
RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS 2022



Índice

GLOSSÁRIO	7
I — RELATÓRIO DE GESTÃO	9
1. PRINCIPAIS INDICADORES DO ANO	10
2. GRUPO ANA NUM RELANCE	12
3. ENVOLVENTE ECONÓMICA	13
3.1 O SETOR DO TRANSPORTE AÉREO	14
4. EVOLUÇÃO DO NEGÓCIO	15
4.1. EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO AÉREO	15
4.2. RECEITA AVIAÇÃO	19
4.2.1. RECEITA AVIAÇÃO REGULADA	19
4.2.1.1. TAXAS REGULADAS E SUA RECEITA	19
4.2.1.2. APURAMENTO DA RECEITA REGULADA EM 2022 A RECUPERAR OU A DEVOLVER	20
4.2.1.3. RECEITA REGULADA APÓS 2023	22
4.2.1.4. MONITORIZAÇÃO DE PARÂMETROS DE QUALIDADE DE SERVIÇO	22
4.2.2. RECEITA AVIAÇÃO NÃO REGULADA	24
4.3. RECEITA EXTRA AVIAÇÃO	25
4.3.1. RETALHO	27
4.3.2. ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL	27
4.3.3. RENT-A-CAR	28
4.3.4. IMOBILIÁRIO	29
4.3.5. OUTROS NEGÓCIOS	30
5. SUSTENTABILIDADE	31
5.1. RECURSOS HUMANOS	31
5.1.1. RECRUTAMENTO	31
5.1.2. DESENVOLVIMENTO DE RECURSOS HUMANOS	31
5.1.3. RECURSOS HUMANOS EM NÚMEROS	32
5.1.4. SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO	32
5.2. AMBIENTE	34
5.2.1. RUÍDO E QUALIDADE DO AR	35
5.2.2. ENERGIA E ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS	36
5.2.3. PRESERVAÇÃO DOS RECURSOS NATURAIS E GESTÃO DE RESÍDUOS	42
5.2.4. BIODIVERSIDADE	45
5.2.5. SENSIBILIZAÇÃO AMBIENTAL	45
5.2.6. TAXONOMIA	45
5.3. RESPONSABILIDADE SOCIAL	47
5.3.1. PROGRAMA VINCI PARA A CIDADANIA	47
5.4. INVESTIGAÇÃO, DESENVOLVIMENTO E INOVAÇÃO	48
5.5. SISTEMAS DE INFORMAÇÃO	49
5.6. SEGURANÇA DE INFORMAÇÃO E PRIVACIDADE	50
6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA	50



6.1. RESULTADOS	50
6.2. SITUAÇÃO FINANCEIRA	52
6.3. GESTÃO DO RISCO	52
7. INVESTIMENTOS	53
7.1. INVESTIMENTOS NA REDE ANA	53
7.2. EXPANSÃO DE CAPACIDADE DO AEROPORTO DE LISBOA	55
8. EVENTOS SUBSEQUENTES	57
9. PERSPETIVAS PARA 2023	58
10. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS	59
II — DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	60
III — NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	65
NOTA INTRODUTÓRIA	66
1. ATIVIDADE	67
1.1. ESTRUTURA DO GRUPO E ENQUADRAMENTO DA ATIVIDADE	67
1.2. CONTRATOS DE CONCESSÃO DO SERVIÇO PÚBLICO AEROPORTUÁRIO	68
1.3. QUADRO LEGAL DA REGULAÇÃO ECONÓMICA	71
1.3.1. DECRETO-LEI N.º 254/2012	71
1.3.2. REGULAÇÃO ECONÓMICA ESTABELECIDADA NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO	72
1.4. SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA	72
2. POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	73
2.1. BASES DE APRESENTAÇÃO	73
2.2. IFRS DIVULGAÇÕES – NOVAS NORMAS	73
2.2.1. NORMAS E INTERPRETAÇÕES QUE SE TORNARAM EFETIVAS A 1 DE JANEIRO DE 2022 E QUE O GRUPO APLICOU NA ELABORAÇÃO DAS SUAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	73
2.2.2. NORMAS, ALTERAÇÕES E INTERPRETAÇÕES APROVADAS PELA UNIÃO EUROPEIA, COM APLICAÇÃO OBRIGATÓRIA EM EXERCÍCIOS ECONÓMICOS FUTUROS	74
2.2.3. NORMAS, ALTERAÇÕES E INTERPRETAÇÕES PUBLICADAS, MAS AINDA NÃO ADOTADAS PELA UNIÃO EUROPEIA	75
2.3. CONSOLIDAÇÃO	75
2.4. CONVERSÃO CAMBIAL	77
2.5. ATIVOS DA CONCESSÃO	77
2.5.1. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS	77
2.5.2. ATIVOS INTANGÍVEIS – DIREITO DA CONCESSÃO	78
2.6. OUTROS ATIVOS INTANGÍVEIS	79
2.7. GOODWILL	79
2.8. IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS	80
2.9. ATIVOS FINANCEIROS	80
2.10. IMPARIDADE DE ATIVOS FINANCEIROS	80
2.11. INVENTÁRIOS	81
2.12. CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	81
2.13. DIVIDENDOS	81
2.14. PASSIVOS FINANCEIROS	81



2.15. EMPRÉSTIMOS OBTIDOS	82
2.16. DÍVIDAS A PAGAR E OUTROS PASSIVOS	82
2.17. BENEFÍCIOS DE REFORMA	82
2.18. PROVISÕES, ATIVOS CONTINGENTES E PASSIVOS CONTINGENTES	82
2.19. SUBSÍDIOS	83
2.20. LOCAÇÃO	84
2.21. POLÍTICA DE COBERTURA	84
2.22. JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS FINANCEIROS	85
2.23. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	86
2.24. RÉDITO	87
3. GESTÃO DO RISCO FINANCEIRO	88
3.1. FATORES DE RISCO FINANCEIRO	88
3.2. GESTÃO DO RISCO DE CAPITAL	91
3.3. CONTABILIZAÇÃO DE INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVADOS	91
4. ESTIMATIVAS CONTABILÍSTICAS IMPORTANTES E JULGAMENTOS	92
4.1. IMPARIDADE DE ATIVOS	92
4.2. ESTIMATIVA DE JUSTO VALOR DE ATIVOS FINANCEIROS	92
4.3. ESTIMATIVA DE JUSTO VALOR DE INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVADOS	92
4.4. RESPONSABILIDADES DE RENOVAÇÃO/SUBSTITUIÇÃO	92
4.5. IMPARIDADE DAS CONTAS A RECEBER	92
5. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS	93
6. ATIVOS SOB DIREITO DE USO	95
7. DIREITO DE CONCESSÃO E OUTROS ATIVOS INTANGÍVEIS	96
8. GOODWILL	97
9. INVESTIMENTOS EM SUBSIDIÁRIAS, ASSOCIADAS E EMPREENDIMENTOS CONJUNTOS	98
10. ATIVOS E PASSIVOS FINANCEIROS POR CATEGORIA	99
11. INVESTIMENTOS FINANCEIROS	101
12. DÍVIDAS A RECEBER COMERCIAIS E OUTRAS – NÃO CORRENTES	103
13. ATIVOS E PASSIVOS POR IMPOSTOS DIFERIDOS	103
14. INVENTÁRIOS	105
15. DÍVIDAS A RECEBER COMERCIAIS E OUTRAS – CORRENTES	106
16. PERDAS POR IMPARIDADE DE ATIVOS	107
17. OBRIGAÇÕES COM BENEFÍCIOS DE REFORMA	108
18. IMPOSTO CORRENTE	112
19. CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	113



20. CAPITAL SOCIAL	113
21. RESERVAS	114
22. RESULTADOS TRANSITADOS	115
23. CONCILIAÇÃO ENTRE CAPITAL PRÓPRIO INDIVIDUAL E CAPITAL PRÓPRIO CONSOLIDADO	115
24. EMPRÉSTIMOS	116
25. PASSIVO DE LOCAÇÃO	120
26. INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVADOS PASSIVOS	121
27. PROVISÕES	123
28. DÍVIDAS A PAGAR E OUTROS PASSIVOS – NÃO CORRENTES	124
29. DÍVIDAS A PAGAR E OUTROS PASSIVOS – CORRENTES	125
30. RÉDITO	127
31. MERCADORIAS VENDIDAS E MATÉRIAS CONSUMIDAS	128
32. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	128
33. GASTOS COM PESSOAL	129
34. OUTROS RENDIMENTOS	130
35. OUTROS GASTOS	130
36. AMORTIZAÇÕES E DEPRECIAÇÕES	131
37. GASTOS DE FINANCIAMENTO	131
38. PARTICIPAÇÃO NOS RESULTADOS DAS ASSOCIADAS E OUTRAS	131
39. OUTROS RESULTADOS FINANCEIROS	132
40. GASTO DE IMPOSTO	132
41. RESULTADO POR AÇÃO	135
42. DIVIDENDOS	135
43. COMPROMISSOS ASSUMIDOS	135
44. GARANTIAS PRESTADAS	136
45. CONTINGÊNCIAS	137
45.1. ATIVOS CONTINGENTES	137
45.2. PASSIVOS CONTINGENTES	138



46. SALDOS E TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS	139
47. EVENTOS SUBSEQUENTES	145
48. APROVAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	146
IV — RELATÓRIOS, OPINIÕES E PARECERES	147
RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS 2022	148



GLOSSÁRIO

Abreviatura (abbreviation)	Designação (designation)
ACI	Airports Council International (Conselho Internacional de Aeroportos)
ABJ	Aeroporto de Beja (Beja Airport)
AFL	Aeroporto das Flores (Flores Airport)
AFR	Aeroporto de Faro (Faro Airport)
AHD	Aeroporto de Lisboa (Lisbon Airport)
AHR	Aeroporto da Horta (Horta Airport)
AJPII	Aeroporto de Ponta Delgada (Ponta Delgada Airport)
AM	Aeroporto da Madeira (Madeira Airport)
ANA, S.A.	ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.
ANAC	Autoridade Nacional da Aviação Civil (Portuguese Civil Aviation Authority)
ANAM, S.A.	ANAM – Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, S.A.
APA	Agência Portuguesa do Ambiente (Portuguese Agency for the Environment)
APS	Aeroporto do Porto Santo (Porto Santo Airport)
ASC	Aeroporto do Porto (Porto Airport)
ASM	Aeroporto de Santa Maria (Santa Maria Airport)
BCE / ECB	Banco Central Europeu (European Central Bank)
BEI / EIB	Banco Europeu de investimento (European Investment Bank)
CIRC	Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (Corporate Income Tax Code)
CUPPS	Sistema de Processamento de Passageiros de Uso Comum (Common Use Passenger Processing System)
CUSS	Quiosques de Self-service de Uso Comum (Common Use Self Service)
BRS	Sistema de Reconciliação de Bagagem (Baggage Reconciliation System)
DIA	Declaração de Impacte Ambiental (Environmental Impact Declaration)
EBIT	Earnings Before Interest and Taxes
EBITDA	Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization
Eurocontrol	Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (European Organisation for the Safety of Air Navigation)
FTE	Full Time Equivalent
IAS	International Accounting Standard
IASB	International Accounting Standards Board
IATA	International Air Transport Association (Associação Internacional de Transporte Aéreo)
ICAO	International Civil Aviation Organization (Organização da Aviação Civil Internacional)
IDI	Investigação, Desenvolvimento e Inovação (Research, Development and Innovation)
IFRIC	International Financial Reporting Interpretations Committee

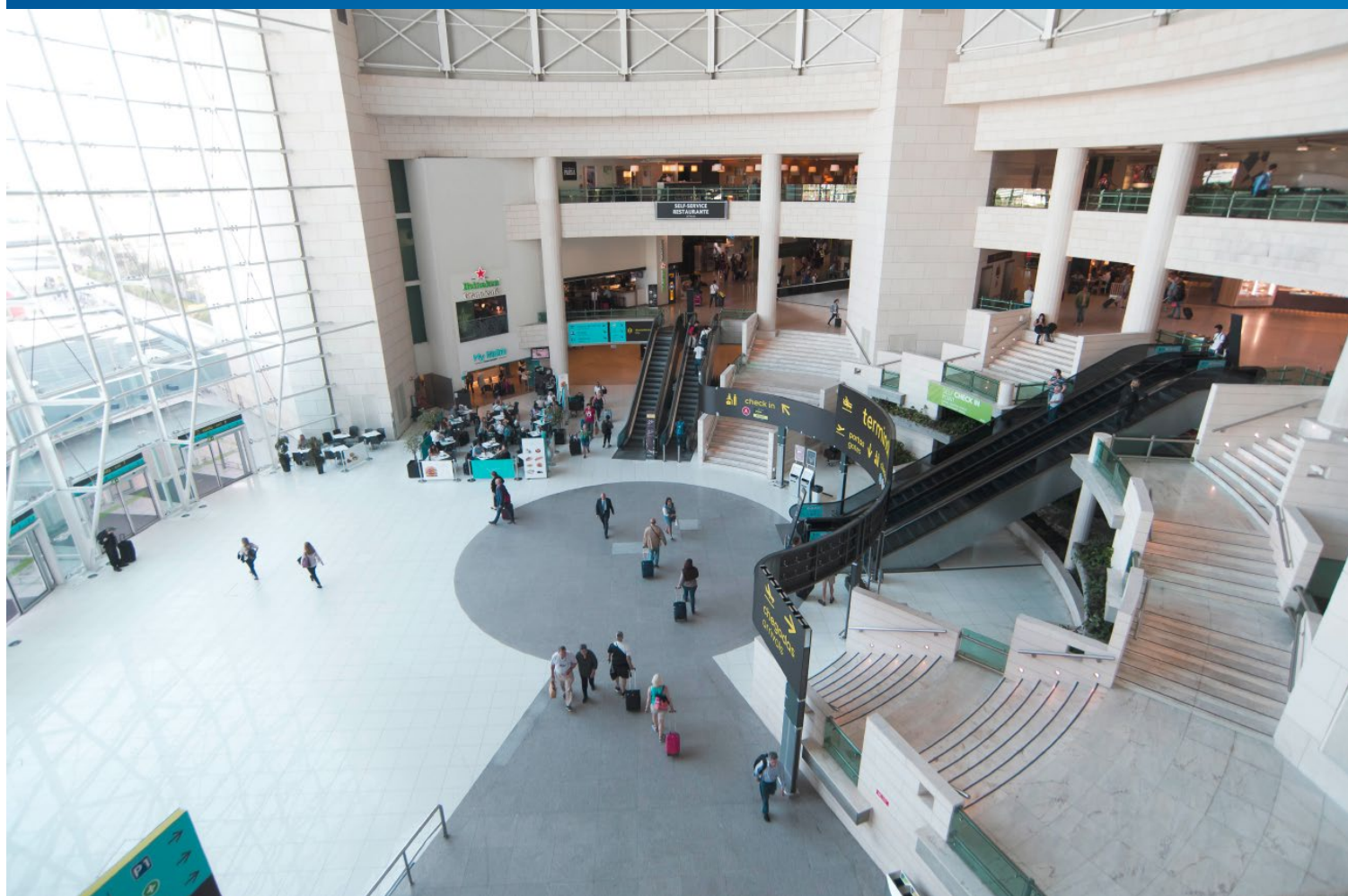


Abreviatura (abbreviation)	Designação (designation)
IFRS	International Financial Reporting Standards
LIS_iAOP	Lisboa_Plano inicial de Operações Aeroportuárias (Lisboa_initial Airport Operations Plan)
MONA	Assistente de viagem virtual com uso de tecnologia de reconhecimento facial (Virtual travel assistant using facial recognition technology)
NAL	Novo Aeroporto de Lisboa (New Lisbon Airport)
NAV, E.P.E.	Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal, E. P. E.
PMR / PRM	Passageiros com Mobilidade Reduzida (Passengers with Reduced Mobility)
Portway, S.A.	Portway - Handling de Portugal, S.A. (Handling of Portugal)
PTDF, Lda.	PTDF - Portugal Duty Free, Lda.
RAC	Rent-a-car (Car Rental)
RETGS	Regime Especial de Tributação dos Grupos de Sociedades (Special Tax Scheme for Groups of Companies)
RGPD	Regulamento Geral da Proteção de Dados (General Data Protection Regulation)
RQSA	Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuária (Airport Service Quality)

RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS 2022

I — RELATÓRIO DE GESTÃO

01



1. PRINCIPAIS INDICADORES DO ANO

Tabela 1. - Grupo ANA - Síntese de indicadores

SÍNTESE DE INDICADORES	Real				Δ % 2022/2021	Δ % 2022/2019
	2022	2021	2020	2019		
OPERACIONAIS						
Tráfego Comercial						
Número de passageiros	55.712.630	24.898.965	17.967.669	59.120.491	123,8	(5,8)
Movimentos de aeronaves	407.528	239.671	182.268	428.684	70,0	(4,9)
Carga (toneladas)	210.408	180.651	139.526	194.681	16,5	8,1
Negócios						
Volume de negócios (milhares de euros) ¹	903.163	422.768	287.256	898.465	113,6	0,5
Aviação (% do total)	72,4	67,8	64,6	73,2	4,6 p.p.	(0,8) p.p.
Extra Aviação (% do total)	27,6	32,2	35,4	26,8	(4,6) p.p.	0,8 p.p.
Pessoal						
Número de efetivos a 31/12	2.493	2.510	2.645	3.258	(0,7)	(23,5)
Número médio de efetivos	2.493	2.557	2.921	3.405	(2,5)	(26,8)
Gastos com o pessoal (milhares de euros)	126.606	109.061	115.001	138.040	16,1	(8,3)
Produtividade						
Número de passageiros/efetivo	22.348	9.737	6.151	17.363	129,5	28,7
Resultados						
EBITDA ² (milhares de euros)	610.972	174.452	33.747	583.823	250,2	4,7
Margem EBITDA ³ (%)	67,6	41,3	11,7	65,0	26,4 p.p.	2,7 p.p.
EBIT (milhares de euros)	521.463	72.003	(57.812)	486.734	624,2	7,1
Margem EBIT (%)	57,7	17,0	-	54,2	40,7 p.p.	3,6 p.p.
FINANCEIROS						
Resultados						
Resultado líquido (milhares de euros)	333.913	25.531	(79.704)	303.435	1.207,9	10,0
Estrutura financeira⁴						
Capital próprio (milhares de euros)	1.033.505	698.910	672.466	751.664	47,9	37,5
Capital alheio (milhares de euros)	499.412	1.034.419	1.131.609	1.034.605	(51,7)	(51,7)
Capital empregue (milhares de euros)	1.532.918	1.733.328	1.804.075	1.786.269	(11,6)	(14,2)
Cash flow						
Cash flow operacional (milhares de euros)	600.519	174.354	31.996	458.923	244,4	30,9

1 Não inclui os montantes de contratos de construção (IFRIC 12)

2 EBITDA calculado nos termos do definido no Contrato de Concessão, correspondente ao Resultado Operacional do Grupo ANA, S.A.: a) antes de imposto sobre o rendimento; b) antes de juros, comissões, taxas, descontos, descontos de pré-pagamento, prémios, encargos e outros resultados financeiros, pagos, devidos ou capitalizados pela Concessionária; c) excluindo as rubricas relativas a proveitos e gastos de natureza excepcional; d) antes da dedução de custos de aquisição; e) excluindo ganhos e perdas não realizados em qualquer transação de tesouraria ou operação de câmbio; f) excluindo ganhos ou perdas de valorização ou desvalorização decorrentes da reavaliação de quaisquer ativos; g) antes da dedução de qualquer valor proveniente das amortizações ou depreciações, (i) dos ativos; e (ii) dos direitos da Concessionária ao abrigo do Contrato de Concessão; h) antes de ter em consideração qualquer provisão para satisfação de futuras obrigações de manutenção, em resultado da aplicação do IFRIC 12; i) antes de ter em consideração quaisquer despesas incorridas no âmbito da implementação de obrigações específicas de desenvolvimento, que não tenham sido capitalizadas em resultado da aplicação do IFRIC 12.

