i ($CRLA_i$), dividido pelo número total estimado de Passageiros Terminais do ano i (Pt_i) = (a)

j) A dedução à Receita Média Máxima Ajustada do ano i ($RMMA_i$) do Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar do ano i por Passageiro Terminal (a) irá produzir a Receita Regulada Média Máxima do ano i ($RRMM_i$)

k) Os cálculos específicos para 2014 (e anos subsequentes até 2022) constam na figura 2:

Figura 2: Metodologia de cálculo da Receita Média Máxima 2014 – 2022

	GRUPO DE LISBOA
Receita Média Máxima do ano $i-1$	RMM_{i-1}
Factor de Indexação IPCH agosto do ano $i-1$ – Factor de Eficiência X	$1 + (IPCH-X) = F_i$
Receita Média Máxima do ano $i-1$ indexada	$RMM_{i-1} * F_{ii}$
Ajustamento para reposição de equilíbrio económico e financeiro da Concessão (cláusula 25 do CC)	(ΔI_i)

Receita Média Máxima do ano i (RMM _i)	$(RMM_{i-1} * F_{i1}) + (\Delta 1_i = RMM_i$
Ajustamento para recuperação dos desvios ocorridos na Receita Regulada Média Máxima (RMM) do ano i-2, indexada ao IPCH de agosto do ano i-1	$(\Delta 2_i)$
Receita Média Máxima Ajustada para o Ano i (RMMA _i)	$RMM_i + (\Delta 2_i) = RMMA_i$
Estimativa do número de Passageiros Terminais para o ano i (mppa)	Pt_i
Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar ano i (CRLA _i)	$CRLA_{i-1} * (1+IPCH_{i-1}) = CRLA_i$
Contributo da Receita do Retalho do Lado Ar por Passageiro Terminal (Pt) no ano i (a)	$CRLA_i / Pt_i = (a)$
Receita Regulada Média Máxima para o ano i (RRMM _i)	$RMMA_i - (a) = RRMM_i$

5. AJUSTAMENTOS POR ERROS DE ESTIMATIVA

5.1. São admitidos ajustamentos decorrentes de erros de estimativa do volume de tráfego anual de passageiros que tenham impacto no cálculo do Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar (CRLA) por Passageiro Terminal (Pt) ou, ainda, por erros de estimativa do mix de tráfego e/ou da composição dos serviços e atividades disponibilizados, nos termos seguintes:

- a) Qualquer excesso de receita cobrada será devolvido às companhias aéreas nos primeiros 6 (seis) meses após o final do ano em que ocorreu essa cobrança excessiva, através de um pagamento único na mesma proporção das receitas das Atividades Reguladas obtidas nesse ano no aeroporto em causa, acrescido de uma compensação de juros, à Taxa de Juro Base do Banco Central Europeu (BCE) a 1 de Setembro do ano em causa, mais 2% por ano.
- b) Qualquer défice de receita cobrada será reclamado apenas no segundo ano após o ano em que se verificou a cobrança em défice, mediante o correspondente ajustamento da Receita Média Máxima (RMM) que for aplicável nesse ano.

O ajustamento da Receita Média Máxima (RMM), quando aplicável, é acrescido de compensação de juros, à Taxa de Juro Base do Banco Central Europeu (BCE) a 1 de Setembro do ano em causa mais 2% por ano.

5.2. Sem prejuízo do disposto dos ajustamentos indicados nas alíneas a) e b) do número 1, e apenas no caso de erros de estimativa do volume de tráfego anual de passageiros que tenham impacto no cálculo do Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar (CRLA) por Passageiro Terminal (Pt), a Concessionária poderá promover a alteração das taxas ao longo desse ano para assegurar a sua conformidade com os limites estabelecidos para a Receita Regulada Média Máxima (RRMM), desde que a Concessionária proceda à notificação dessa alteração (às companhias aéreas) com um mínimo de 4 (quatro) meses de antecedência.

6. CONDICIONANTE ADICIONAL

- 6.1. As receitas por passageiro terminal provenientes das Atividades Reguladas referidas no Apêndice A nos aeroportos da RAM (Madeira e Porto Santo) deverão ser reduzidas anualmente de forma constante até igualar a Receita Regulada Média Máxima aplicável ao aeroporto de Lisboa em 2022.
- 6.2. O efeito induzido pela atuação referida *supra* traduz-se na possibilidade de aumento da receita proveniente das Atividades Reguladas no aeroporto de Lisboa, desde que seja assegurada a conformidade com a Receita Média Máxima estabelecida para o Grupo de Lisboa.