3 EBITDA calculado nos termos do definido no Contrato de Concessão / volume de negócios

4 Indicadores detalhados no ponto 6. Análise Económica e Financeira

Tabela 2. - ANA, S.A. - Síntese de indicadores

SÍNTESE DE INDICADORES	Real				Δ % 2022/2021	Δ % 2022/2019
	2022	2021	2020	2019		
OPERACIONAIS						
Tráfego Comercial						
Número de passageiros	55.712.630	24.898.965	17.967.669	59.120.491	123,8	(5,8)
Movimentos de aeronaves	407.528	239.671	182.268	428.684	70,0	(4,9)
Carga (toneladas)	210.408	180.651	139.526	194.681	16,5	8,1
Negócios						
Volume de negócios (milhares de euros) ¹	847.346	389.386	262.419	847.077	117,6	0,0
Aviação (% do total)	70,1	64,0	59,5	71,0	6,1 p.p.	(0,9) p.p.
Extra Aviação (% do total)	29,9	36,0	40,5	29,0	(6,1) p.p.	0,9 p.p.
Pessoal						
Número de efetivos a 31/12	1.136	1.186	1.240	1.304	(4,2)	(12,9)
Número médio de efetivos	1.150	1.205	1.272	1.273	(4,6)	(9,7)
Gastos com o pessoal (milhares de euros)	73.468	70.093	77.586	84.594	4,8	(13,2)
Produtividade						
Número de passageiros/efetivo	48.446	20.663	14.126	46.442	134,5	4,3
Resultados						
EBITDA ² (milhares de euros)	596.702	175.055	41.555	576.684	240,9	3,5
Margem EBITDA ³ (%)	70,4	45,0	15,8	68,1	25,5 p.p.	2,3 p.p.
EBIT (milhares de euros)	508.960	74.325	(48.341)	481.145	584,8	5,8
Margem EBIT (%)	60,1	19,1	-	56,8	41,0 p.p.	3,3 p.p.
FINANCEIROS						
Resultados						
Resultado líquido (milhares de euros)	324.398	27.486	(72.139)	301.864	1.080,2	7,5
Estrutura financeira⁴						
Capital próprio (milhares de euros)	1.026.836	701.756	673.357	744.990	46,3.	37,8
Capital alheio (milhares de euros)	516.671	1.037.979	1.141.004	1.050.171	(50,2)	(50,8)
Capital empregue (milhares de euros)	1.543.507	1.739.735	1.814.361	1.795.161	(11,3)	(14,0)
Cash flow						
Cash flow operacional (milhares de euros)	585.358	178.686	36.460	451.957	227,6	29,5

1 Não inclui os montantes de contratos de construção (IFRIC 12)

2 EBITDA calculado nos termos do definido no Contrato de Concessão, correspondente ao Resultado Operacional da ANA, S.A.: a) antes de imposto sobre o rendimento; b) antes de juros, comissões, taxas, descontos, descontos de pré-pagamento, prémios, encargos e outros resultados financeiros, pagos, devidos ou capitalizados pela Concessionária; c) excluindo as rubricas relativas a proventos e gastos de natureza excecional; d) antes da dedução de custos de aquisição; e) excluindo ganhos e perdas não realizados em qualquer transação de tesouraria ou operação de câmbio; f) excluindo ganhos ou perdas de valorização ou desvalorização decorrentes da reavaliação de quaisquer ativos; g) antes da dedução de qualquer valor proveniente das amortizações ou depreciações, (i) dos ativos; e (ii) dos direitos da Concessionária ao abrigo do Contrato de Concessão; h) antes de ter em consideração qualquer provisão para satisfação de futuras obrigações de manutenção, em resultado da aplicação do IFRIC 12; i) antes de ter em consideração quaisquer despesas incorridas no âmbito da implementação de obrigações específicas de desenvolvimento, que não tenham sido capitalizadas em resultado da aplicação do IFRIC 12.

3 EBITDA calculado nos termos do definido no Contrato de Concessão / volume de negócios

4 Indicadores detalhados no ponto 6. Análise Económica e Financeira



2. GRUPO ANA NUM RELANCE

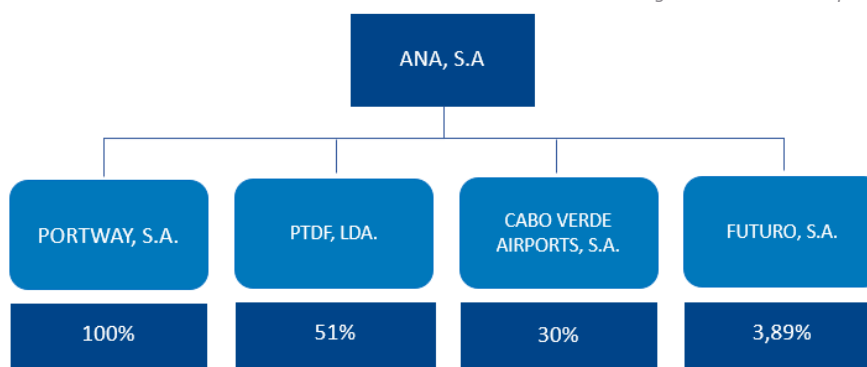
O Grupo ANA inclui a ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (doravante também designada por “ANA, S.A.” ou “Empresa”), empresa-mãe, e a Portway - Handling de Portugal S.A. (doravante também designada por “Portway, S.A.” ou “Subsidiária”).

O capital social da ANA, S.A. a 31 de dezembro de 2022, no montante de 200.000.000 euros, totalmente subscrito e realizado, era representado por 40.000.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada uma. A 31 de Dezembro de 2022, a ANA, S.A. era detida a 100% pela VINCI Airports, SAS.

A ANA, S.A. detém a totalidade do capital social da Portway, S.A., no montante de 4.500.000 euros.

Adicionalmente, a ANA, S.A. detém uma participação de 30% na Cabo Verde Airports, S.A. e, bem assim, constituiu a PTDF, Lda. através de uma joint-venture na qual detém uma participação de 51%. A ANA, S.A. detém, ainda, uma participação de 3,89% no capital da Futuro – Sociedade Gestora de Fundos de Pensões, S.A., desde novembro de 1990.

Figura 1 - Estrutura de participações da ANA, S.A.



A ANA, S.A., por via do Contrato de Concessão celebrado com o Estado Português em 2012, é responsável pela prestação de atividades e serviços aeroportuários de apoio à aviação civil por um período de 50 anos, a terminar em 2062, nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e no Terminal Civil de Beja, em Portugal Continental, nos aeroportos de Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores, na Região Autónoma dos Açores.

Adicionalmente, em 2014, na sequência da operação de fusão por incorporação da ANAM, S.A., a ANA, S.A. sucedeu a esta entidade como concessionária no Contrato de serviço público aeroportuário nos dois aeroportos da Região Autónoma da Madeira: Madeira e Porto Santo.

O Grupo ANA, através da ANA, S.A., desenvolve a atividade de gestão de infraestruturas aeroportuárias dedicadas ao serviço a aeronaves, passageiros e carga, bem como de exploração de espaços comerciais e publicitários nos aeroportos, oferta de imóveis, parques de estacionamento e apoio a serviços de rent-a-car (designados negócios extra aviação). Em 2022, os negócios sob a alçada da ANA, S.A. representavam 92,6% do volume de negócios do Grupo.

Através da Portway, S.A., o Grupo ANA presta serviços de assistência em escala, essenciais ao funcionamento do transporte aéreo, que representaram 7,4% do volume de negócios gerado pelo Grupo em 2022.



Em maio de 2022, a ANA, S.A. constituiu, em parceria com a VINCI Airports, SAS, a sociedade Cabo Verde Airports, S.A., que irá iniciar a sua atividade em 2023. O capital social desta empresa é de 2.500.000 escudos cabo-verdianos, e é detido em 30% pela ANA, S.A e em 70% pela VINCI Airports, SAS. A nova sociedade tem por objeto principal as atividades e serviços de exploração, em regime de concessão, por 40 anos, do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil dos aeroportos do arquipélago de Cabo Verde.

Em 2022, a ANA, S.A. constituiu, conjuntamente com a AER Rianta Internacional Cuideachta Phoiblí Theoranta (“ARI”), a sociedade PTDF, Lda., empresa destinada à exploração de lojas duty free e duty paid, em oito aeroportos nacionais, que irá operar nos próximos sete anos sob um licenciamento que abrange 34 espaços comerciais. O capital social da PTDF, Lda. no valor de 6.000.000 euros, é detido em 51% pela ANA, S.A e em 49% pela ARI.

Nos capítulos que se seguem, nomeadamente na Parte III – Notas às Demonstrações Financeiras, poderá ser encontrada informação adicional sobre a ANA, S.A., designadamente no que respeita ao enquadramento jurídico e da atividade, à composição do capital social das empresas que integram o Grupo ANA e às transações com partes relacionadas.

3. ENVOLVENTE ECONÓMICA

Atualmente, a situação pandémica em Portugal e no resto da Europa encontra-se estabilizada, não se prevendo retrocessos significativos, apesar do aumento recente de casos verificados na China.

Em consequência da conjuntura resultante da pandemia, e por forma a salvaguardar a continuidade de negócio, muitos operadores viram-se sujeitos a uma necessidade de reduzir custos operacionais, em particular ao nível do pessoal, na área da aviação bem como no setor hoteleiro.

Com a redução do número de trabalhadores, durante o período da pandemia, 2022 apresentou-se como um ano de desafios para o setor, particularmente no campo de recrutamento e treino, devido à necessidade de contratação de pessoal em face da recuperação do nível de passageiros após a melhoria das condições sanitárias na região, para níveis já muito aproximados dos de 2019.

A crise energética, a inflação elevada e persistente, as condições de financiamento mais restritivas e a elevada incerteza levaram, igualmente, a um abrandamento do crescimento na zona Euro, no terceiro trimestre de 2022. As perspetivas do BCE são, ainda assim, de recuperação a partir da segunda metade de 2023.

De acordo com as projeções divulgadas pelo BCE, globalmente, o crescimento médio anual do PIB real da zona Euro deverá abrandar, de 3,4% em 2022 para 0,5% em 2023, e depois recuperar para 1,9% em 2024 e 1,8% em 2025. A inflação deverá permanecer elevada, no entanto, espera-se que diminua de uma média de 8,4% em 2022 para 6,3% em 2023, e para 3,4% e 2,3%, em 2024 e 2025, respetivamente.

A economia portuguesa cresceu 6,7% em 2022 (dados divulgados em 28 de fevereiro de 2023 pelo INE), devendo crescer 1,5% em 2023, expandindo-se a um ritmo próximo de 2% em 2024 e 2025.

De acordo com dados publicados pelo INE em 11 de janeiro de 2023, a inflação atingiu 9,6% em 2022. Com base nas projeções de dezembro de 2022 do Banco de Portugal, é esperada uma redução gradual da inflação para 5,8% em 2023, 3,3% em 2024 e 2,1% em 2025.



Espera-se, deste modo, que a economia portuguesa mantenha a tendência de crescimento, em média, acima da zona Euro, até 2025¹.

3.1 O SETOR DO TRANSPORTE AÉREO

Para além do decréscimo do tráfego aéreo entre a Rússia e Ucrânia e a União Europeia, o conflito entre estes países teve impactos significativos no aumento de custos das operações da indústria da aviação, nomeadamente como resultado do aumento do preço do petróleo.

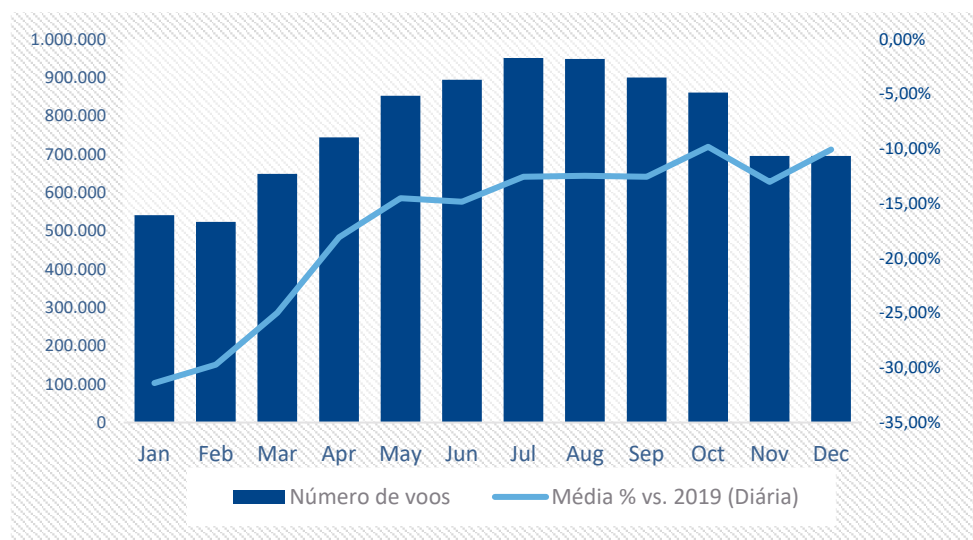
A título de exemplo, no dia 1 de dezembro de 2021, o preço do crude era de 66,014 dólares por barril, no dia 8 de março de 2022, registou-se um preço de 122,31 dólares, e no dia 1 de dezembro de 2022, 81,107 dólares. Esta flutuação do preço do petróleo tem fortes impactos na estabilidade do setor da aviação, onde se verificou um incremento significativo do custo do *jet fuel*, combustível predominante utilizado pelas aeronaves.

Depois de 2020, o ano de 2021 mostrou-nos uma significativa recuperação do tráfego mundial, com uma recuperação global de 21,8%, segundo a IATA. Em 2022, o tráfego de passageiros ficou 29,4 pontos percentuais abaixo do verificado em 2019.

De acordo com o ACI, o tráfego de passageiros nos aeroportos europeus, em 2022, situou-se 13 pontos percentuais abaixo dos valores obtidos em 2019.

Dados do Eurocontrol demonstram, igualmente, um aumento significativo do número de voos no continente europeu, reforçando que a recuperação do tráfego foi significativa ao longo do ano. Comparando os últimos três meses do ano com os meses homólogos de 2019, outubro registou -9,83%, novembro -13,03% e dezembro -10,09%.

Figura 2 - Evolução do número de voos em 2022 (aerportos europeus)



Fonte: Eurocontrol variação de tráfego mensal (Europe Flight)

¹ As previsões referenciadas resultam do Boletim Económico do Banco de Portugal de dezembro 2022 complementadas com informação do relatório do Banco Central Europeu “Eurosystem staff macroeconomic projections for the euro area”, também de dezembro 2022.



4. EVOLUÇÃO DO NEGÓCIO

4.1. EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO AÉREO

Em 2022, o tráfego de passageiros comerciais nos aeroportos da rede ANA registou uma recuperação de 94,2%, face a 2019, claramente acima da média de recuperação dos aeroportos da região Europa.

No 1º semestre de 2022, o tráfego de passageiros registou uma variação negativa de 12,9%, face aos níveis de 2019 (-25,6% no 1º trimestre), ainda sob o efeito da variante Ómicron da pandemia COVID-19.

No pico da estação de verão (julho-setembro), o tráfego na ANA, S.A. ficou apenas 1,9% aquém do registado no período homólogo de 2019. Com efeito, a procura de viagens de lazer teve uma evolução mais positiva do que o esperado, mesmo considerando a degradação do clima económico e o aumento da inflação, que já se faziam sentir. No último trimestre do ano 2022, o volume de passageiros foi 3,6% acima de 2019.

Os dez aeroportos ANA processaram, em conjunto, cerca de 55,7 milhões de passageiros, uma redução absoluta de 3,4 milhões face a 2019. O tráfego intraeuropeu tem vindo a alavancar a recuperação pós-pandemia (2022 com -5,5% vs. 2019). Embora menos representativo, também se tem vindo a verificar um efeito positivo no tráfego extraeuropeu (-7,7%), em resultado da progressiva retoma de rotas intercontinentais, nomeadamente no aeroporto de Lisboa.

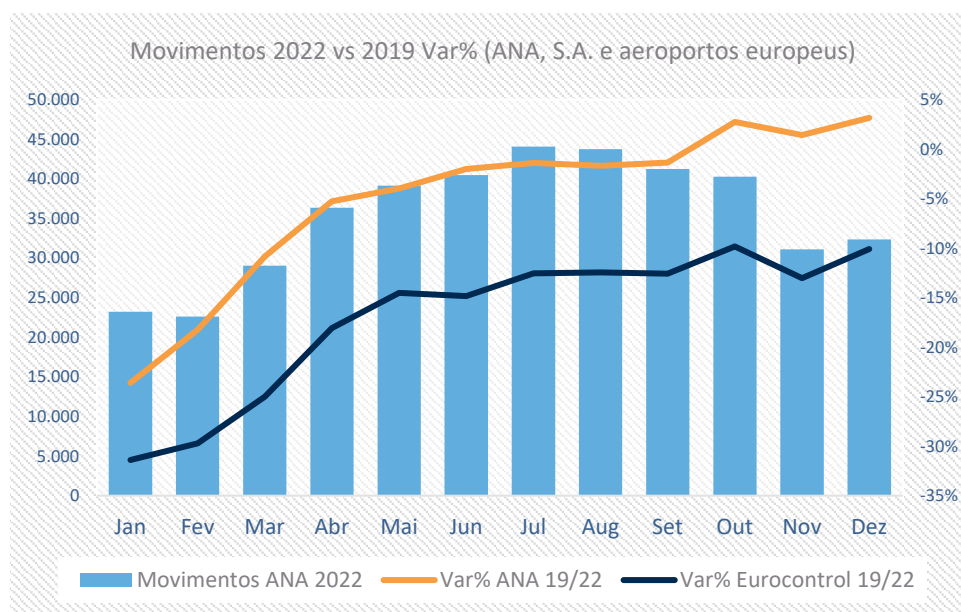
O tráfego de passageiros na rede ANA, em 2022, está ainda a níveis de 2018 (em 2021 o tráfego era comparável com 2006). O tráfego de movimentos registou um incremento de 70,0% (mais 168 mil movimentos face a 2021) e a taxa média de ocupação em voos comerciais situou-se em 81,4%, mais 14,6 p.p. face à registada em 2021 e apenas -2pp face à registada em 2019.

Desde fevereiro de 2022, o mundo assiste a um conflito no Leste da Europa, envolvendo a Ucrânia e a Rússia. O tráfego de passageiros na rede ANA para estes dois países e para a Bielorrússia que representava, em 2019, 0,39% do volume total de passageiros da rede, registou uma redução de 93,6%, em 2022 (face a 2019), representando, em 2022, apenas 0,03% do tráfego total da rede ANA.

No que respeita ao tráfego de carga aérea (+8,1% comparado com 2019), este segmento continuou a revelar uma resiliência assinalável. O volume transportado em voos cargueiros puros aumentou 17,0% face a 2019, para 59,1 mil toneladas.

A figura seguinte, caracteriza a evolução dos movimentos da rede ANA ao longo de 2022, sendo notória a proximidade face a 2019, especialmente no 2º semestre do ano, no qual já se verificaram períodos com maior número de movimentos quando comparados a 2019.

Figura 3 - Evolução do número de movimentos em 2022 na rede ANA



Analisando os dez principais mercados de origem / destino, os que registaram maior recuperação no tráfego de passageiros face a 2019 foram: EUA (106,9%), Portugal (102,4%), França (98,1%), Suíça (96,0%) e Espanha (95,2%).

O aeroporto de Lisboa, que acolheu 28,3 milhões de passageiros (90,7% do nível de 2019), foi responsável por cerca de 50,7% do total de passageiros na rede ANA. Ainda assim, o aeroporto da capital tem revelado maior dificuldade na recuperação, já que foi o mais afetado pelo impacto das restrições associadas à pandemia no tráfego intercontinental e de transferência. Entre os aeroportos do continente, o aeroporto do Porto (que processou 22,7% do total de passageiros da rede) foi o que registou a melhor recuperação (96,4% de 2019), beneficiando das suas características próprias, com maior peso de tráfego intraeuropeu e de perfil Visit Friends and Relatives – mais resiliente e menos afetado do que o tráfego de longo curso.

A Ryanair iniciou a sua operação no aeroporto da Madeira, a partir da estação de verão IATA 2022 (com início a 26 de março de 2022), com duas aeronaves baseadas (10 rotas servidas). Esta operação trouxe cerca de 540 mil passageiros a este aeroporto, em 2022. O aeroporto da Madeira e o aeroporto do Porto Santo, conjuntamente, registaram, em 2022, um crescimento do volume de passageiros de 21,5% face a 2019 (mais de 720 mil passageiros). Esse aumento deve-se ao início das operações por parte da Ryanair e ao crescimento da presença da easyJet.

Relativamente aos aeroportos da rede ANA na Região Autónoma dos Açores, registou-se um aumento do volume de passageiros de 3,4%, em 2022, relativamente a 2019. O aeroporto que registou o maior aumento foi o aeroporto das Flores (21,4%), seguido do aeroporto de Santa Maria (15,6%). Estes resultados devem-se ao crescimento de 13,0% do tráfego interilhas. Não obstante, o tráfego para o continente decresceu 4,4%.

Em 2022, as operadoras Binter Canárias, British Airways, Iberia, Lufthansa, Swiss, Transavia e a United Airlines iniciaram as suas operações no aeroporto de Ponta Delgada. A entrada destas linhas aéreas resultou num aumento de mais de 86 mil passageiros, em 2022, o que se traduziu em 3,4% do número de passageiros nos aeroportos da rede ANA nos Açores.



Na tabela abaixo apresentam-se os principais indicadores do tráfego comercial, em 2022, nos aeroportos da rede ANA, comparando com 2021 e 2019:

Tabela 3. - Tráfego comercial da ANA, S.A. por área geográfica (2022)

	Lisboa	Porto	Faro	Beja	Açores	Madeira	Rede ANA
Passageiros (unid.)	28.261.883	12.637.645	8.171.413	959	2.546.679	4.094.051	55.712.630
Varição 2022-2021	132,62%	116,33%	150,26%	183,73%	57,57%	102,06%	123,75%
Varição 2022-2019	(9,34%)	(3,57%)	(9,30%)	24,55%	3,39%	21,51%	(5,76%)
Movimentos de aeronaves (unid.)	198.200	90.134	55.600	169	32.661	30.764	407.528
Varição 2022-2021	77,63%	73,89%	72,05%	5,62%	29,54%	65,91%	70,05%
Varição 2022-2019	(8,96%)	(6,64%)	(5,42%)	83,70%	10,73%	18,02%	(4,94%)
Carga (ton.)	155.818	43.208	7	-	7.405	3.970	210.408
Varição 2022-2021	22,97%	2,10%	283,13%	-	(3,69%)	2,75%	16,46%
Varição 2022-2019	9,95%	3,86%	(93,46%)	-	7,67%	(9,24%)	8,08%
Lugares oferecidos (unid.)	34.957.987	15.188.505	9.709.976	4.488	3.419.475	5.136.474	68.416.905
Varição 2022-2021	91,24%	83,48%	80,55%	57,92%	40,69%	79,75%	83,79%
Varição 2022-2019	(7,80%)	(1,86%)	(5,42%)	96,15%	8,80%	25,74%	(3,49%)
Load factor (%)	80,85%	83,21%	84,15%	21,37%	74,48%	79,71%	81,43%
Varição 2022-2021	14,39 p.p.	12,64 p.p.	23,44 p.p.	9,47 p.p.	7,97 p.p.	8,80 p.p.	14,55 p.p.
Varição 2022-2019	(1,37) p.p.	(1,47) p.p.	(3,60) p.p.	(12,29) p.p.	(3,89) p.p.	(2,78) p.p.	(1,97) p.p.

A tendência de recuperação iniciada em 2021 foi também sentida na Portway, S.A., tendo o número de voos assistidos recuperado para 54.155 (mais 75,8% do que em 2021), acompanhado, de igual forma, por um crescimento acentuado do número de passageiros assistidos de 90,4% face a 2021.

Por último, a atividade de carga, que manteve uma tendência menos negativa do que a atividade comercial durante o período da pandemia, atingiu 86 mil toneladas, crescendo 18% face a 2021.

Estes indicadores convergem com os registados em 2019, conforme se pode verificar na seguinte tabela, que resume os principais indicadores de atividade da Portway, S.A.:

Tabela 4. - Indicadores de atividade da Portway, S.A (2019-2022)

	2022	2021	2020	2019	Δ % 2022/2021	Δ % 2022/2019
N.º voos assistidos	54.155	30.797	23.036	53.834	75,8%	0,6%
N.º de passageiros assistidos ⁽¹⁾	15.110.201	7.937.188	4.846.640	15.603.903	90,4%	(3,2%)
N.º toneladas movimentadas	85.753	72.686	60.807	84.401	18,0%	1,6%

⁽¹⁾ inclui passageiros assistidos por outros *handlers* na área de passageiros



O crescimento da atividade, principalmente no que se refere aos voos e passageiros assistidos, obrigou a Portway, S.A. a um ajustamento dos seus recursos, em particular ao nível dos recursos humanos, que se tornou particularmente desafiante num mercado de trabalho que se caracterizou pela escassez de oferta de candidatos.

Em face do número de passageiros e movimentos processados em 2022, o Grupo ANA apurou um montante total de receitas de 903,2 milhões de euros, das quais 847,3 milhões de euros respeitam à ANA, S.A.

Na tabela que de seguida se apresenta, são detalhados os resultados do Grupo (líquidos de operações intragrupo) e, bem assim, os resultados individuais da ANA, S.A.

Tabela 5. - Decomposição do Volume de Negócios (2019-2022, milhares de euros)

Grupo ANA	2022	2021	2020	2019	Δ % 2022/2021	Δ % 2022/2019
Receita Aviação	653.634	286.571	185.565	657.283	128%	(1%)
Regulada	579.583	237.718	148.144	591.907	144%	(2%)
Não Regulada	96.118	59.418	46.897	91.105	62%	6%
Incentivos	(22.066)	(10.566)	(9.476)	(25.729)	109%	(14%)
Receita Extra Aviação	249.529	136.198	101.691	241.182	83%	3%
Total	903.163	422.768	287.256	898.465	114%	1%

ANA, S.A.	2022	2021	2020	2019	Δ % 2022/2021	Δ % 2022/2019
Receita Aviação	593.720	249.026	156.260	601.186	138%	(1%)
Regulada	583.515	239.361	149.040	596.022	144%	(2%)
Não Regulada	32.271	20.230	16.696	30.893	60%	4%
Incentivos	(22.066)	(10.566)	(9.476)	(25.729)	109%	(14%)
Receita Extra Aviação	253.626	140.361	106.158	245.892	81%	3%
Total	847.346	389.386	262.419	847.077	118%	0%

A receita aviação não regulada inclui as receitas da Portway, S.A.

Como resultado da sua performance, como tem sido habitual, os aeroportos da ANA, S.A. foram premiados, em 2022, pelo ACI e mantiveram o selo Clean & Safe nos termos descritos abaixo:

- Prémios anuais ACI “Best Airport by Size and Region 2021”, que traduzem o empenho por parte dos aeroportos na entrega do melhor serviço aos seus passageiros, em função da sua categoria e região: aeroportos do Porto e Ponta Delgada (categorias 5-15 milhões de passageiros e menor que 2 milhões de passageiros, respetivamente).
- Prémio ACI “Best Hygiene Measures by Region”: aeroportos do Porto, Faro, Madeira e Ponta Delgada, resultado das classificações obtidas nas questões adicionais que entraram em vigor no quarto trimestre 2020 e vigoraram até ao quarto trimestre de 2021.



- Prémio ACI “The Voice of Passenger”: iniciativa promovida por parte do ACI em parceria com a AMADEUS, a qual premiou os esforços empreendidos pelo aeroporto de Lisboa, Porto, Faro, Madeira e Ponta Delgada no sentido de, em contexto de pandemia, terem continuado a auscultar a satisfação dos seus passageiros em 2021, por forma a garantir um melhor serviço.
- Prémio ACI “Best Airport”: O aeroporto do Porto recebeu o prémio ACI Best Airport 2022, na categoria 10-25 milhões de passageiros. O aeroporto foi reconhecido pela impressionante recuperação da pandemia e pelo plano focado no combate às alterações climáticas, que envolveu tanto o aeroporto, quanto os stakeholders/partes interessadas. Muito comprometido com a comunidade local e a região, o aeroporto tem implementado iniciativas tendo em vista a captação de águas pluviais e a redução da pegada hídrica.
- Selo Clean & Safe (comum a todos os aeroportos ANA): depois da atribuição do selo “Clean & Safe” em 2020, a ANA, S.A. tem vindo a adaptar-se e a cumprir com os requisitos associados ao “Clean & Safe 2021” e “Clean & Safe 2022”, no sentido da manutenção da adesão, respondendo assim, de forma positiva, a mais uma garantia de implementação de medidas sanitárias e de segurança e, desta forma, à melhoria da experiência dos passageiros nos aeroportos da rede ANA.

Estes prémios, de reconhecido prestígio, constituem uma recompensa de mérito pela performance alcançada pela Empresa, os seus trabalhadores e parceiros, em vários domínios.

4.2. RECEITA AVIAÇÃO

4.2.1. RECEITA AVIAÇÃO REGULADA

4.2.1.1. TAXAS REGULADAS E SUA RECEITA

As taxas reguladas que vigoraram em 2022 foram aprovadas pela ANAC, após terem sido sujeitas a um processo de consulta aos utilizadores, tendo entrado em vigor em janeiro de 2022, exceto a taxa de segurança, para a qual os valores para 2021 foram apenas publicados em fevereiro de 2022 e, no que respeita aos valores para 2022, em setembro de 2022.

No quadro do modelo regulatório e da legislação aplicável, a ANA, S.A. manteve a estratégia de pricing que tem vindo a ser aplicada. Em 2022, foram implementadas modelações tarifárias (através da aplicação de valores mínimos em função do peso da aeronave) nas taxas de estacionamento dos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro.

Esta modelação da taxa de estacionamento vem na sequência, e está relacionada, com a modelação já aplicada na taxa de aterragem desses aeroportos, em que se pretende onerar o uso destes aeroportos por aeronaves de menor dimensão.

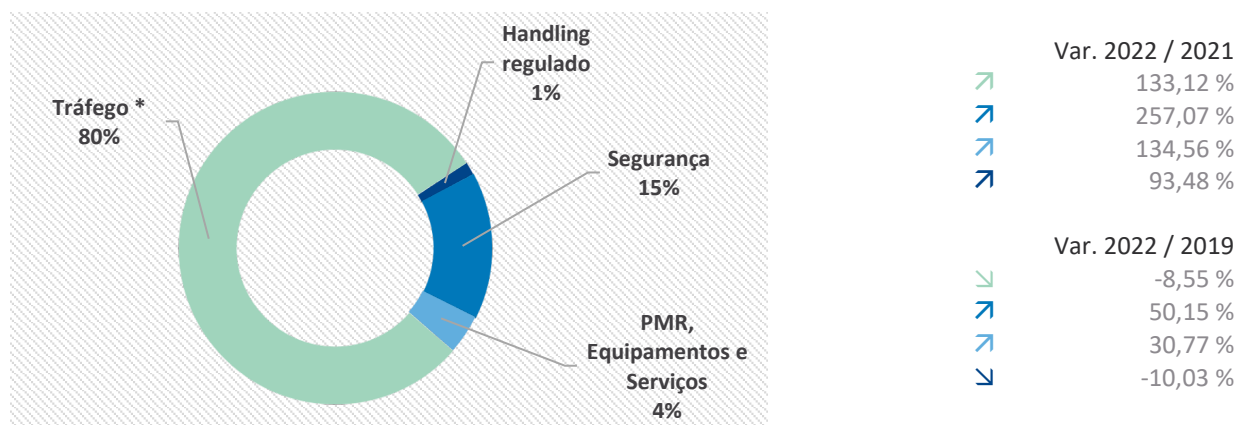
No aeroporto de Lisboa, foi ainda implementada uma taxação do estacionamento de aeronaves ao minuto, que visou promover uma maior eficiência no uso do estacionamento nesta infraestrutura, encorajando a redução dos tempos de rotação, o baseamento de aeronaves no decorrer da sua atividade diária de rotação, e não de longa duração.

No aeroporto de Faro, foi igualmente aplicado um ajuste na diferenciação sazonal nas taxas de aterragem. Foi ainda implementada uma taxação individualizada das pontes telescópicas e dos GPS (Ground Power System), que veio permitir uma utilização autónoma desses equipamentos.



O gráfico seguinte apresenta a distribuição das receitas aviação reguladas do Grupo ANA.

Figura 4 - Distribuição da receita aviação regulada do Grupo ANA



* Os incentivos e o reembolso da receita regulada foram deduzidos ao valor do tráfego

As principais fontes de receita regulada do Grupo ANA foram o tráfego, com cerca de 442,8 milhões de euros (descontado do montante de incentivos ao desenvolvimento de tráfego, atribuídos às companhias aéreas, de 22,1 milhões de euros) e a taxa de segurança com 84,6 milhões de euros, que representam em conjunto 94,6% do total.

De forma bastante positiva, o Grupo registou um crescimento médio superior a 100% na maioria das suas rubricas de receita, quando comparado com o ano homólogo.

Comparando com o ano de 2019, verifica-se um crescimento expressivo das receitas da taxa de segurança e atividades de PMR, equipamentos e serviços, ficando as de tráfego e handling ainda aquém dos valores registados nesse período.

As taxas sujeitas a regulação económica, devidas pela utilização de instalações e serviços aeroportuários, encontram-se detalhadas no Guia de Taxas, disponível no sítio oficial da ANA, S.A. (www.ana.pt).

4.2.1.2. APURAMENTO DA RECEITA REGULADA EM 2022 A RECUPERAR OU A DEVOLVER

Para efeitos da aplicação do modelo regulatório, apenas são consideradas as receitas reguladas da ANA, S.A., as quais ascendem a 584,8 milhões de euros (desconsiderando as regularizações de fim de exercício e as penalidades referentes à aplicação do RQSA).

De forma sumária, o apuramento do valor adicional a devolver ou a cobrar aos utilizadores resulta da multiplicação entre os passageiros reais e o resultado da subtração entre a Receita Regulada Média Máxima por passageiro, definida de acordo com o Contrato de Concessão, e a receita regulada real por passageiro. Para mais informações, recomenda-se a consulta do Anexo 12 do Contrato de Concessão.



Tabela 6. - Apuramento do Excesso/Défice de Receita Regulada com referência a 2021² (milhões de euros)

Grupo	Receita Média Máxima por Passageiro	Componente do Retalho Lado Ar (CRLA) por Passageiro	Receita Regulada Autorizada p/Passageiro	Receita Regulada Real por Passageiro	Excesso/Défice de Receita Regulada por Passageiro	Passageiros estimados	Excesso/Défice de Receita Regulada
Lisboa	13,19	(2,42)	10,77	11,35	(0,58)	15,72	(9,07)
Porto	8,84	(1,16)	7,68	7,55	0,13	5,77	0,78
Faro	9,56	(3,00)	6,56	7,54	(0,98)	3,26	(3,18)
Total (Excesso de receita regulada) – valor a ser devolvido às companhias aéreas							(12,25)
Total (Défice de receita regulada) – valor a ser recuperado às companhias aéreas							0,78

A ANA, S.A. procedeu, em junho de 2022, à devolução do excesso de receita regulada de 2021 aos seus utilizadores do Grupo de Lisboa e do aeroporto de Faro, de acordo com os valores publicados no relatório da receita regulada de 2021, auditado externamente e aprovado pelo Regulador. Relativamente ao aeroporto do Porto apurou-se um défice de receita que será recuperado através das taxas desse aeroporto em 2023.

Tabela 7. - Apuramento do Excesso/Défice de Receita Regulada com referência a 2022³ (milhões de euros)

Grupo	Receita Média Máxima por Passageiro	Componente do Retalho Lado Ar (CRLA) por Passageiro	Receita Regulada Autorizada p/Passageiro	Receita Regulada Real por Passageiro	Excesso/Défice de Receita Regulada por Passageiro	Passageiros estimados	Excesso/Défice de Receita Regulada
Lisboa	13,57	(1,11)	12,46	11,99	0,47	34,74	16,33
Porto	8,92	(0,54)	8,38	8,05	0,33	12,60	4,16
Faro	9,65	(1,20)	8,43	8,16	0,27	8,17	2,21
Total (Excesso de receita regulada) – valor a ser devolvido às companhias aéreas							-
Total (Défice de receita regulada) – valor a ser recuperado às companhias aéreas							22,69

No que respeita a 2022, foi apurado um desvio positivo no Grupo de Lisboa e nos aeroportos de Porto e Faro, que traduz um défice de receita cobrada, no montante de 22,69 milhões de euros. Este défice será recuperado através das taxas desses aeroportos em 2024.

² Os montantes apresentados resultam das estimativas de passageiros e receitas efetuadas no momento do encerramento contabilístico.

³ Os montantes apresentados resultam das estimativas de passageiros e receitas efetuadas no momento do encerramento contabilístico.



4.2.1.3. RECEITA REGULADA APÓS 2023

A partir de 2024, nos termos do disposto no ponto 8.6. do anexo 12 do Contrato de Concessão, a receita regulada por passageiro (RRMM) do Grupo de Lisboa passará a ter uma evolução de acordo com o rácio entre o somatório do investimento elegível de capital e dos EBITDA do Grupo Lisboa, nos 5 anos anteriores.

Rácio R	Evolução da RRMM nos próximos 5 anos
$R \geq 0,8$	IPCH +1% por ano
$0,6 \leq R < 0,8$	IPCH +0,5% por ano
$0,4 \leq R < 0,6$	IPCH +0% por ano
$0,2 \leq R < 0,4$	IPCH -1% por ano
$R < 0,2$	IPCH -2% por ano

Para os aeroportos do Porto e de Faro, a regulação prevê uma evolução anual de RRMM baseada na inflação, sendo ambos os aeroportos submetidos, anualmente, a um teste de competitividade.

Em 2023, a RRMM do Grupo Lisboa aumentará de acordo com o IPCH+2%.

Em 2023, as taxas dos aeroportos do Porto e Faro aumentarão de acordo com o IPCH, exceto a taxa de segurança (-49%) e a taxa PMR e CCB (CUPPS, CUSS e BRS) que se manterão iguais.

Cabe mencionar que a ANAC, na sequência do estudo de competitividade do aeroporto do Porto e de Faro, realizado em 2022, considerou que o aeroporto de Faro apresenta indícios de não ser competitivo.

Não obstante o referido para o ano de 2023, a ANA, S.A. e a ANAC mantêm diferenças de interpretação sobre o Anexo 12, no que se refere à evolução das taxas e da RRMM em 2023 e metodologia do estudo de competitividade.

4.2.1.4. MONITORIZAÇÃO DE PARÂMETROS DE QUALIDADE DE SERVIÇO

Em matéria de monitorização dos indicadores de qualidade de serviço, a ANA, S.A. tem vindo, ao longo dos últimos anos, a realizar um esforço contínuo, quer sob a forma de adaptação de processos, quer sob a forma de investimentos para modernizar os seus sistemas de monitorização e recolha de informação, dando assim cumprimento aos compromissos assumidos com as companhias aéreas, em sede de RQSA (previsto no Anexo 7 do Contrato de Concessão).

No ano de 2022, a ANA, S.A. registou níveis de qualidade de serviço positivos na generalidade dos indicadores que dizem respeito à disponibilidade de infraestruturas e nível de satisfação de passageiros, exceção feita a situações relacionadas com o indicador “Entrega de bagagem”, onde se verificaram incumprimentos nos níveis mínimos de serviço. Efetivamente, com a retoma do tráfego, verificaram-se dificuldades acrescidas nas equipas dos agentes de handling, que estiveram, em 2022, subdimensionadas para a procura.

A ANA, S.A. continuou a empreender, diariamente, todos os esforços no sentido da sensibilização das empresas de handling para a necessidade de cumprimento dos níveis de serviço, fazendo follow-ups sistemáticos com a performance individual e global, alertando, também, para a necessidade de adequação das equipas ao tráfego.

Relativamente à avaliação de satisfação dos passageiros, foram cumpridos os níveis de serviço no conjunto de indicadores avaliados e que integram o RQSA, apresentando inclusivamente classificações sistematicamente acima dos 4,00 pts (numa escala de 1,00 a 5,00) nos aeroportos do Porto, Faro, Madeira e Ponta Delgada.

Das diversas iniciativas que decorreram recentemente em matéria de qualidade de serviço, destacam-se as seguintes:

- **Inquéritos de Avaliação de Satisfação dos Passageiros**, agora também no fluxo das chegadas: dando seguimento ao programa do ACI que vigora na ANA, S.A. desde 2006 nos 5 principais aeroportos, com a aplicação de inquéritos a passageiros à partida dos aeroportos (ASQ Departures), a ANA, S.A. aderiu ao Programa ASQ Arrivals. Este programa avalia o nível de satisfação no fluxo de chegadas, cobrindo assim a avaliação de diversos parâmetros, desde o desembarque até à saída do aeroporto, complementando a informação obtida com o ASQ Departures e permitindo uma visão da experiência global do passageiro.
- **Inquéritos de Avaliação da Satisfação a PMR**: a ANA, S.A. retomou os inquéritos de avaliação de satisfação a PMR no 1º semestre de 2022, nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Madeira e Ponta Delgada. Esta iniciativa, que teve o seu início em 2017, é apontada como boa prática em fóruns específicos da especialidade e por diversas entidades internacionais, e proporciona benefícios às equipas operacionais dos aeroportos.
- O **aeroporto de Lisboa** implementou uma série de iniciativas tendo em vista a melhoria da experiência do passageiro, que passaram, designadamente, pelo aumento da área útil de espera nas portas de embarque, disponibilização de novos espaços para famílias, aumento de número de balcões de check-in, melhoria dos acessos pedonais ao terminal, beneficiação das instalações sanitárias (infraestrutura e sinalética), entre muitos outros. De igual forma, têm sido promovidas diversas iniciativas piloto, no sentido de testar novos conceitos, de que é exemplo o Projeto Seamless no Terminal 2, recorrendo a reconhecimento de dados biométricos no processo de embarque.
- O **aeroporto do Porto** finalizou obras na área do controlo de segurança, aumentando a sua capacidade de processamento e espera e nas áreas comerciais, com um aumento da oferta comercial que rondou os 1.500 m², proporcionando um significativo incremento da variedade na oferta e condições de maior comodidade para o passageiro. Também os acessos viários ao aeroporto e os pórticos de sinalização rodoviária foram alvo de uma beneficiação profunda. Foram, ainda, reparados os acessos pedonais à aerogare.
- No **aeroporto de Faro** foram concluídos alguns investimentos de capacidade em novas instalações sanitárias, na criação de condições para operacionalização das e-gates de controlo de fronteira, dada continuidade à remodelação das instalações da cave do terminal e noutros projetos de investimento.