7. REGIME DE PREVALÊNCIA DOS MECANISMOS DE ALTERAÇÃO DA RECEITA MÉDIA MÁXIMA (RMM)

- 7.1. As alterações decorrentes da reposição do Equilíbrio Económico e Financeiro nos termos da cláusula 25 do Contrato de Concessão prevalecem sempre sobre qualquer metodologia de cálculo considerada neste Anexo 12.

8. APÓS O ANO DE 2022

- 8.1. De 1 de Janeiro de 2023 em diante, a Receita Regulada Média Máxima (RRMM) aplicável aos aeroportos da RAM (Madeira e Porto Santo) por períodos sucessivos de 5 (cinco) anos contados a partir de 1 de Janeiro de 2023, será determinada por um dos seguintes mecanismos:
 - a) Por proposta da Concessionária, para cada período de 5 (cinco) anos, contados a partir de 1 de Janeiro de 2023, apoiada por mais de duas companhias aéreas suas clientes, que representem pelo menos, 65% do tráfego de passageiros no Grupo de Lisboa nos últimos 12 meses - **PROPOSTA APOIADA**; ou (na ausência de PROPOSTA APOIADA)
 - b) Por aplicação de um novo modelo de Receita Regulada Média Máxima (RRMM) do Grupo de Lisboa, para cada período de 5 (cinco) anos, contados a partir de 1 de Janeiro de 2023 – **MODELO RRMM DE 2023 EM DIANTE**.
- 8.2. A Receita Regulada Média Máxima (RRMM) aplicável nos termos do número anterior é passível de alteração em resultado das modificações acordadas para a Receita Regulada Média Máxima (RRMM) do Grupo de Lisboa resultantes da construção do novo aeroporto na região de Lisboa ao abrigo do Capítulo XI do presente Contrato de Concessão celebrado entre o Estado Português e a ANA SA.

PROPOSTA APOIADA

- 8.3. Uma PROPOSTA APOIADA pelas Companhias Aéreas deverá ser sujeita a homologação por parte da Autoridade Reguladora no prazo máximo de 30 dias após a respetiva receção, considerando-se tacitamente aprovada se a Autoridade Reguladora não proferir qualquer decisão nesse prazo.
- 8.4. A Autoridade Reguladora pode, no mesmo prazo acima indicado, rejeitar ou propor alterações à PROPOSTA APOIADA desde que demonstre fundamentadamente que a

mesma não promove (i) Boas Práticas em termos de investimento ou de qualidade de serviço nos aeroportos, ou (ii) os interesses dos passageiros nos aeroportos.

- 8.5. A PROPOSTA APOIADA prevalece sobre a metodologia da RECEITA REGULADA MÉDIA MÁXIMA (RRMM) DE 2023 EM DIANTE, podendo mesmo, uma vez estabelecida, substituir esta metodologia no ano seguinte ao da aprovação da PROPOSTA APOIADA.
- 8.6. Os ajustamentos previstos no ponto 5 deste Anexo 12, bem como a modificação por alteração das circunstâncias nos termos do ponto 9 do presente Anexo, aplicam-se também no mecanismo da PROPOSTA APOIADA.

MODELO RRMM DE 2023 EM DIANTE

- 8.7. O MODELO RRMM DE 2023 EM DIANTE para cada período de 5 (cinco) anos é baseado nos seguintes fatores objetivos: (i) rácio entre os somatórios do investimento de capital elegível (*capex*) e dos EBITDA dos 5 anos anteriores; e (ii) o IPCH reportado a Agosto do ano $i-1$, de acordo com a seguinte metodologia:

(a) Para o ano de 2023, na ausência de uma Proposta Apoiada, o valor da Receita Regulada Média Máxima (RRMM) não poderá exceder o valor da RMM 2022.

(b) Para os anos 2024 e seguintes

- i) Receita Regulada Média Máxima do Ano Anterior (RRMM $i-1$)
- ii) A Receita Média Máxima do Ano Anterior (RRMM $i-1$) é indexada ao fator de evolução definido nas alíneas (iii), (iv) e (v) seguintes = Receita Regulada Média Máxima (RRMM) de 2024 e anos seguintes.
- iii) O Investimento de Capital Elegível exclui: (a) aquisições de empresas; (b) investimentos de capital (*capex*), realizados por um subconcessionário, que não foram capitalizados no balanço da Concessionária; e (c) quaisquer despesas de capital não afetas à prestação de Atividades e Serviços Aeroportuários. O EBITDA do *Grupo de Lisboa* deverá ser calculado repartindo quaisquer despesas operacionais na Sede/Centrais na proporção da receita total entre o *Grupo de Lisboa* e os aeroportos de Faro e Porto.
- iv) O rácio irá produzir uma das cinco opções para a evolução anual da Receita Regulada Média Máxima (RRMM) para os próximos cinco anos, que poderá ser: IPCH-2%; IPCH-1%; IPCH; IPCH+0,5% ou IPCH+1,0%, de acordo com o identificado na figura 3 *infra*.
- v) A Receita Regulada Média Máxima (RRMM) será indexada a essa evolução anual em cada ano posterior incluído no período completo de 5 (cinco) anos seguintes.