- No caso do **aeroporto da Madeira**, foram implementadas várias melhorias operacionais nas áreas de embarque, desembarque e via de circulação na plataforma de estacionamento de aeronaves, no sentido de garantir uma maior fluidez na operação, permitindo que a maioria dos embarques e desembarques se efetuem em WIWO⁴.
- Finalmente, no caso do **aeroporto de Ponta Delgada**, as principais alterações foram efetuadas no lado terra, nomeadamente na reformulação dos espaços de estacionamento automóvel e acessos rodoviários. Adicionalmente, procedeu-se ao aumento da área afeta ao embarque de passageiros, tendo o aeroporto ficado dotado de mais 2 portas de embarque, permitindo o incremento do processamento de passageiros e de pontualidade por via da disponibilização antecipada de gates. Com esta nova área foi possível aumentar, em 394 m², a área disponível para conforto dos passageiros e, assim, assegurar o tipo C da IATA. No Lado Ar, foi estabelecido um novo canal de chegadas domésticas (Schengen) com possibilidade de circuito de transferências de passageiros. Foi, ainda, disponibilizado um espaço dedicado a fumadores na sala de embarque internacional, para maior comodidade dos passageiros.
- No que respeita ao processo de controlo de segurança, foi adquirido um sistema de monitorização automática de tempos de espera (XOVIS) para os 5 maiores aeroportos da rede, o qual está presente em cerca de 78 aeroportos a nível mundial. O processo de implementação do novo sistema, incluindo a sua calibração às condições do terreno e respetiva validação, está a decorrer de forma faseada, encontrando-se em funcionamento desde o segundo trimestre de 2022, nos aeroportos do Porto e de Faro. Este sistema vem substituir o atual processo de medição dos tempos de espera em fila, baseado na leitura de cartões de embarque em pontos de entrada e saída da zona de espera dos passageiros nestes aeroportos, retirando a necessidade de se efetuar a segunda leitura do cartão de embarque, melhorando a eficiência do processo previsual, de gestão da operação de segurança e da experiência do passageiro, nesses aeroportos. O mesmo sistema será implementado, em 2023, nas áreas do SEF (Serviços de Estrangeiros e Fronteiras) dos aeroportos do continente.

4.2.2. RECEITA AVIAÇÃO NÃO REGULADA

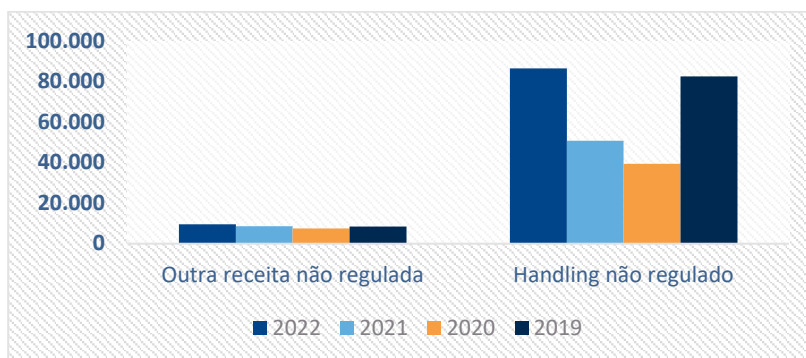
A receita aviação não regulada do Grupo ANA evidenciou um aumento de 61,8% face ao período homólogo, ascendendo a 96,1 milhões de euros em 2022.

Para este resultado, destaca-se a contribuição da Portway, S.A. com 67,3 milhões de euros (67,1 milhões de euros respeitantes aos serviços de *handling* não regulados e 0,2 milhões de euros respeitantes a equipamentos e serviços).

O montante remanescente, de 28,9 milhões de euros, respeita à contribuição da ANA, S.A. para esta categoria, e inclui o *handling* não regulado, a cedência de combustíveis e as receitas decorrentes de outros serviços e equipamentos.

⁴ WIWO – Walk-in, walk-out.

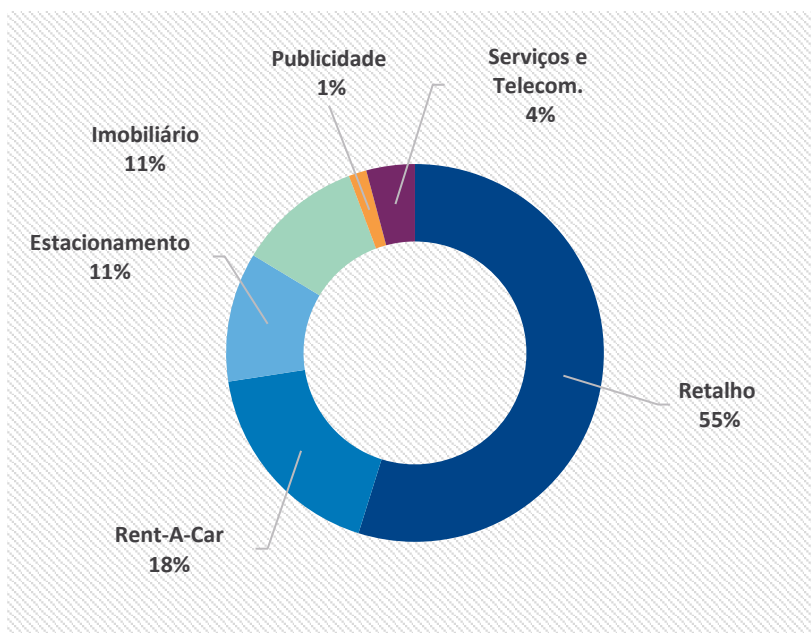
Figura 1 - Evolução da receita aviação não regulada do Grupo (2019 - 2022)



4.3. RECEITA EXTRA AVIAÇÃO

Em 2022, as receitas extra aviação da ANA, S.A. tiveram a seguinte distribuição por negócio:

Figura 6 - Distribuição das receitas extra aviação por negócio



Depois da quebra significativa de receitas registada durante todo o período de pandemia, o ano de 2022 foi marcado por uma franca recuperação dos negócios extra aviação, superando os níveis de receitas de 2019.

Em termos globais, as receitas extra aviação da ANA, S.A. atingiram 253,6 milhões de euros, mais 3,1% face a 2019, pese embora a variação negativa de 6% no número de passageiros embarcados. A receita por passageiro registou, assim, um aumento de 9,3% face a 2019, ligeiramente influenciado pela inflação,



que, ainda assim, não resultou em impactos significativos ao nível da procura. Em relação a 2021, o crescimento de receitas foi de 80,7%.

Para este resultado contribuiu a conjugação de fatores positivos ao nível da recuperação da procura e desenvolvimentos na oferta comercial. A manutenção da disponibilidade da generalidade da oferta comercial durante o período pandémico, em resultado de medidas de apoio à recuperação e o aproveitamento deste período para proceder à renovação e introdução de novos conceitos, foram decisivos para potenciar o aumento de receitas comerciais, que foi alavancado por um rápido crescimento da procura de tráfego de passageiros com um perfil de consumo mais elevado que no período pré-pandémico.

Seguidamente, apresenta-se a evolução das receitas de 2022, por aeroporto e por negócio, comparando com o período homólogo de 2021 e de 2019:

Figura 7 - Evolução das receitas por aeroporto

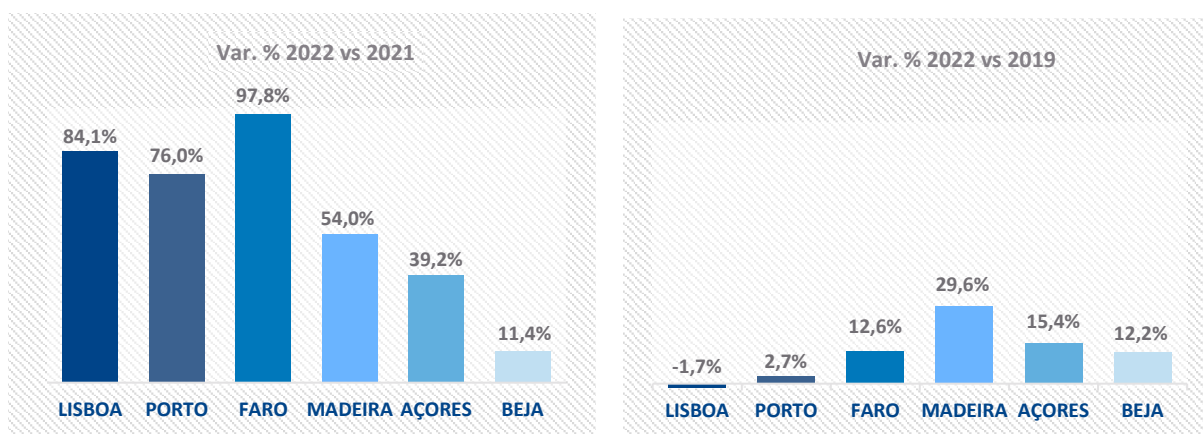
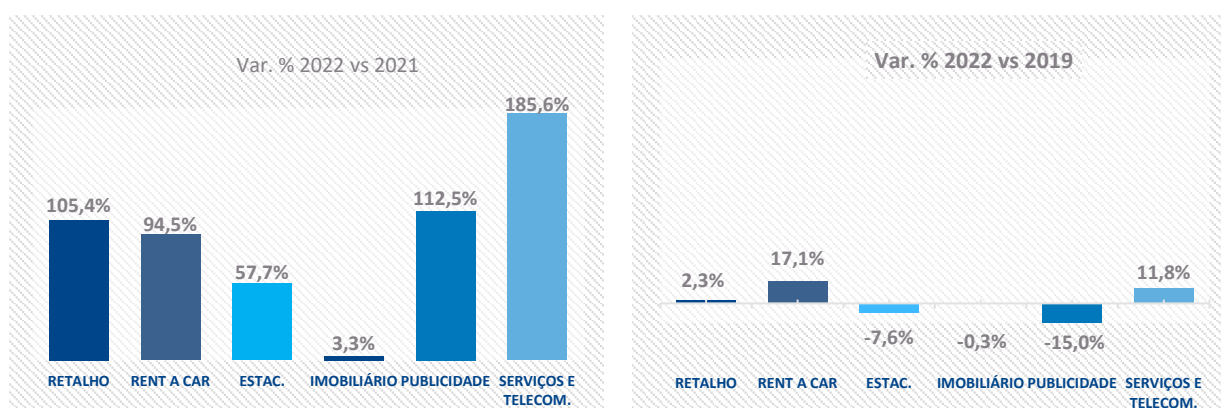


Figura 8 - Evolução das receitas por negócio



Para 2023, perspetiva-se uma contínua recuperação dos negócios, embora com algumas reservas, devido ao cenário macroeconómico ainda muito desafiante, nomeadamente, derivado das pressões inflacionistas que poderão resultar num abrandamento do crescimento económico e do poder de compra dos passageiros.



4.3.1. RETALHO

Em comparação com 2021, registou-se uma evolução positiva dos resultados de retalho, tendo o volume de vendas aos passageiros dos espaços de retalho, na totalidade dos aeroportos, crescido aproximadamente 110%.

Ao nível das receitas da ANA, S.A., registou-se, em 2022, um acréscimo de 105,4% em relação ao ano anterior, e de 2,3% face ao exercício de 2019, obtendo-se um total de 139 milhões de euros.

Em 2022, apenas os aeroportos de Lisboa e Porto não atingiram o volume de vendas de 2019.

A par com a evolução ao nível da procura, este resultado foi potenciado por desenvolvimentos do negócio, nomeadamente:

- Início da atividade da PTFD, Lda. em junho de 2022. Este modelo de joint venture foi escolhido de forma a permitir uma intervenção mais próxima e direta pela ANA, S.A. no negócio do retalho e melhorar a coordenação comercial/operacional entre o operador duty free e o gestor aeroportuário. Assim, esta joint venture procura desenvolver a sua oferta alicerçada em claras prioridades na promoção de sense of place, experiência do passageiro e inovação, que permitirá a criação de um ambiente de compras único e memorável assente em valores de autenticidade e sustentabilidade. Os espaços comerciais serão desenhados para oferecer experiências autênticas, inspiradas pela singularidade de cada região, misturando gostos e sabores locais com uma vasta gama de produtos internacionais, e mantendo o foco na proteção ambiental e sustentabilidade nas nossas operações e que contribuirão para tornar ainda melhor a viagem dos passageiros nos nossos aeroportos.
- Introdução do novo conceito Soho no terminal 1 do aeroporto de Lisboa.
- Implementação do novo conceito confeitaria Peixinho no aeroporto de Lisboa.
- Ampliação da oferta de restauração do aeroporto do Porto, nomeadamente com a implementação de um Starbucks.
- Nova loja Portfolio localizada na área comercial Schengen do aeroporto de Faro.
- Remodelação e melhoria da oferta de restauração e realocização do conceito Ale Hop no aeroporto da Madeira.

Para o ano de 2023, espera-se a continuação de uma evolução favorável da atividade de retalho marcada pela concretização de novos projetos, atualmente em fase de desenvolvimento.

4.3.2. ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL

As receitas do negócio de estacionamento automóvel atingiram, em 2022, um montante total de 28 milhões de euros. Apesar de penalizado pelo crescimento pouco expressivo do segmento das avenças (8%), o negócio do estacionamento automóvel registou um acréscimo, em termos globais, na ordem dos 58% face a 2021, ainda abaixo de 2019 em 7,6%. De qualquer forma, e considerando a quebra do número de passageiros embarcados de 5,7%, a variação negativa de receitas por passageiro foi apenas de 2%.

É de destacar, relativamente a 2019, o crescimento de 12,4% do segmento de reservas online, resultado de uma forte aposta neste canal de distribuição, que contrastou com a quebra no segmento de rotação de 5,6%. Ainda assim, resultou numa quebra conjunta de 2,4%, inferior à variação de passageiros.

Para a rápida recuperação deste segmento de negócio, particularmente exposto à concorrência de parques off airport, terão, igualmente, contribuído as campanhas de promoção das reservas online nos

parques de Lisboa e Porto, ações essas que, face aos bons resultados obtidos, irão estender-se durante o ano de 2023.

Refira-se ainda que, em 2022, registou-se um aumento na procura de avenças de estacionamento pelos colaboradores das empresas com atividade nos aeroportos, o que se traduziu no acréscimo significativo da taxa de ocupação dos parques destinados a este segmento.

O ano de 2022 foi, também, marcado por ações importantes ao nível da mobilidade elétrica. Por forma a acompanhar a tendência de aumento de procura por pontos de carregamento de veículos elétricos e híbridos plug-in ficou concluída, em 2022, a instalação de pontos de carregamento para viaturas elétricas (PCVE) no aeroporto de Lisboa, quer nos parques públicos, quer nos parques destinados a trabalhadores da ANA, S.A.

Foi ainda inaugurado um hub de carregamento ultrarrápido no aeroporto de Lisboa (no Parque da Nora), onde se disponibilizaram 10 pontos de carregamento.

O aeroporto de Lisboa encontra-se, assim, dotado de um total de 102 posições de carregamento, dedicados ao público em geral e frota de veículos da ANA, S.A., com a probabilidade deste número de posições vir a ser incrementado nos próximos anos.

Outras ações foram também iniciadas, nomeadamente a criação de uma plataforma online, em fase de conclusão, dedicada ao processo de gestão de avenças de estacionamento automóvel. Este sistema de gestão irá permitir a cada um dos parceiros e clientes, a gestão direta de todas as suas avenças de estacionamento automóvel, resultando numa maior otimização e agilização destes processos.

Para o ano de 2023, foi já desencadeado um conjunto de iniciativas, das quais destacamos:

- reforço da aposta no canal de distribuição online;
- melhorias na acessibilidade aos parques de estacionamento e curbsides;
- aumento da oferta de pontos de carregamento para viaturas elétricas no perímetro do aeroporto de Lisboa, no silo Rent-a-Car (RAC), bem como estender esta oferta aos aeroportos do Porto, Faro e Madeira;
- dinamização do segmento de “Eventos”, com a aplicação de um conjunto de estratégias que promovam e incentivem a utilização dos parques de estacionamento automóvel.

4.3.3. RENT-A-CAR

No ano de 2022, a receita do negócio de RAC foi de cerca de 45,0 milhões de euros, representando um acréscimo de cerca de 94,5% face a 2021 e de 17,1% face a 2019.

A atividade comercial RAC, em 2022, foi influenciada por dois fenómenos irrepetíveis. O primeiro foi a dificuldade sentida pelos operadores RAC em obter a frota necessária para as suas operações devido à limitação na produção de veículos à escala mundial, provocada pela falta dos microprocessadores essenciais à produção dos veículos; o segundo fenómeno foi a recuperação do turismo que, ao contrário de todas as estimativas, ultrapassou o ano de 2019 em 4,7% relativamente ao número de dormidas e à forte recuperação do número de passageiros.

Comparativamente com 2019, a oferta não foi suficiente para a procura existente, por limitação da frota de viaturas disponível, tendo originado um aumento do ticket médio em 36,7% e, por conseguinte, um aumento de 24,2% das receitas por passageiro da ANA, S.A.



Durante o ano de 2022, foram realizadas diversas ações, tais como:

- lançamento do concurso limitado por prévia qualificação para atribuição de licenças de ocupação e exercício de atividade para a atividade RAC nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro, cujos licenciamentos terão um prazo de 5 anos. O início das novas licenças ocorrerá em dezembro de 2023, estimando-se que o referido procedimento termine no verão de 2023;
- realização de um processo de seleção para o exercício da atividade online de broker para RAC, através do site da ANA, S.A., estando o início de operações previsto para o primeiro trimestre de 2023;
- abertura de novos acessos do piso 2 do silo auto RAC e reforço da monitorização ativa, no âmbito da “Operação Verão 2022”, no aeroporto de Lisboa, o que permitiu melhorar a sua circulação e descongestionar as entradas e saídas. Adicionalmente, foram instalados pontos de energia no piso 3, para lavagem “a seco” das viaturas RAC;
- aumento da operação nos aeroportos dos Açores, nomeadamente no aeroporto da Horta, com entrada em operação da empresa Autatlantis, e no aeroporto de Ponta Delgada, com a atribuição de mais 2 balcões ao operador Ilha Verde, permitindo melhor atendimento;
- Realização de um estudo relativo ao reforço das capacidades elétricas e das possíveis localizações de carregadores nas instalações RAC, para fazer face ao aumento na procura de veículos elétricos. A seleção do parceiro para este negócio ocorrerá durante o ano de 2023.

No aeroporto da Madeira, e visando quer a melhoria contínua da qualidade do serviço prestado aos nossos clientes quer a sustentabilidade ambiental, está prevista a colocação de sombreadores com painéis fotovoltaicos nos parques de estacionamento RAC. Este projeto, cujo parceiro já foi selecionado, será extensível, também, a mais dois parques de estacionamento públicos desse aeroporto.

4.3.4. IMOBILIÁRIO

Em 2022, o negócio imobiliário recuperou os níveis de receita verificados em 2019, atingindo 27 milhões de euros, mais cerca de 1 milhão de euros (+3,3%) face a 2021 e -0,3% face a 2019.

Em relação à variação positiva do período homólogo, os segmentos que mais contribuíram para este resultado foram o handling, a aviação e as estações de serviço. Em relação a 2019, destacam-se pela positiva os segmentos da logística (+8,8%) e do handling (+1,9%).

Em 2022, os indicadores das operações das estações de serviço e dos hotéis já revelam uma animadora recuperação, encontrando-se as receitas dos hotéis próximas dos valores de 2019. Já as estações de serviço continuam aquém de 2019 (-3,2%), pois a trajetória das vendas de combustíveis rodoviários em 2022 foi influenciada pelo acentuado crescimento no preço de venda ao público, que tem condicionado a performance do setor, apesar das visíveis melhorias face a 2021 (+7,2%).