Figura 3: Banda de Tráfego do Grupo de Lisboa

Rácio dos somatórios do Investimento de Capital Elegível do Grupo de Lisboa e do Total do EBITDA nos 5 anos anteriores	Evolução da Receita Regulada Média Máxima nos próximos 5 anos
$R \geq 0.8$	HICP+1.0% pa
$0.6 \leq R < 0.8$	HICP+0.5% pa
$0.40 \leq R < 0.6$	HICP pa
$0.20 \leq R < 0.4$	HICP-1% pa
$R < 0.2$	HICP-2% pa

- 8.8. As receitas das Atividades Reguladas por passageiro terminal nos aeroportos da RAM (Madeira e Porto Santo) de 1 de Janeiro de 2023 em diante não devem ultrapassar as do Aeroporto de Lisboa (até 2022 devem estar alinhadas com as do Aeroporto de Lisboa).
- 8.9. Os ajustamentos previstos no ponto 5 deste Anexo 12, bem como a modificação por alteração das circunstâncias nos termos do ponto 9 do presente Anexo, aplicam-se também no mecanismo do MODELO RRMM DE 2023 EM DIANTE.
- 8.10. A Concessionária tem que elaborar demonstrações financeiras auditadas para a Autoridade Reguladora que mostrem a reconciliação entre o Investimento de Capital Elegível e o Investimento de Capital Total nas contas auditadas para os aeroportos do *Grupo de Lisboa*.

9. ALTERAÇÃO DAS CIRCUNSTÂNCIAS

- 9.1. Se ocorrer um evento de alteração das circunstâncias que motive o reequilíbrio económico-financeiro da Concessão nos termos da cláusula 25 do Contrato de Concessão, a Concessionária pode solicitar à Autoridade Reguladora a revisão da Receita Média Máxima (RMM) ou da Receita Regulada Média Máxima (RRMM), caso o reequilíbrio ocorra respetivamente até 31 de Dezembro de 2022 ou a partir de 1 de Janeiro de 2023, sustentando a respetiva proposta em consulta efetuada às companhias aéreas sobre a alteração pretendida.
- 9.2. O apoio das companhias aéreas não constitui requisito obrigatório para a Autoridade Reguladora aceitar o pedido de revisão da Concessão nos termos do número anterior.

10. MONITORIZAÇÃO DO CUMPRIMENTO DA RECEITA MÉDIA MÁXIMA

- 10.1. A Concessionária publicará (incluindo no seu *website*, em Português e Inglês) informação financeira e operacional anual auditada, suficiente e em devido tempo, de forma a permitir que a Autoridade Reguladora, as companhias aéreas clientes e outros

stakeholders possam monitorizar o cumprimento das obrigações estabelecidas no presente Anexo 12.

- 10.2. A Autoridade Reguladora, caso tenha dúvidas sobre a qualidade e a transparência dos relatórios anuais divulgados pela Concessionária, pode, a qualquer momento, desenvolver as diligências de investigação que considere adequadas.
- 10.3. A Concessionária é obrigada a prestar apoio às investigações desenvolvidas pela Autoridade Reguladora, devendo, nomeadamente, fornecer informações suficientes que permitam confirmar o cumprimento, consoante os casos, das Receitas Médias Máximas (RMM) e das Receitas Reguladas Médias Máximas (RRMM) aplicáveis.
- 10.4. A Autoridade Reguladora tem o direito de nomear auditores independentes, investigadores ou consultores técnicos de forma a investigar o cumprimento de questões materiais não conformes com as Receitas Médias Máximas (RMM) ou as Receitas Reguladas Médias Máximas (RRMM) aplicáveis.
- 10.5. A Concessionária suportará os custos da investigação indicada no número anterior apenas quando seja comprovada a existência de não conformidades.
- 10.6. Nenhum acordo celebrado com uma ou mais companhias aéreas pode afastar a obrigação da Concessionária de publicar informações anuais auditadas.