Em 2023, e apesar de alguma incerteza provocada pela conjuntura económica, perspetiva-se continuar o caminho da normalidade retomada em 2022, existindo, até, expectativas de vários impactos positivos que podem levar a um crescimento dos resultados do negócio, nomeadamente: continuação da melhoria de resultados no setor hoteleiro, aumento da procura no mercado de escritórios e o dinamismo do setor aviação com o conseqüente aumento da necessidade de espaços para a operação.

Por outro lado, importa, também, destacar que estão em curso uma série de projetos de desenvolvimento imobiliário em diversos aeroportos, englobando vários setores (tais como a carga, aviação e hotelaria), que assumirão grande relevância no decurso de 2023, e que aportarão um impacto

muito positivo nos resultados no médio e longo prazo, contribuindo para a consolidação do negócio imobiliário da ANA, S.A.

4.3.5. OUTROS NEGÓCIOS

No que respeita aos outros serviços, ou seja, publicidade, telecomunicações e outros negócios, o montante de receitas atingiu cerca de 14,4 milhões de euros, evidenciando um crescimento de cerca de 162% face a 2021.

O negócio de Publicidade, no ano de 2022, registou uma receita de 3,9 milhões de euros, mostrando uma clara recuperação, com um crescimento de 112,5% face ao ano anterior. Apesar desta trajetória, consistente e coerente com os restantes negócios extra aviação, a recuperação do volume de receitas pré-pandémico está ainda por alcançar, tendo as receitas ANA, S.A. ficado 15,0% abaixo dos valores de 2019. Neste aspeto, importa sublinhar que a alteração das condições comerciais na renegociação da licença, produzidas em 2020, potenciou um crescimento de receitas da ANA, S.A. em valor absoluto face aos valores das vendas líquidas.

O ano de 2022, na sequência do trabalho realizado nos últimos anos, fica marcado por um esforço de otimização do inventário de suportes publicitários no sentido de modernizar a rede e responder ao mercado. Esta modernização da rede, maioritariamente assente no alargamento do número de suportes digitais, tem como elementos de destaque a instalação de Digital Out-Of-Home, com 6 m² de área, no exterior da Chegadas do aeroporto de Lisboa e a instalação dos primeiros suportes digitais nos aeroportos da Madeira e dos Açores.

Para o ano de 2023, considerando ainda alguma incerteza no mercado como consequência da menor previsibilidade e confiança dos anunciantes, prevê-se uma trajetória económica do negócio que aponta para a recuperação dos valores e volumes de negócio de 2019, essencialmente assentes no desenvolvimento de metodologias de qualificação/quantificação de audiências, na criação de conteúdos dinâmicos orientados a segmentos específicos e no desenvolvimento de áreas de experiência e branding nas quais as marcas possam desenvolver experiências de envolvimento com os seus consumidores (potenciais e estabelecidos).

As receitas do negócio Telecomunicações, em 2022, ascenderam a cerca de 1,6 milhões de euros, tendo-se registado uma variação positiva de 9,8% comparativamente com 2021.

Em 2022, as receitas de serviços, que ascenderam a 8,9 milhões de euros, tiveram uma acentuada retoma crescendo cerca de 301,9%, em relação ao ano homólogo, mas mantendo-se ainda abaixo, em cerca de 9,5% face ao ano de 2019, devido ao facto de os lounges dos aeroportos do Porto e Faro apenas terem reaberto nos 2º e 3º trimestres de 2022, respetivamente.



5. SUSTENTABILIDADE

5.1. RECURSOS HUMANOS

5.1.1. RECRUTAMENTO

O ano de 2022 ficou marcado pela recuperação do impacto do contexto pandémico de 2020 e 2021, tendo sido admitidos 18 trabalhadores na ANA, S.A. e 120 trabalhadores na Portway, S.A. Foram, ainda, realizados 32 estágios, curriculares e profissionais. O programa de estágios visa proporcionar aos estagiários a oportunidade de uma experiência prática, de aplicação do conhecimento adquirido na via académica, num ambiente profissional desafiante.

5.1.2. DESENVOLVIMENTO DE RECURSOS HUMANOS

À semelhança dos anos anteriores, relativamente à gestão de talento foram aplicadas as ferramentas disponíveis para o efeito, nomeadamente, o sistema de avaliação de desempenho e a metodologia People Review. Este último, é o instrumento da VINCI para a identificação e gestão de potencial, e aplica-se a todos os Membros da Comissão Executiva, Titulares de Órgãos de Estrutura e Coordenadores, permitindo a elaboração de planos individuais de desenvolvimento futuro.

Em 2022, a Empresa manteve o seu foco na promoção, valorização e desenvolvimento das competências dos trabalhadores, tendo sido ministrada formação nas vertentes comportamental e pedagógica, técnica, negócio, operacional e de liderança.

Destacam-se, assim, algumas iniciativas desenvolvidas em 2022:

- criação de conteúdos de formação operacional de socorros em formato e-learning que permite:
 - Uma maior exequibilidade e flexibilização na realização da formação;
 - Maior conciliação nos horários de formação com horários de trabalho não regulares.
- utilização de vários cursos, em formato e-learning disponíveis na plataforma da Vinci Airports Academy, nomeadamente para a área operacional aeroportuária;
- programas de formação e desenvolvimento que visam o empowerment da liderança feminina na empresa;
- programas de desenvolvimento e aceleração de liderança;
- implementação do programa de mobilidade internacional de talentos partilhado por todo o Grupo VINCI.

O investimento continuado em matéria de desenvolvimento de competências dos colaboradores permitiu, no período em análise, ministrar, no Grupo, 192.116 horas de formação, das quais 40.031 horas se destinaram aos colaboradores da ANA, S.A. e 152.085 horas aos da Portway, S.A.



5.1.3. RECURSOS HUMANOS EM NÚMEROS

Em 31 de Dezembro de 2022, o Grupo ANA contava com a colaboração de 2.493 efetivos, sendo 1.136 da ANA, S.A. e 1.357 da Portway, S.A., conforme se sistematiza no quadro seguinte.

Tabela 8. - Distribuição de colaboradores do Grupo ANA, por empresa, género e faixa etária (2021-2022)

	ANA, S.A.			Portway, S.A.			Grupo ANA		
	2022	2021	Var. % 2022/21	2022	2021	Var. % 2022/21	2022	2021	Var. % 2022/21
Total de efetivos a 31/12	1.136	1.186	(4,2%)	1.357	1.324	2,5%	2.493	2.510	(0,7%)
Género									
Masculino	735	770	(4,5%)	1.035	1.012	2,3%	1.770	1.782	(0,7%)
Feminino	401	416	(3,6%)	322	312	3,2%	723	728	(0,7%)
Faixa etária									
< 30	24	39	(38,5%)	100	77	29,9%	124	116	6,9%
30-50	636	659	(3,5%)	1.034	1.027	0,9%	1.670	1.684	(0,8%)
>50	476	488	(2,5%)	223	222	0,5%	699	710	(1,5%)
Idade média	49	48	0,8%	43	42	1,1%	46	45	0,9%

A tabela evidencia um decréscimo de 0,7% (-4,2% na ANA, S.A e +2,5% na Portway, S.A.) dos colaboradores, em 2022, face ao ano anterior. A média etária dos colaboradores do Grupo, em 2022, é de 46 anos, tendo este indicador registado um aumento de 0,9% face a 2021.

5.1.4. SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO

A ANA, S.A. tem implementado e certificado, por entidade acreditada, um sistema de gestão da segurança e saúde no trabalho (SST), com referencial na ISO 45001-2018, cujo principal objetivo é a prevenção das lesões e afeções da saúde relacionadas com o trabalho e a promoção de atividades e locais de trabalho seguros e saudáveis.

A ANA, S.A., desde março de 2020, manteve em permanente atualização o seu Plano de Contingência Interno (PCI) para resposta à situação pandémica da COVID-19 tendo este sido revogado pela Comissão Executiva a 30 de novembro de 2022, devido ao término do estado de alerta decretado pelo Governo português face ao desenvolvimento positivo da situação epidemiológica no país.

O PCI da ANA, S.A. estabeleceu os procedimentos de prevenção, controlo e vigilância para proteção da saúde e segurança dos trabalhadores da ANA, S.A., prestadores de serviço e visitantes, contra a infeção por SARS-COV2.

O compromisso da ANA, S.A. com a SST encontra-se alinhado com a estratégia da VINCI Airports e VINCI Concessions que define como objetivo primordial “Zero Acidentes de Trabalho”. Este objetivo constitui referência fundamental para a SST na definição dos programas de prevenção de riscos profissionais e de proteção da saúde dos trabalhadores, destacando-se, entre outros:

- a implementação de um programa Lock-Out/Tag-Out a decorrer em versão piloto no aeroporto de Lisboa;
- a verificação de segurança na utilização de equipamentos de trabalho;



- a manutenção do acordo-quadro para os trabalhos em altura e espaços confinados;
- a criação de procedimento interno para controlo da segurança das pequenas obras;
- o desenvolvimento de um processo de diagnóstico e inspeção das torres de iluminação;
- a manutenção do acordo-quadro para aquisição de EPI (Equipamentos de Proteção Individual);
- o controlo da exposição às radiações ionizantes e adequação do programa de proteção radiológica; e
- o controlo microbiológico das redes de águas prediais para prevenção da exposição à Legionella.

Não obstante o aumento de 51,1% na taxa de gravidade (SR – Severity Rate) em relação a 2021, em 2022 verificou-se uma diminuição de 41,9% na taxa de frequência (LTIR – Lost Time Injury Rate) dos acidentes de trabalho. O LTIR da ANA, S.A. apresentou um melhor resultado em 2022 (3,17) face a 2021 (5,36), registando-se menos 4 acidentes de trabalho. O valor total de SR da ANA, S.A. aumentou em 2022 face a 2021, não apenas devido aos dias de baixa dos acidentes ocorridos em 2022, mas, principalmente, em consequência dos acidentes de trabalho ocorridos em 2021, cujas baixas se prolongaram para 2022 (SR: 0,45 em 2022 vs. 0,22 em 2021).

Estabelecendo uma comparação dos dados de 2022 com os de 2019, anterior à crise pandémica, verificou-se, em 2022, uma proximidade ao número de horas trabalhadas (1.893.889,62 em 2022 vs. 1.975.827,50 em 2019). Os valores registados para o LTIR apresentaram uma diminuição de 60,9% em 2022 (3,17) face a 2019 (8,10), consequência da diminuição significativa do número de acidentes de trabalho reportados (6 em 2022 vs. 16 em 2019). O SR apresentou, em 2022, um aumento de 18%, face a 2019 (0,45 vs. 0,37, respetivamente), devido ao número de dias de baixa registados (851 em 2022 vs. 739 em 2019).

Constatando-se uma recuperação significativa da operação de tráfego aéreo em 2022 (muito próxima de valores de 2019), os resultados obtidos evidenciam uma melhoria na cultura de segurança da organização, obtida através do envolvimento e consciencialização dos seus trabalhadores no âmbito da segurança e saúde no trabalho.

Em sintonia com a VINCI Concessions, realizou-se a Safety Week 2022, tendo sido desenvolvidas várias ações de promoção da segurança e saúde no trabalho e de prevenção de incidentes sob o mote “Arrisque ser Seguro”, entre as quais se destacam as seguintes:

- as safety walks/formação on job no âmbito do treino postural que contemplou visitas aos locais de trabalho para a realização de sessões explicativas/exemplificativas dos principais riscos de desenvolvimento de lesões musculoesqueléticas durante o trabalho;
- o webinar “Arrisque ser Seguro”, para reunir os trabalhadores e, conseqüentemente, criar na empresa uma visão comum e partilhada de segurança, através da prática de comportamentos seguros;
- a reunião entre a área de SST e os serviços de SST das entidades terceiras sobre o tema “comportamentos seguros” para incentivar o envolvimento ativo de todos os trabalhadores, prestadores de serviço e parceiros e, assim, fomentar mudanças conjuntas positivas e inovadoras no âmbito da SST.

As ações de formação em SST foram bem-sucedidas. Concretizaram-se 103 ações de formação, com um total de 1.137 participantes e 5.637 horas de formação.



5.2. AMBIENTE

Ao reconhecer o ambiente como um elemento estratégico de gestão, a ANA, S.A. procura continuamente ajustar e melhorar, de forma consistente, o seu desempenho ambiental. Para tal, desenvolve e promove iniciativas que visam a redução dos seus impactos e a sustentabilidade da sua inserção na comunidade envolvente aos seus aeroportos. Assim, através da sua política de ambiente, a ANA S.A. assume um conjunto de compromissos que salvaguardam a implementação e a manutenção de um sistema de gestão ambiental adequado e eficaz, e que contribuem para o desenvolvimento sustentável.

O compromisso com o ambiente tem vindo a ser reforçado através do alinhamento dos objetivos da ANA, S.A. com a nova estratégia ambiental da VINCI Airports para 2030. A sua estratégia ambiental integra ambiciosos objetivos com foco em três grandes áreas: i) energia e alterações climáticas, ii) economia circular e gestão de resíduos e iii) água e recursos naturais. Entre os objetivos e metas para 2030 salientam-se os seguintes:

- reduzir a pegada de carbono em 50% (âmbitos 1 e 2) face a valores de 2018 (valores absolutos);
- alcançar a neutralidade carbónica - NetZero até 2030;
- melhorar os níveis de acreditação no Airport Carbon Accreditation: 4+/5;
- zero resíduos diretos enviados para aterro;
- reduzir para metade os consumos de água, atingindo a média global de 10,7 L/passageiro;
- manter a certificação ISO 14001 de todos os aeroportos do grupo;
- promover a biodiversidade enquanto é controlado o risco de acidente com aeronaves.

As questões ambientais integram a gestão quotidiana da ANA S.A., encontrando-se o seu sistema de gestão ambiental (devidamente integrado num sistema de gestão único com as áreas de qualidade, segurança e saúde no trabalho e inovação) certificado de acordo com a Norma ISO 14001, desde 2008.

A Empresa manteve a sua adesão ao Pacto de Mobilidade Empresarial para a Cidade de Lisboa, uma iniciativa promovida pela Câmara Municipal de Lisboa e pelo WBCSD - World Business Council for Sustainable Development, e BCSD Portugal - Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável, que junta empresas líderes no compromisso de tornar a mobilidade em Lisboa mais sustentável.

Também a implementação do plano de ação definido pela ANA, S.A. no âmbito da iniciativa Act4Nature do BCSD Portugal, assumiu um papel relevante em 2022. Esta iniciativa internacional visa mobilizar as empresas a proteger, promover e restaurar a biodiversidade e os serviços de ecossistemas, um dos mais importantes desafios que o mundo atualmente enfrenta a par das alterações climáticas.

No seguimento da adesão à carta de princípios das empresas pela sustentabilidade, a ANA, S.A. participou, em 2022, num conjunto de atividades dinamizadas pelo BCSD Portugal. A Jornada 2030 constitui o instrumento que alinha e demonstra a contribuição das empresas para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas, com a estratégia da União Europeia e de Portugal.

Dentro desta linha, é ainda de destacar a manutenção dos protocolos de colaboração que a ANA, S.A. apresenta com várias associações ambientais (CERVAS, RIAS e QUERCUS) para apoio em diferentes áreas de especialização técnica, operacional ou ambiental (algumas de carácter local), sempre ligadas à preservação do ambiente.

De referir ainda que, em 2022, a ANA S.A deu continuidade ao projeto de criação de um novo ciclo para a sustentabilidade da Empresa, em linha com a política do grupo VINCI. Foram assim concluídos o benchmarking e a consulta interna e externa de stakeholders, dos quais resultou a definição da nova

estratégia para a sustentabilidade, estando em curso a definição de KPI e planos de ação por ambição definida, trabalhos que se prolongarão durante o primeiro trimestre de 2023.

Para mais informação sobre o desempenho ambiental da ANA, S.A., consultar o respetivo relatório, disponível no sítio oficial da Empresa (www.ana.pt).

5.2.1. RUÍDO E QUALIDADE DO AR

A Empresa mantém a monitorização de ruído em contínuo, através do sistema de monitorização de ruído instalado nos aeroportos onde este descritor ambiental assume maior expressão, sendo emitidos os respetivos relatórios de monitorização do ruído.

O sistema de monitorização do ruído compreende:

- no aeroporto de Lisboa, 6 estações de monitorização fixas mais uma móvel, complementadas com 2 estações no perímetro aeroportuário, para efeitos de verificação da utilização do procedimento de travagem com os motores (*reverse thrust*);
- nos aeroportos do Porto, Faro e Madeira, 3 estações cada, sendo a monitorização complementada por 1 estação portátil em cada aeroporto, no sentido de permitir a realização de análises em locais não abrangidos pelas estações fixas ou a resposta a eventuais reclamações;
- no aeroporto do Porto Santo, 1 estação portátil para realização de monitorização em contínuo.
- no aeroporto de Ponta Delgada, os relatórios de monitorização do ruído são realizados por laboratório externo, com base em campanhas de monitorização efetuadas durante os períodos IATA (2 campanhas por ano).

Na sequência das obrigações legais a que se encontra sujeita, a ANA, S.A. procedeu, em 2022, à elaboração dos mapas estratégicos de ruído referentes ao ano de 2021 para os aeroportos considerados como Grandes Infraestruturas de Transporte Aéreo (GIT) – Lisboa e Porto.

Em face da alteração legislativa dada pelo Decreto-lei n.º 84-A/2022, de 9 de dezembro, a revisão dos Planos de Ação, com base no cenário associado aos mapas estratégicos de ruído referentes ao ano de 2021, terá de ser concluída e entregue à APA em 2024, resultando no próximo Plano de Ação de Ruído 2024 – 2029.

Ainda durante o ano de 2022, a ANA, S.A. deu continuidade à operacionalização das medidas de gestão do ruído nos seus aeroportos, estando em desenvolvimento a implementação de medidas específicas em articulação direta com a APA. Em 2022, a ANA, S.A. através da aplicação *WebTrak*, passou a fornecer, no site da empresa, informação de natureza operacional e acústica, fiável e transparente, associada ao movimento das aeronaves que utilizam o aeroporto de Lisboa.

Ainda no aeroporto de Lisboa, e no âmbito do plano de ação de ruído, encontra-se o Programa Bairro, que se prevê iniciar em 2023. Neste âmbito, e como medida de mitigação do ruído dos aviões sobre as comunidades afetadas, a ANA, S.A. propõe-se financiar a partir de 2023 o isolamento acústico dos recetores especialmente sensíveis – saúde e educação, localizados nas áreas impactadas. A Empresa solicitou em paralelo a criação de uma fonte de financiamento que fosse coerente com o princípio jurídico do poluidor – pagador, sendo as aeronaves que, através do sobrevoo, geram impacte nas comunidades envolventes ao aeroporto.

Ao nível da qualidade do ar a ANA, S.A. continua a controlar as emissões gasosas nos seus aeroportos, de acordo com as suas obrigações legais, nomeadamente no que diz respeito a fontes pontuais.



Neste contexto, importa referir que, em 2022, a qualidade do ar nos aeroportos, em termos de classificações do índice de qualidade do ar obtidas, manteve um nível maioritariamente favorável, tal como em 2021. Em termos gerais, não resulta evidência de que as emissões decorrentes da atividade aeroportuária tenham contribuído de modo significativo para as concentrações de poluentes registadas.

5.2.2. ENERGIA E ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

Em 2022, o grupo VINCI e a ANA, S.A. reforçaram o seu compromisso para com as alterações climáticas, encarando o caminho para a neutralidade carbónica - *netzero* como uma prioridade ao nível da gestão ambiental.

Neste sentido, o referido ano foi marcado pela implementação da estratégia de neutralidade carbónica da ANA, S.A., definida em 2021, que assenta, principalmente, na redução contínua da sua pegada de carbono através da implementação de medidas de eficiência energética, do estudo e adoção de tecnologias com zero emissões (*e.g.* produção de energia fotovoltaica para autoconsumo) e na procura de formas de colaboração com projetos de inovação de tecnologias limpas (*e.g.*: hidrogénio). O ajuste dos planos de gestão de carbono e energia, com definição do correspondente *carbon budget* por aeroporto, foram concluídos em 2022, tendo-se iniciado a implementação de algumas medidas já nesse ano.

Em 2022, verificou-se um aumento um pouco mais acentuado dos consumos globais de energia (+18,3% face a 2021), com o incremento do ritmo de retoma. De notar que, ainda que o número de passageiros processados em 2022 tenha sido semelhante ao de 2019, existiu uma diminuição de 4,1% nos consumos de energia face à realidade de 2019.

Esta redução nos consumos energéticos decorre, sobretudo, da aposta na instalação de iluminação LED (*lighting-emitting diode*) nos aeroportos (em 2022, o aeroporto da Madeira e Beja são já 100% LED) e da entrada em funcionamento da central fotovoltaica no aeroporto de Faro em julho de 2022, com uma capacidade instalada de 2,9MWp, que representa cerca de 30% dos consumos do aeroporto.

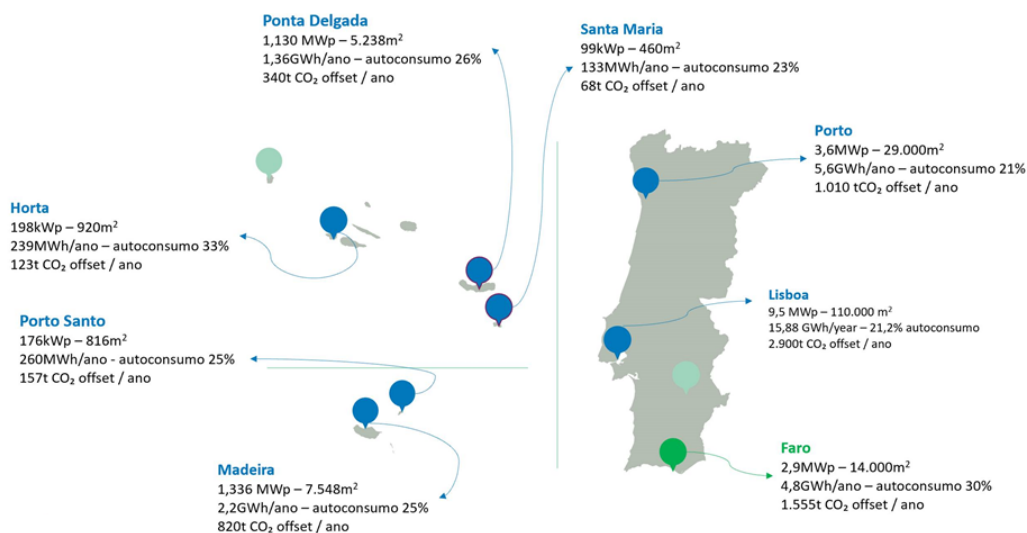
Em 2022, a ANA, S.A. em parceria com a Sunmind Faro, Unipessoal Lda.⁵, lançou o primeiro projeto de central fotovoltaica em ambiente aeroportuário em Portugal, o qual permite, desde julho de 2022, colmatar 30% das necessidades energéticas do aeroporto de Faro, num total de 2.438 Mhw produzidos neste ano. Este é apenas o primeiro de vários projetos desta natureza que se encontram previstos e que fazem parte dos objetivos ambientais estratégicos não só da ANA, S.A. como do Grupo VINCI.

Em 2023, pretende-se avançar com a implementação de mais 7 centrais fotovoltaicas nos aeroportos da rede ANA: Lisboa, Porto, Madeira, Porto Santo, São Miguel, Horta e Santa Maria, perfazendo, assim, um total de 20MWp.

⁵ Empresa criada através do programa Leonard que visa promover a inovação no contexto do Grupo.

Na ilustração seguinte, evidenciam-se os níveis esperados de produção e autoconsumo de energia fotovoltaica, por aeroporto:

Figura 9 - Níveis esperados de produção e autoconsumo de energia fotovoltaica, por aeroporto



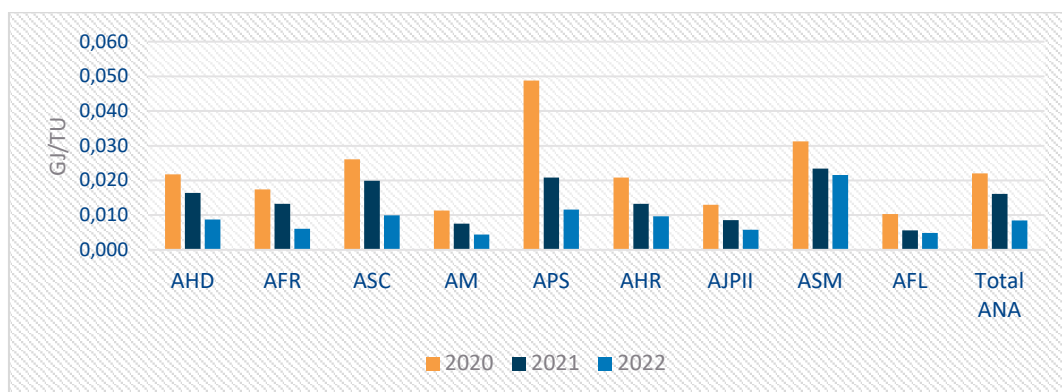
O ano de 2022 foi ainda marcado pela implementação das seguintes medidas: continuação da eletrificação da frota; alargamento dos pontos de carregamento para veículos elétricos; otimização das temperaturas nos terminais (em alinhamento com o plano de poupança energética do Governo) e implementação de projetos inovadores, como sejam os postos de iluminação pública omniflow (em LED com fornecimento de energia solar e eólica) no aeroporto de Lisboa ou o eco-gerador desenvolvido no aeroporto de Faro, para fornecimento de energia elétrica em áreas não eletrificadas, com recurso a fontes sustentáveis (eólica e solar).

Para os próximos anos, para além da continuação da instalação de iluminação LED, estão previstos investimentos com reflexos nos consumos energéticos globais, tais como: AVAC (Aquecimento, Ventilação e Ar Condicionado), bombas de calor, BMS (Building Management System), eletrificação de frota, entre outros.

No que toca aos consumos, verificou-se uma evolução diferenciada nos indicadores referentes aos consumos relativos de energia por unidade de tráfego. Nesse sentido, verifica-se, em 2022, uma redução substancial deste indicador face a 2021 (-47,6%). Esta redução foi particularmente elevada nos aeroportos de Faro (-54,6%), Porto (-50,1%), Lisboa (-46,7%), Porto Santo (-44,0%) e Madeira (-41,8%).



Figura 10 - Consumo de Energia GJ/UT⁷ nos aeroportos ANA, 2020 – 2022

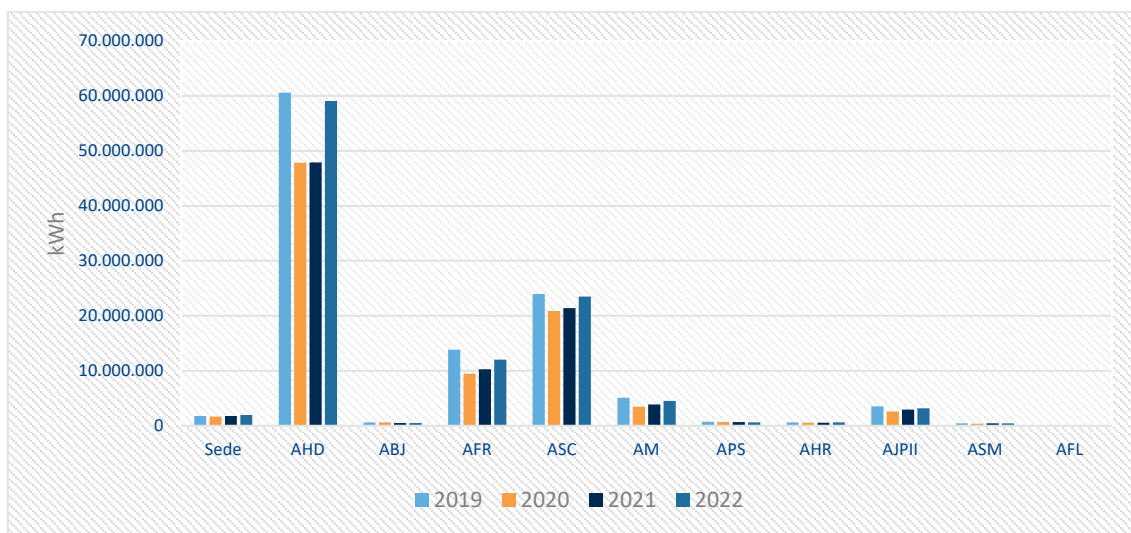


Os dados referentes ao aeroporto de Beja não são apresentados individualmente atendendo à sua não representatividade. Não obstante, encontram se considerados no valor global.

Na ANA S.A., é consumida energia direta (gasolina, gasóleo, gás natural, gás propano e gás butano) e energia indireta (eletricidade). Em 2022, a eletricidade continuou a ser a fonte de energia mais representativa.

Entre 2021 e 2022 existiu, em termos absolutos, o aumento do consumo de energia elétrica, em resultado da recuperação da atividade dos aeroportos. De qualquer forma, deve ser salientado que os consumos de 2022 são ainda inferiores aos registados em 2019.

Figura 11 - Consumo de Energia Elétrica nos aeroportos ANA, 2018 – 2022



⁶ Gigajoule

⁷ Unidade de tráfego, calculada de acordo com DL n.º 254/2012 de 26 de novembro.



Relativamente ao consumo de combustíveis líquidos (gasóleo e gasolina) nos aeroportos da rede ANA, tem-se registado uma diminuição do consumo de gasóleo entre 2019 e 2022 (ainda que tenha aumentado entre 2021 e 2022 em virtude do aumento da atividade).

Em alternativa, tem-se verificado o aumento do consumo de gasolina, sobretudo ligado à transição energética da frota (veículos híbridos) e ao aumento do consumo aliado a métodos mecânicos de controle de vegetação (pela anulação/diminuição do uso de produtos fitossanitários).

Figura 12 - Consumo de Gasóleo, em litros, (viaturas e grupos geradores) nos aeroportos ANA, 2018 – 2022

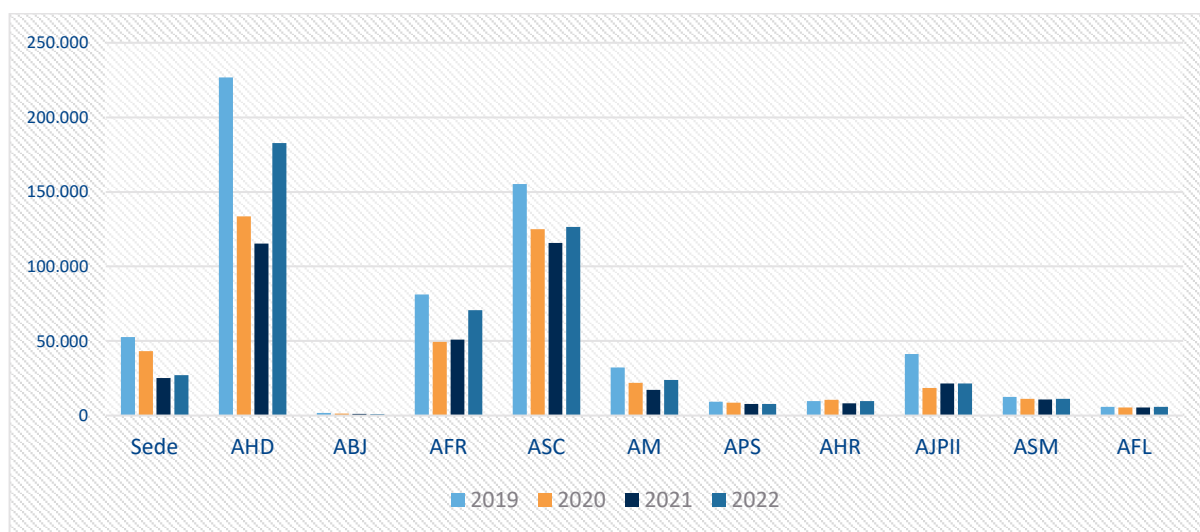
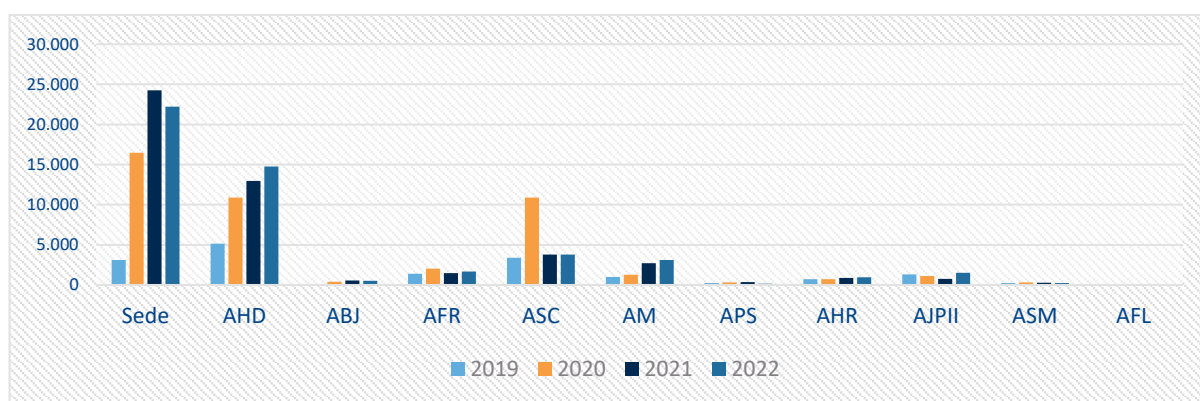


Figura 13 - Consumo de Gasolina, em litros, nos aeroportos ANA, 2018 – 2022



Saliente-se que apenas existe consumo de gás natural nos aeroportos de Lisboa e do Porto. Este tipo de energia é, sobretudo, consumido de forma direta no aquecimento dos terminais e AQS – águas quentes sanitárias e, indiretamente, na restauração. Entre 2019 e 2022 tem sido registada uma diminuição no consumo deste tipo de energia.

Por outro lado, no aeroporto de Faro existe apenas o consumo de gás propano, que é utilizado para aquecimento do terminal.

Em 2022, existiu uma diminuição do consumo quer de gás natural quer do gás propano em virtude da alteração dos setpoints de temperatura nos terminais decorrentes da redução dos consumos energéticos recomendada pelo Plano Nacional de Poupança de Energia aprovado pelo Governo em setembro de 2022.

Figura 14 - Consumo de Gás Natural nos aeroportos de Lisboa e Porto e de Gás Propano no Aeroporto de Faro, 2018 – 2022



Neste contexto, no ano de 2022 a ANA, S.A. obteve o nível 4 (transformação) em 9 dos 10 aeroportos no Airport Carbon Accreditation (ACA⁸) da ACI – Europe, sendo que apenas o aeroporto de Beja se manteve no nível 2 (Reduction). Igualmente em 2022, foram submetidas as candidaturas para todos os aeroportos ao referido programa da ACI, visando a obtenção do nível 4+ (Transition).

De notar que, todos os aeroportos da ANA, S.A. conseguiram neutralizar as suas emissões de carbono de 2021 (âmbitos 1, 2 e deslocções de serviço⁹). Este desempenho foi alcançado com a redução das suas emissões, quer devido à implementação das iniciativas acima mencionadas, quer com a aquisição de garantias de origem¹⁰. Para as emissões que não foi possível reduzir, foram adquiridos créditos no mercado voluntário de carbono¹¹, de acordo com as quantidades referidas na tabela infra.

Tabela 9. - Garantias de Origem e Créditos no Mercado Voluntário de Carbono, ANA, S.A., 2021-2022

	2021	2022
Garantias de Origem (Mwh)	114.806	122.575
Créditos adquiridos no Mercado Voluntário de Carbono (tCO2e)	8.286	7.929

⁸ ACA (Airport Carbon Accreditation) - programa global da ACI dedicado à gestão de carbono nos Aeroportos, que avalia e reconhece os esforços de monitorização e redução das emissões de CO₂, através de 6 níveis de certificação: Mapeamento, Redução, Otimização, Neutralidade, Transformação e Transição.

⁹ Âmbito 1 - Emissões diretas (queima de combustíveis líquidos e gasosos em viaturas e equipamentos, queima de combustível nos treinos dos socorros, emissões de gases fluorados com efeito de estufa associados aos equipamentos de climatização); Âmbito 2 – Emissões associadas ao consumo de eletricidade.

¹⁰ As Garantias de Origem são documentos eletrónicos que comprovam ao consumidor final que uma dada quantidade de energia foi produzida a partir de uma determinada fonte ou tecnologia, sendo que no caso da ANA, S.A. se refere a energia elétrica produzida a partir de fontes de energia renováveis.

¹¹ O mercado voluntário de carbono visa permitir a qualquer operador económico compensar as suas emissões de gases com efeito de estufa através da aquisição de “créditos de carbono” (o lado da procura) emitidos no âmbito de projetos de redução de gases com efeitos de estufa ou de sequestro de carbono (o lado da oferta). Não está em causa o mercado obrigatório de carbono (o conhecido CELE, regulado legislativamente pela União Europeia), mas sim os mercados voluntários de carbono.

Figura 11 - Pegada de Carbono ANA, 2020 – 2022, âmbitos 1 e 2, método de localização e método de mercado (com base nos critérios metodológicos definidos pela VINCI)



Na figura anterior são apresentadas as emissões de carbono da ANA, S.A. com base no método de localização e método de mercado. Em termos metodológicos, a Empresa calcula a sua pegada de carbono através de dois métodos: método baseado na localização e método baseado no mercado. O primeiro reflete as emissões derivadas do consumo de eletricidade a partir do fornecimento de energia a nível nacional (logo, o mesmo fator de emissão aplicado a todos os aeroportos da rede ANA). O segundo, reflete as emissões de eletricidade de acordo com os fatores de emissão associados aos fornecedores ou a produtos especificamente selecionados (como por exemplo, garantias de origem). Esta diferença reflete-se assim nos cálculos do âmbito 2.

Em ambos se reflete uma estabilização/diminuição das emissões em 2022. As atividades que mais influenciaram este aumento são as emissões das aeronaves e, em menor proporção, a deslocação de passageiros em terra, devido à recuperação do setor da aviação após a pandemia e ao natural aumento do tráfego aeroportuário.

Visando alcançar o objetivo netzero, é fundamental que a Empresa procure projetos que permitam capturar as emissões residuais. Assim, e uma vez que a aquisição de créditos de carbono no mercado voluntário não contempla projetos em Portugal, a ANA, S.A., em linha com a estratégia do grupo VINCI, começou a desenvolver projetos de reflorestação a nível nacional, de modo a fomentar a biodiversidade nacional e a obter créditos de carbono para a neutralização das emissões de âmbito 1 e 2.

Sob o mote, “Juntos Plantamos o Futuro”, a ANA, S.A., em 2022, promoveu a plantação de 4.000 árvores em Gouveia, em parceria com a QUERCUS e a Câmara Municipal daquela cidade, o que, para além de contribuir para o controlo das alterações climáticas, tem um papel relevante para a promoção da qualidade de vida das comunidades locais e da biodiversidade.

A par da redução das emissões de responsabilidade direta da Empresa (âmbito 1) e das emissões associadas aos seus consumos de eletricidade (âmbito 2), a ANA, S.A. tem um papel fundamental para influenciar e contribuir para a redução das emissões indiretas (âmbito 3), através de processos colaborativos com os seus stakeholders. Assim, em 2022, deu-se continuidade ao projeto de parcerias com stakeholders iniciado no ano anterior. Foram realizadas reuniões com os grupos de trabalho criados com o objetivo de acompanhar a implementação das medidas consideradas nos Planos de Parceria e nas cerca de 50 Declarações de Compromisso assinadas em 2021.

Em 2022, iniciou-se um estudo de pré-viabilidade para fornecimento de hidrogénio verde e substituição dos autocarros e veículos de operação com motores de combustão. Os resultados do estudo, em desenvolvimento no aeroporto de Lisboa, serão apreciados no início do ano de 2023.



Outro dos desafios em curso, centra-se na aposta nos combustíveis sustentáveis de aviação (Sustainable Aviation Fuels - SAF) e na disponibilização deste tipo de combustíveis nos aeroportos nacionais, em linha com o Fit for 55. Em 2022, os aeroportos de Lisboa e Porto, acolheram voos do desafio "Most Sustainable flight", uma competição entre várias companhias aéreas, que recorre a combustível de aviação sustentável (reduz, pelo menos, 75% das emissões de CO2 em comparação com o combustível fóssil tradicional).

Para além das referidas medidas, e no que concerne a viaturas e equipamentos, encontra-se em fase de conclusão um estudo de eletrificação de frota, para além de contactos estabelecidos com fornecedores de combustível, no sentido da promoção de projetos piloto com combustíveis com menores emissões de carbono.