11. CONSULTAS A COMPANHIAS AÉREAS E PASSAGEIROS

- 11.1. A Concessionária tem de consultar as companhias aéreas clientes pelo menos uma vez por ano, sobre, pelo menos, os seguintes temas:
 - (i) dados anuais para fixação das taxas das Atividades Reguladas;
 - (ii) previsões de tráfego e disponibilização de infraestruturas; e
 - (iii) o Regime de Qualidade e Serviço Aeroportuário (RQSA).
- 11.2. Nenhum acordo celebrado com uma ou mais companhias aéreas pode afastar a obrigação da Concessionária de efetuar consultas anuais às companhias aéreas.
- 11.3. A Concessionária tem igualmente de efetuar e publicar os resultados de inquéritos de satisfação dos passageiros, no mínimo uma vez por ano, através de uma forma a acordar com a Autoridade Reguladora.
- 11.4. A Concessionária poderá selecionar uma empresa ou empresas independentes de estudos de mercado para o efeito, devendo, se optar por essa solução, obter a aprovação prévia dessa empresa por parte da Autoridade Reguladora (não podendo essa aprovação ser recusada ou atrasada de forma injustificada).
- 11.5. A Autoridade Reguladora terá direito a verificar se os referidos inquéritos foram realizados da forma solicitada, devendo a Concessionária prestar essa informação nos termos que a Autoridade Reguladora justificadamente possa solicitar para esse efeito.

11.6. A Concessionária tem de apresentar à Autoridade Reguladora os resultados destas consultas até ao final de cada ano.

APÊNDICE A

ATIVIDADES E SERVIÇOS SUJEITOS A REGULAÇÃO ECONÓMICA

1. Atividades diretamente ligadas à operação das aeronaves, que incluem a prestação de qualquer um dos seguintes serviços associados a:
 - Disponibilização de infraestruturas aeroportuárias constituídas por pistas, caminhos de circulação e placas de estacionamento para aeronaves de acordo com as regras técnicas aplicáveis à categoria de operação de cada aeroporto.
 - Disponibilização de infraestruturas aeroportuárias que sejam necessárias para o controlo de tráfego aéreo (apenas a que gerar receita para a Concessionária).
 - Estacionamento de aeronaves (incluindo guiamento automático), nas plataformas, incluindo o seu abrigo em hangar, quando aplicável.
 - Sistema de Fornecimento de Energia Elétrica no Solo.
 - Serviços de Controlo de Riscos Ambientais.
 - Serviços de Segurança (*safety*) nas áreas de movimento e vias de circulação de viaturas no lado ar.
 - Serviços de Segurança (*security*) do perímetro aeroportuário.
 - Serviços de emergência, salvamento e combate a incêndios.
 - Prevenção de ruído de aeronaves e controlo de mitigação.
 - Segurança aeroportuária (apenas a que gerar receita para o Concessionária)
 - Reabertura do aeroporto ou prolongamento /antecipação do seu horário operacional

2. Atividades relativas ao processamento e à assistência a passageiros, à chegada, à partida e em transferência, que incluem a prestação de qualquer um dos seguintes serviços associados a:
 - Disponibilização de balcões de check-in ou qualquer outra infraestrutura associada ao processamento de passageiros, incluindo as plataformas informáticas de uso comum.

- Fornecimento de pontes telescópicas, lugares sentados e zonas de espera públicas, e salas de embarque (excluindo *lounges* VIP e CIP).
- Disponibilização de áreas para entidades públicas referenciadas no Anexo 11.
- Segurança dos passageiros (*safety* e *security*), serviços e sistemas de segurança (incluindo sistemas de vigilância em circuito fechado).
- Fornecimento e manutenção da infraestrutura associada com a receção, tratamento, manuseamento e recolha de bagagem.
- Disponibilização de equipamentos públicos e equipamentos de apoio à mobilidade, nos terminais de passageiros.
- Disponibilização de monitores de informação sobre os voos e sistemas de comunicação com o público.
- Serviços de Assistência a Passageiros com Mobilidade Reduzida.
- Segurança aeroportuária (apenas a que gerar receita para o Concessionária)

APÊNDICE B

ATIVIDADES E SERVIÇOS MONITORIZADOS

- Qualquer atividade comercial do Lado Ar não incluída nas "Atividades de Retalho do Lado Ar".
- Disponibilização de balcões de venda de bilhetes ou de apoio à operação das Companhias Aéreas.
- Disponibilização de espaços do lado ar e de áreas de suporte operacional aos Utilizadores.
- As atividades de fornecimento de combustível e *catering* às aeronaves e demais categorias de assistência em escala não referenciadas no Apêndice A (receita líquida).
- Atividades relativas a voos exclusivamente operados por aviões cargueiros.