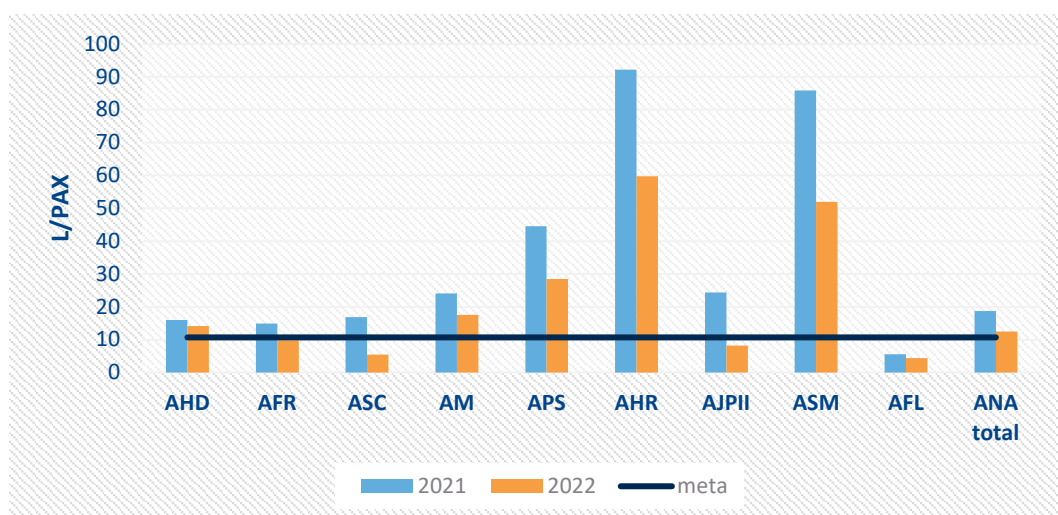
Ainda associado ao Fit for 55, concluiu-se o levantamento de GPS (Ground Power Systems) e PCA (Pre-Conditioned Air) nos aeroportos, bem como de posições de estacionamento em que não existem estes equipamentos, com o propósito de elaborar estudo de implementação de infraestruturas – obrigatórias e/ou com vista à redução de emissões oriundas da utilização de APU (Auxiliary Power Unit) por parte das aeronaves.

5.2.3. PRESERVAÇÃO DOS RECURSOS NATURAIS E GESTÃO DE RESÍDUOS

A ANA, S.A. monitoriza sistematicamente o consumo de água e aplica uma série de medidas visando a redução de consumos e incremento do potencial de reutilização da água.

Durante o ano de 2022, a ANA, S.A. melhorou significativamente a sua performance em termos de consumos específicos, avaliada em litros por passageiro, face ao ano de 2021. É ainda de destacar que os aeroportos do Porto, Faro, Ponta Delgada e Flores atingiram, já em 2022, um valor inferior à meta estratégica definida para 2030 (10,7 L/PAX).

Figura 12 - Consumo de Água, em m3 por PAX, nos aeroportos ANA, 2021 – 2022



Os dados referentes ao aeroporto de Beja não são apresentados individualmente atendendo à sua não representatividade. Não obstante, encontram-se considerados no valor global.



Neste âmbito, têm vindo a ser implementados vários projetos inovadores no domínio da redução de consumos de água nos aeroportos, designadamente:

- sistema de rega preditiva, que permite uma economia de até 30% em água para irrigação, implementado nos aeroportos de Faro, Lisboa e Madeira;
- estrutura onde os passageiros possam esvaziar os líquidos de suas garrafas no controlo de segurança, o que permite a reutilização da água recolhida e facilita a reciclagem e transporte dos resíduos. Em paralelo, foram instalados pontos de abastecimento de água após controlo de segurança nos aeroportos do Porto, Lisboa, Madeira, Faro e Ponta Delgada;
- colocação de cubas em 6 bancadas equipadas com pontes telescópicas no aeroporto de Faro, para armazenar a água condensada, utilizada para tarefas da ANA, S.A. e de terceiros, associadas a: limpeza; manutenção das baterias dos veículos elétricos; e enchimento dos tanques das viaturas de combate a incêndios;
- alargamento do projeto de reutilização da água dos testes dos veículos dos bombeiros para o aeroporto de Lisboa, à semelhança do que já acontece no aeroporto do Porto, projeto que tem permitido a reutilização de mais de 47% da água.

Ainda no domínio dos recursos naturais, foi possível verificar que, em 2022, os aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Beja, Ponta Delgada, Flores e Porto Santo cumpriram a meta de zero fitossanitários.

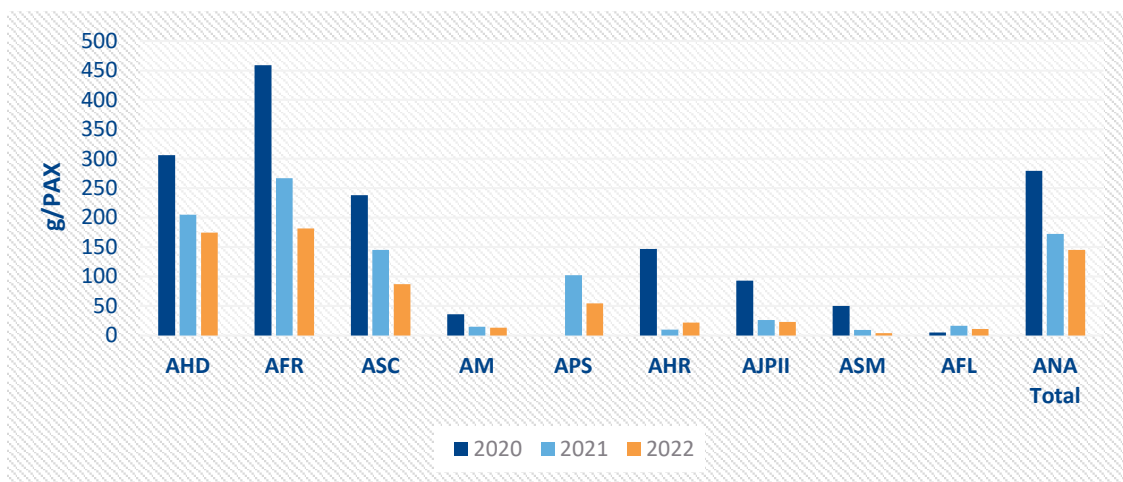
Relativamente à produção de efluentes e às águas pluviais ou de escorrência contaminadas, a ANA, S.A. tem vindo a investir na melhoria dos sistemas de drenagem nos seus aeroportos, com a reformulação, em alguns casos, das redes existentes, e com a introdução de programas de monitorização da qualidade das águas residuais, pluviais e de escorrência produzidas. De notar que, em 2022, entrou em funcionamento a Estação de Tratamento de Águas Residuais (ETAR) do aeroporto de Ponta Delgada.

A economia circular integra uma das áreas estratégicas da ANA, S.A. e materializa-se na utilização eficiente dos recursos naturais numa perspetiva de análise de ciclo de vida, assumindo, no que à gestão de resíduos diz respeito, uma abordagem de redução, valorização e otimização.

Em 2022, a ANA, S.A. foi responsável pela produção total de cerca de 8.049,84 toneladas de resíduos, um acréscimo de 87,2% face ao valor de 2021, resultante da forte retoma de atividade em relação ao ano transato. O indicador tem, de facto, uma correlação muito elevada com a atividade. Contudo, aumentou a eficiência na sua gestão uma vez que a produção média de resíduos por passageiro diminuiu significativamente, cifrando-se este indicador, em 2022, em 145,3 g/PAX, o valor mais baixo desde 2018.

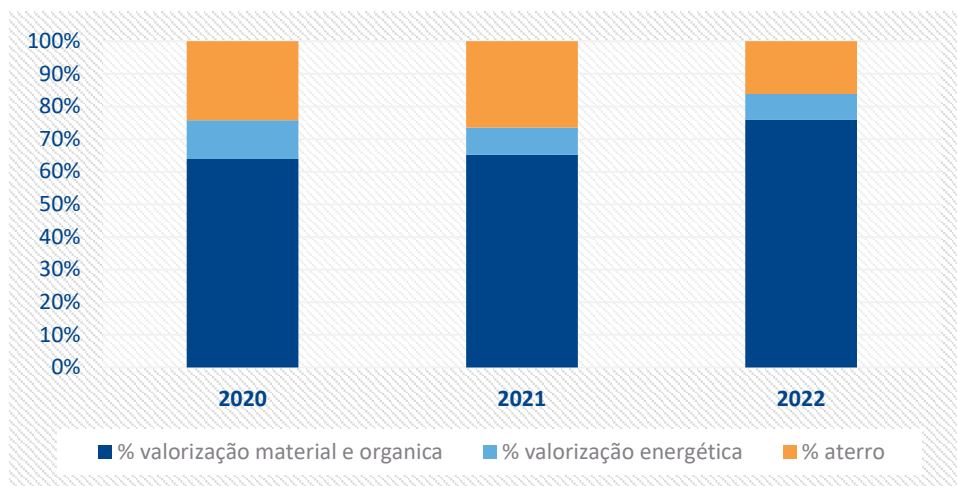


Figura 13 - Produção específica de resíduos, g por PAX, 2020 – 2022



Verifica-se, em 2022, um forte incremento da taxa de valorização material e orgânica, isto é, incremento da reciclagem, com diminuição da taxa de valorização energética e, sobretudo, redução do encaminhamento de resíduos para aterro.

Figura 14 - Taxa de Valorização Material e Orgânica, Taxa de Valorização Energética e Taxa de Resíduos para Aterro / Outros tratamentos Global ANA, 2020 – 2022



Havendo uma relativa estabilização nos anos anteriores, verifica-se, em 2022, uma evolução muito favorável em termos ambientais, com forte incremento da taxa de valorização material e orgânica, isto é, incremento da reciclagem, com diminuição da taxa de valorização energética e, sobretudo, redução do encaminhamento de resíduos para aterro.



5.2.4. BIODIVERSIDADE

A gestão da biodiversidade apresenta duas faces críticas: a ambiental, onde se destacam as práticas de preservação da natureza, e a de segurança, uma vez que as colisões de aves com aeronaves (birdstrikes) são um dos principais fatores de risco na aviação. Quanto a esta última, é de referir a existência de métodos de defesa ativa e métodos de defesa passiva, onde, para além das medidas legais e as recomendadas pelo ICAO, a Empresa desenvolve estudos e avaliações de risco, de forma a, entre outros, diminuir o risco de colisões com aves.

No ano de 2022, iniciou-se a realização de diagnósticos de biodiversidade em todos os aeroportos da ANA, S.A., com campanhas e levantamento de ações a realizar durante um ano completo, cobrindo todas as estações do ano, prevendo-se a sua conclusão em 2023. A realização desta ação está igualmente ligada à participação na iniciativa Act4Nature Portugal, na qual a ANA, S.A integrou o Steering Committee e o Advisory Board, tendo subscrito os 10 compromissos comuns e definido 18 compromissos individuais até 2030.

Durante o ano, teve início o projeto de colocação de mantas que evitam o crescimento de vegetação próximo das redes periféricas no aeroporto de Lisboa. Este visa o controlo de canas (*Arundo donax*), consideradas uma séria ameaça à manutenção da diversidade biológica nativa e que colocam em causa a segurança no aeroporto.

Com efeito, e aliadas às ações de florestação, a ANA, S.A. tem promovido a biodiversidade com projetos tão variados como a instalação de um apiário sentinela no aeroporto de Ponta Delgada ou a participação na campanha regional, também nos Açores, SOS Cagarro, ou com a instalação de hotéis de insetos no aeroporto de Santa Maria e na sede da ANA, S.A.

5.2.5. SENSIBILIZAÇÃO AMBIENTAL

É, ainda, de destacar o empenho na sensibilização ambiental, com o desenvolvimento de ações específicas para colaboradores da ANA, S.A., stakeholders aeroportuários, passageiros e comunidades envolventes. Exemplos disso foram as sucessivas campanhas associadas ao Dia do Ambiente VINCI, este ano difundido para todo o grupo a partir do aeroporto de Lisboa, à redução de consumos de água, à redução e separação de resíduos ou à promoção da biodiversidade.

5.2.6. TAXONOMIA

A legislação que estabelece os princípios da taxonomia da União Europeia, nomeadamente os critérios para uma atividade ser qualificada como ambientalmente sustentável, é um instrumento chave para se atingir o caminho da neutralidade carbónica proposto pela Comissão Europeia e adotado em 2019 com o Pacto Ecológico Europeu.

Da aplicação exploratória dos critérios previstos, e atendendo ao CAPEX de 2022, verifica-se que o volume de projetos elegíveis e potencialmente alinhados do Grupo é o seguinte:



Tabela 10. - Enquadramento exploratório dos investimentos de acordo com a Taxonomia

em milhares de euros

Código	Atividade económica elegível de acordo com a Taxonomia	Valor	Valor potencialmente alinhado ¹²	% potencialmente alinhado
ANA, S.A.				
4.1	Produção de eletricidade a partir da tecnologia solar fotovoltaica	23.251	23.251	100,0%
4.9	Transporte e distribuição de eletricidade	622.599	622.599	100,0%
5.2	Renovação de sistemas de captação, tratamento e abastecimento de água *	-390		
5.3	Construção, ampliação e exploração de sistemas de recolha e de tratamento de águas residuais	1.883.792	367.454	19,5%
6.17	Infraestruturas aeroportuárias hipocarbónicas	1.322.272		
6.3	Transportes urbanos e suburbanos, transporte rodoviário de passageiros	1.145.987	1.145.987	100,0%
7.2	Renovação de edifícios existentes	11.151.273		
7.3	Instalação, manutenção e reparação de equipamentos dotados de eficiência energética	2.378.266	2.368.769	99,6%
7.4	Instalação, manutenção e reparação de postos de carregamento de veículos elétricos montados em edifícios (e lugares de estacionamento associados a edifícios)	135.322	135.322	100,0%
7.5	Instalação, manutenção e reparação de instrumentos e de dispositivos de medição, regulação e monitorização do desempenho energético dos edifícios	34.956	34.956	100,0%
Total Elegíveis		18.697.327	4.698.338	
Não elegível		15.264.373		
Total		33.961.700	4.698.338	13,8%
% investimentos elegíveis		55,05%		
PORTWAY, S.A.				
6.5	Transportes em motociclos, veículos ligeiros de passageiros e veículos comerciais ligeiros	831.642	831.642	100,0%
Total Elegíveis		831.642	831.642	
Não elegível		433.593		
Total		1.265.235	831.642	65,7%
% investimentos elegíveis		65,73%		
Total Grupo ANA		35.226.936	5.529.980	15,7%

* Regularizações

O carácter alinhado é meramente informativo, já que a ANA, S.A. não pode garantir, neste momento, que estes investimentos cumprem todos os requisitos.

¹² Aplicação exploratória dos critérios previstos na taxonomia.



5.3. RESPONSABILIDADE SOCIAL

Pela relevância do papel que a Responsabilidade Social Corporativa (RSC) tem na ligação da empresa à comunidade, o contributo da ANA, S.A. nesta área tem sido crescente nos últimos anos.

O setor cultural, enquanto agente de desenvolvimento das diferentes regiões onde os aeroportos sob gestão da ANA, S.A. se localizam, conta com uma colaboração continuada, como é o caso da Orquestra Sinfónica Juvenil, da Fundação Arpad Szénes – Vieira da Silva, da Fundação Serralves (a ANA, S.A. é Mecenas e membro fundador desde 2007) e do Centro Nacional de Cultura (a ANA, S.A. é membro associado e mecenas de prata desde 1995).

Foi mantido um apoio contínuo, de natureza financeira e material, a instituições de referência que desenvolvem trabalho na área social, nomeadamente a Comunidade Vida e Paz e o Banco Alimentar contra a Fome.

A ANA, S.A. continuou ainda o desenvolvimento de parcerias com a EPIS – Empresas para a Inclusão Social, com a Fundação Gulbenkian, para a concessão de bolsas escolares a estudantes do ensino superior, e com a GRACE - Grupo de Reflexão e Apoio à Cidadania Empresarial (a ANA, S.A. é membro desde 2009, tendo integrado a direção entre 2013 e 2017).

A Empresa é parceira, desde 2004, do Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável, uma entidade de utilidade pública que agrega e representa empresas que se comprometem ativamente com a sustentabilidade, atuando também como membro, onde participa de forma ativa.

5.3.1. PROGRAMA VINCI PARA A CIDADANIA

Em 2019, em alinhamento com a Fondation d'Entreprise VINCI pour la Cité, foi criado o Programa VINCI para a Cidadania (PVPC), que resulta do compromisso conjunto de empresas do Grupo VINCI em Portugal, e que tem como objetivo contribuir para o progresso e desenvolvimento, inclusivo e sustentável, das comunidades e da sociedade.

Unidos pelo desejo comum de contribuir para o progresso e desenvolvimento das comunidades mais próximas dos locais de atividade, os fundadores reúnem esforços e recursos para dar corpo a um Programa que, pelos efeitos de rede e escala, permite ampliar a capacidade interventiva individual. O Programa VINCI para a Cidadania apoia projetos em quatro áreas de atuação: acesso ao emprego, mobilidade solidária, inserção pela habitação e intervenção social em bairros prioritários. Os projetos apoiados são apadrinhados por colaboradores do grupo, promovendo-se e reforçando-se, assim, o espírito de solidariedade e de responsabilidade social.

O PVPC lançou, em 2022, através das empresas fundadoras em Portugal (ANA, S.A., Sotécnica Sociedade Eletrotécnica, S.A. e Axianseu – Digital Solutions, S.A. da VINCI Energies Portugal, S.A.), a sua 4ª edição, tendo recebido mais de 80 candidaturas de projetos, atribuindo donativos a 13 associações.

Ao longo das suas 4 edições, o PVPC recebeu mais de 220 candidaturas, foram apoiados mais de 50 projetos, que contaram com o envolvimento de mais de 40 padrinhos, que acompanharam os projetos com o seu apoio e fortaleceram a ligação entre as associações e o PVPC.

Descrição e informação sobre funcionamento do programa no website: <https://www.vinci-cidadania.pt/>.



5.4. INVESTIGAÇÃO, DESENVOLVIMENTO E INOVAÇÃO

No decorrer de 2022, a ANA, S.A. continuou a consolidação do SGIDI – Sistema de Gestão de Investigação, Desenvolvimento e Inovação, tendo obtido a renovação da certificação da norma portuguesa 4457:2007. Esta consolidação teve como principal objetivo o compromisso de promover e desenvolver a inovação, garantindo o sucesso da empresa.

Durante este ano, as linhas estratégicas da inovação assentaram em quatro fatores principais:

- Comunidade: fomentar as relações externas da comunidade para trazer mais ideias e oportunidades à ANA, S.A. e fortalecer, igualmente, a inovação interna.
- Integração com a atividade da Inovação da VINCI Airports e com os restantes centros de excelência.
- Ambiente: colaboração ativa com a área de ambiente com vista a alcançar os objetivos estratégicos da VINCI Airports. Foram realizados projetos exploratórios na área da mobilidade e do hidrogénio, assim como a candidatura do projeto Drive2X a financiamento comunitário, para implementação no período 2023-2026.
- Simplificação do negócio: introduzir simplificação de processos e formas de trabalhar para melhorar a agilidade corporativa e processual.

Tal como em anos anteriores, a ANA, S.A. continuou a promover uma gestão eficaz da cultura de inovação, favorecendo o desenvolvimento da criatividade, o empreendedorismo e a obtenção de soluções inovadoras, liderando e promovendo a geração de ideias inovadoras e apoiando a sua implementação e remoção de barreiras.

As áreas de maior aposta foram a robótica, automação, inteligência artificial, gestão documental e processual. De destacar, na área de ambiente e novas fontes de energia e mobilidade, a participação no projeto SOL – Smart Open Lisboa 2022.

De referir, ainda, a prossecução dos objetivos relacionados com a obtenção de incentivos financeiros para o desenvolvimento das atividades de investigação, desenvolvimento e inovação. Neste âmbito, a Empresa tem promovido a participação dos seus trabalhadores em várias ações de disseminação de boas práticas de inovação, contribuindo não só para a transferência, mas também para a retenção de conhecimento.

Também no domínio da inovação, deverão ser destacados os projetos IDI cofinanciados por programas nacionais e europeus, com aprovação no decurso de 2022:

- Projeto Biometria: a nova solução irá ser uma plataforma central de software para criar e gerir a identidade digital e a conectividade entre as partes interessadas participantes. Os equipamentos que interagem com os passageiros serão distribuídos num ambiente digital, englobando check-in e recolha de bagagem, segurança, embarque, serviços de fronteira e passageiros (por exemplo, lounge) para criar uma experiência de aeroporto de excelência. Quando o passageiro se inscreve no seu dispositivo móvel ou no aeroporto, o sistema central gere a interação entre as partes interessadas com base nos princípios de privacidade deste projeto. Aquela inscrição também pode ser usada para se ligar a outros programas de identidade digital (e.g. programa VINCI Airports Mona) para criar uma jornada do passageiro real de ponto a ponto desde casa ao destino e vice-versa.
- Projeto Drive2X (Initial Airport Operational Plan), do aeroporto do Porto: para o desenvolvimento de estratégias inteligentes de carregamento e mecanismos de controlo que maximizem a satisfação dos condutores de veículos elétricos e a eficiência de todo o sistema energético, aumentando a

utilização de eletricidade renovável. Pretende, também, criar soluções de carregamento inteligentes e bidirecionais acessíveis e de fácil de utilização (Veichle 2X, onde X pode ser G para Grid, H para Home e B para Business) ao mesmo tempo que minimiza as necessidades de reforço da rede.

- Projeto BMS (Building Management System), sendo o BMS visto como um sistema central, com um impacto crucial, que interligará vários sistemas em todo o aeroporto. Este projeto irá estabelecer uma rede de inteligência acionável a partir de sensores e leituras combinadas com a lógica de critérios, limites, condições e cronogramas definidos. Este sistema utilizará os poderes da inteligência artificial para apoiar e orientar as equipas de gestão e engenharia. O processo de tomada de decisão pode ser predefinido ou habilitado por meio de controlos do operador, baseado em medidas quantitativas e cenários previstos que o sistema fornecerá.

5.5. SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

Após um período caracterizado por fortes medidas de contenção financeira, que levou ao adiamento de projetos, foi retomada a política de investimento de anos anteriores, sendo de destacar, em 2022, os seguintes:

- adoção da nova plataforma cloud que implicará a migração nos próximos anos das principais aplicações operacionais da empresa, atualmente em infraestruturas on premises, para ambientes cloud. Ainda no mesmo sentido, tem vindo a ser estendida a adoção da cloud azure para efeitos de integração, com destaque para a nova solução do iAOP do aeroporto de Lisboa;
- forte reforço das componentes de cibersegurança que o novo modelo de governo permitiu, destacando a importância da representação na task-force do ACI Europa (onde o CISO da ANA é vice chair) bem como na EASA (European Union Aviation Safety Agency) onde o mesmo elemento assegurou a representação da ACI. De destacar, ainda, a implementação em curso do novo sistema Information Security Management System (ISMS) e o levantamento de todos os ativos de Tecnologias de Informação da Empresa, algo que, até à data, não tinha sido efetuado com recurso a ferramentas tecnológicas e com o atual nível de detalhe. Esse levantamento será essencial para a obrigação de compliance a que a empresa se encontra sujeita no âmbito do Decreto-Lei n.º 65/2021, de 30 de julho, nomeadamente para suporte ao processo de aquisição do futuro Security Operations Office (SOC) da Empresa;
- renovação de todo o parque de periféricos CUPPS, em complemento das atualizações das workstations efetuadas em 2021;
- renovação de infraestruturas de storage e servidores dos aeroportos da Região Autónoma da Madeira, renovação do sistema de gestão de backups corporativo bem como a infraestrutura de salas virtuais do aeroporto de Lisboa;
- concretização na mesma ferramenta de gestão de portfolio e iniciativas IT, a adoção de uma nova funcionalidade visando controlo e monitorização dos inúmeros contratos que se encontram sob gestão da DTI;
- iniciada a preparação de novo e ambicioso programa de sourcing aplicacional, com âmbito significativamente mais vasto e ambicioso, que será objeto de consulta a efetuar em 2023.



5.6. SEGURANÇA DE INFORMAÇÃO E PRIVACIDADE

O Regulamento (EU) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, –RGPD – promoveu alterações significativas ao nível do tratamento de dados pessoais e da livre circulação desses dados, tendo entrado em vigor, em Portugal, em maio de 2018. Posteriormente, através da Lei n.º 58/2019 e da Lei n.º 59/2019, ambas de 8 de agosto, ficaram asseguradas a execução e as regras do referido diploma na ordem jurídica nacional.

À semelhança do verificado em 2021, o ano de 2022 fica, também, associado à pandemia COVID-19, com impacto substantivo em matéria de privacidade, particularmente incrementado pelo aumento de práticas inovadoras ao nível dos cuidados de saúde nos aeroportos – rastreio e medição de temperatura bem como realização de testes de diagnóstico, com o conseqüente tratamento de dados pessoais/especiais sensíveis. O teletrabalho manteve a sua relevância no contexto laboral, destacando-se os desafios em torno de matérias de privacidade e de segurança da informação.

Foi dado especial enfoque à matéria de dados pessoais na criação e implementação do canal de denúncia da ANA, S.A. no âmbito do Programa de Integridade, Transparência e Conformidade com o Regime Geral da Prevenção da Corrupção (RGPC), que incluiu a respetiva avaliação de impacto.

Por fim, foram, ainda, realizadas as seguintes ações:

- início das ações de formação sobre as políticas referentes à videovigilância, violação de dados pessoais, exercício de direitos por parte dos titulares dos dados e teletrabalho;
- realização de avaliação de impacto ao sistema de CCTV (*Closed Circuit Television*) no aeroporto de Faro;
- realização de auditoria interna ao sistema de proteção de dados, com foco nos sistemas de cartões de acesso às áreas restritas e reservadas (ANAC e aeroportos).

6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

6.1. RESULTADOS

Em 2022, o volume de negócios do Grupo ANA atingiu os 903,2 milhões de euros, representando um crescimento de 113,6% face ao período homólogo.

O contributo da ANA, S.A. para o volume de negócios do Grupo, não excluindo as operações intragrupo com a sua Subsidiária, foi cerca de 847,3 milhões de euros, o que se traduziu num aumento de 117,6% comparativamente com o ano de 2021.

Volume de negócios do Grupo ANA (2019-2022, milhares de euros)

Grupo ANA	2022	2021	2020	2019	$\Delta\%$ 2022/2021	$\Delta\%$ 2022/2019
ANA, S.A.	847.346	389.386	262.419	847.077	117,6%	0,0%
Portway S.A.	88.007	51.407	40.607	83.321	71,2%	5,6%
Operações intragrupo	(32.189)	(18.025)	(15.770)	(31.933)	78,6%	0,8%
Grupo ANA	903.163	422.768	287.256	898.465	113,6%	0,5%



Em linha com o contexto de recuperação económica, o EBITDA¹³ do Grupo ascendeu, em 2022, a 611 milhões de euros, evidenciando uma franca recuperação face ao ano homólogo, sendo inclusive ligeiramente superior ao obtido em 2019. Este resultado representa uma margem EBITDA de 67,6%, 26,4 p.p. acima do verificado no ano transato.

Resultado líquido do Grupo ANA (2019-2022, milhares de euros)

Indicadores	2022	2021	2020	2019	Δ% 2022/2021	Δ% 2022/2019
ANA, S.A.	324.398	27.486	(72.139)	301.864	1.080,2%	7,5%
Portway S.A.	9.283	(1.955)	(7.566)	4.343	(574,8%)	113,7%
Operações intragrupo e Ajust. consolidação	231	-	-	(2.772)	-	-
Grupo ANA	333.913	25.531	(79.704)	303.435	1.207,9%	10,0%

O resultado líquido do Grupo ANA cifrou-se em 333,9 milhões de euros, evidenciando uma significativa recuperação face aos dois anos anteriores. Refira-se que este resultado supera o resultado obtido em 2019 em cerca de 30 milhões de euros.

Para esta evolução contribuiu, essencialmente, o desempenho registado ao nível do rédito, traduzido num crescimento de 479,8 milhões de euros face ao ano anterior, bem como um melhor desempenho a nível de gastos operacionais.

Os fornecimentos e serviços externos líquidos (não considerando o impacto dos contratos de construção de 8,1 milhões de euros) ascenderam a 168,3 milhões de euros no Grupo ANA, tendo registado um aumento de 17,8% face ao ano anterior.

Os gastos com pessoal do Grupo ANA apresentaram um crescimento de 16,1% comparativamente com o ano de 2021, reflexo da recuperação da atividade (nomeadamente na atividade de handling da Portway, S.A., em que se registou um aumento considerável dos FTE) e do incremento das atualizações salariais promovidas pelo Grupo. Por outro lado, há, ainda, a considerar que o montante total dos gastos com pessoal nos anos de 2020 e 2021 encontrava-se influenciado pelas medidas de contenção adotadas pelo Grupo e pelos apoios obtidos durante esse período, os quais já não afetaram a referida rubrica em 2022.

Os resultados financeiros do Grupo reduziram cerca de 5,2% quando comparados com o ano anterior, para o que contribuiu a diminuição dos gastos de financiamento em 12,2% face ao ano transato, em virtude do refinanciamento da dívida da ANA, S.A. junto do seu acionista, em julho de 2022.

O Grupo apurou um gasto de imposto no valor de 149 milhões de euros, em 2022, substancialmente superior ao montante registado em 2021, de 6 milhões de euros.

Atendendo ao referido, e num contexto de recuperação, a ANA, S.A. apresentou, no ano findo a 31 de dezembro de 2022, uma performance que superou a alcançada em 2019, com um resultado líquido do exercício de 324,4 milhões de euros e a sua Subsidiária, com uma melhoria muito expressiva face a 2021, um resultado líquido do exercício de 9,3 milhões de euros.

¹³ EBITDA da Concessão apurado de acordo com as definições constantes do Contrato de Concessão (página 13).



6.2. SITUAÇÃO FINANCEIRA

No final de 2022, os capitais empregues no Grupo ANA ascendiam a mais de 1,5 mil milhões de euros.

A evolução evidenciada ao nível das aplicações líquidas, prende-se, essencialmente, com o aumento da dívida a terceiros e outros passivos, destacando-se nesta rubrica o impacto do imposto corrente do ano.

Ao nível do capital empregue, a redução registada resulta, essencialmente, da redução da dívida ao acionista, parcialmente compensada pela variação positiva do capital próprio, por via da incorporação do resultado líquido.

A redução de 500 milhões de euros de dívida acionista resultou do processo de renovação dos contratos de financiamento, que teve lugar em julho de 2022 e na sequência do qual, tendo sido utilizados os excedentes de caixa disponíveis à data foi contratado um novo financiamento pelo montante de 772,2 milhões de euros.

A dívida líquida a outras entidades decorre dos reembolsos efetuados ao BEI, no âmbito dos empréstimos contratados (num total de 14,2 milhões de euros), e encontra-se influenciada pelo saldo de Caixa e Equivalentes registado no final de 2022 (355 milhões de euros).

Tabela 11. - Situação financeira no Grupo ANA (2020-2022; milhares de euros)

ANA, S.A.				Grupo ANA		
2022	2021	2020		2022	2021	2020
157.219	167.042	187.993	Ativo Fixo Tangível (líq. de subsídios)	161.012	171.291	192.722
1.664.183	1.694.930	1.731.866	Ativo Intangível (líq. de subsídios)	1.665.613	1.696.360	1.733.296
65.546	67.579	69.085	(+) Ativos/passivos por impostos diferidos	65.009	69.534	71.352
530	492	486	(+) Inventários	1.170	1.159	1.201
115.199	70.360	79.111	(+) Dívidas de terceiros	123.090	74.662	80.427
(473.519)	(266.880)	(259.834)	(+) Dívidas a terceiros e outros passivos	(493.118)	(281.437)	(276.222)
1.529.157	1.733.523	1.808.707	(=) Aplicações Líquidas Afetas	1.522.776	1.731.570	1.802.777
14.350	6.212	5.655	(+) Investimentos financeiros	10.142	1.759	1.299
1.543.508	1.739.735	1.814.361	(=) Aplicações Líquidas Totais	1.532.918	1.733.328	1.804.076
1.026.836	701.756	673.357	Capital Próprio	1.033.505	698.910	672.466
772.200	1.272.200	1.272.200	(+) Dívida ao acionista	772.200	1.272.200	1.272.200
(255.529)	(234.221)	(131.196)	(+) Dívida líq. a outras entidades*	(272.788)	(237.781)	(140.591)
1.543.507	1.739.735	1.814.361	(=) Capitais Empregues	1.532.918	1.733.328	1.804.075

*Inclui outros empréstimos e instrumentos financeiros derivados, deduzidos de caixa e equivalentes de caixa

6.3. GESTÃO DO RISCO

A gestão de risco no Grupo ANA é parte integrante dos processos da organização e assenta no princípio de que os “donos” dos diferentes riscos são responsáveis pela sua gestão, com a supervisão da Gestão de Topo.



O Grupo ANA agrupa os seus riscos em cinco grandes categorias:

- estratégicos - riscos normalmente dependentes de forças externas e que podem afetar a estratégia, desempenho, operações e organização do Grupo no médio-longo prazo;
- operacionais - resultantes do desenvolvimento das atividades de negócio e dos processos internos do Grupo;
- financeiros - associados ao desempenho financeiro do Grupo. A política de gestão dos riscos financeiros do Grupo ANA encontra-se detalhada nas Notas às Demonstrações Financeiras nos subcapítulos da Política de Cobertura Gestão do Risco Financeiro;
- conformidade - associados ao cumprimento da legislação e regulamentação, nacional e internacional, que vincula a atividade do Grupo;
- fraude - associados à má conduta intencional, interna ou externa ao Grupo (incluindo riscos de corrupção).

No ano de 2022, mantendo o alinhamento na gestão dos riscos de corrupção e tráfico de influência, identificados ao nível do Grupo VINCI e, de forma a evidenciar, igualmente, a conformidade com o Decreto-Lei n.º 109-E/2021, de 9 de dezembro, o Grupo ANA implementou o Programa de Integridade, Transparência e Conformidade com o Regime Geral da Prevenção da Corrupção (RGPC), com vista a reforçar a prevenção e a sua proteção em matéria de corrupção, encontrando-se, para esse efeito, provido de mecanismos de controlo interno e de medidas de prevenção da corrupção que asseguram, de forma transparente, a eficácia e eficiência dos processos e operações

Efetivamente, no Grupo ANA, enquanto parte integrante do Grupo VINCI, o combate à corrupção nas suas atividades está no topo dos princípios éticos com os quais está comprometido.

Os diferentes riscos identificados são priorizados face à avaliação do seu risco inerente (probabilidade/impacto) e do seu risco residual, com as respetivas medidas de mitigação (limitar, controlar ou equilibrar).

7. INVESTIMENTOS

7.1. INVESTIMENTOS NA REDE ANA

Após se ter verificado uma redução dos investimentos no ano de 2021 devido à incerteza da recuperação do tráfego, a ANA S.A. retomou, no segundo trimestre de 2022, a sua política de investimento anterior para acompanhar o desenvolvimento do tráfego e assegurar a devida qualidade de serviço.

Em 2022, o Grupo ANA realizou investimentos no montante global de 35,3 milhões de euros, dos quais 34,0 milhões respeitam a investimentos realizados pela ANA, S.A. nos dez aeroportos sob sua gestão e cerca de 1,3 milhões de euros respeitam a investimentos realizados pela Portway, S.A. Este montante global de investimento traduz um aumento de cerca de 32% face a 2021. Para o ano de 2023, o nível de investimento previsto pelo Grupo é de cerca de 83 milhões de euros.

De notar, o adiamento dos investimentos de aumento de capacidade do aeroporto de Lisboa, na sequência da Resolução do Conselho de Ministros, nº 89/2022, de 14 de outubro, que veio promover a análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa suspendendo a execução do programa de expansão anteriormente planeado, via solução “Portela + 1” (Portela + Montijo).



Face às condicionantes mencionadas, o investimento realizado em 2022 pela ANA, S.A. apresentou a seguinte distribuição (por categoria de projeto):

Categoria	Valor (Milhões de Euros)	%
Manutenção/beneficiação	24,0	70,50%
Otimização	3,7	10,80%
Regulamentar	3,4	9,90%
Capacidade	2,9	8,50%
Não Aviação	0,1	0,20%
Total	34,0	100%

De entre os investimentos realizados em 2022 pela ANA, S.A., destacam-se os seguintes:

- Manutenção/beneficiação:
 - aerogare - chapas de cobertura/caleiras de escoamento de águas pluviais/caixilharia envidraçada no aeroporto de Faro. Este investimento, de cerca de 17 milhões de euros (3,5 milhões de euros em 2022), compreende a intervenção numa área de aproximadamente 17.200 m²;
 - obras na infraestruturа marítima e substituição das juntas de dilatação da pista do aeroporto da Madeira. Este investimento, de cerca de 3,5 milhões de euros (3,3 milhões de euros em 2022), compreende a intervenção no dique de proteção marítima, no molhe de abrigo do posto de socorros a náufragos, e substituição das juntas de dilatação da pista;
 - substituição de equipamento de sinalização luminosa no centro de alimentação de pista (CAP) Sul no aeroporto de Lisboa. Este investimento, de 6,6 milhões de euros (1,5 milhões de euros em 2022), compreende a substituição de equipamentos, por forma a manter as condições de segurança operacional requeridas, respondendo, também, a objetivos ambientais;
 - reabilitação de coletor pluvial no aeroporto do Porto. Este investimento, de 2,1 milhões de euros (1 milhão de euros em 2022), compreende a reabilitação estrutural do coletor, com recurso à metodologia trenchless, localizado sob a pista do aeroporto.
- Otimização – redução de gastos operacionais ou maximização de rendimento de equipamentos:
 - melhoria da qualidade de serviço no aeroporto de Lisboa. Este investimento, de cerca de 19 milhões de euros (0,9 milhões de euros em 2022), compreende uma intervenção generalizada nas instalações sanitárias do aeroporto, bem como a melhoria no pavimento, teto e iluminação de diversas áreas da instalação terminal;
 - implementação de iluminação 100% LED, transversal aos aeroportos da rede ANA. Este investimento, de cerca de 0,8 milhões de euros, compreende a instalação de iluminação de tecnologia LED nos terminais de passageiros, áreas de movimento, parques de estacionamento e outras infraestruturas operacionais, indo ao encontro das recomendações de cariz ambiental;
 - alteração da tensão de alimentação do aeroporto de Lisboa. Este investimento, de cerca de 1,6 milhões de euros (0,6 milhões de euros em 2022), tem subjacente o aumento do nível de tensão da alimentação das infraestruturas aeroportuárias através da construção de subestações AT/MT. Esta alteração traduzir-se-á numa redução do custo de fornecimento da energia elétrica necessária para a operação aeroportuária.
- Regulamentação (comunitária, normativos operacionais da aviação civil):

- certificação EASA (European Aviation Safety Agency). Esta intervenção, transversal aos aeroportos da rede ANA, tem como objetivo a certificação dos aeródromos em conformidade com os requisitos previstos na legislação EASA, tendo representado uma despesa de 0,9 milhões de euros em 2022;
 - execução da barreira acústica no prolongamento do caminho de circulação FOX no aeroporto do Porto. Este investimento, de cerca de 0,9 milhões de euros (0,7 milhões de euros em 2022), compreende a construção de barreira acústica, de cerca de 348 m, longitudinalmente ao seu prolongamento;
 - vedação periférica, iniciativa centralizada, em particular, nos aeroportos insulares (Açores e Madeira). Este investimento, de cerca de 8,6 milhões de euros (0,7 milhões de euros em 2022), compreende a substituição/manutenção da vedação de segurança no perímetro aeroportuário, em cumprimento dos requisitos emanados pela ANAC.
- Expansão da capacidade:
 - estudos de desenvolvimento de capacidade aeroportuária, no montante de cerca de 1,3 milhões de euros, que visam o estudo de soluções técnicas para o desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias da rede ANA;
 - no aeroporto de Ponta Delgada, o investimento de cerca de 0,8 milhões de euros, na construção do pavilhão “Instalações Provisórias de Embarque”, para utilização pontual, com duas novas portas de embarque e incremento da área disponível de embarque em 394 m².

Ao nível da Portway, S.A., é de destacar a aposta na descarbonização da sua atividade, que representou uma parcela significativa do investimento realizado em 2022, tendo os investimentos em veículos elétricos atingido os 80% do investimento em GSE (Ground Service Equipment).

Devido aos investimentos efetuados, foi possível atingir, no aeroporto da Madeira, um importante marco para a Portway, S.A.: a rotação 100% sustentável com 0% de emissões de CO₂. Pretende-se que este objetivo se alargue a outros aeroportos.

7.2. EXPANSÃO DE CAPACIDADE DO AEROPORTO DE LISBOA

Por Resolução de Conselho de Ministros nº 89/2022, de 14 de outubro, o Concedente decidiu promover um processo de decisão para o desenvolvimento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa. Este processo foi colocado sob a responsabilidade de uma Comissão Técnica Independente (CTI) e de uma Comissão de Acompanhamento (CA). Ambas as comissões reportam ao Estado.

A ANA, S.A. não tem responsabilidade na coordenação nem na gestão dos trabalhos das comissões, tendo sido apenas chamada a intervir para apresentar a solução que tinha sido acordada, em 2017, com o Concedente (a solução dual: Portela + Montijo), e fornecer elementos técnicos solicitados pela CTI no âmbito dos trabalhos desta comissão.

A CTI é liderada por uma equipa académica, dividida em seis grupos temáticos: estudo de procura, planeamento técnico, acessibilidades, ambiente, modelização económica/financeira e aspetos jurídicos.

A CA inclui representantes das diversas entidades públicas envolvidas em cada uma das soluções propostas, nomeadamente as autarquias das zonas envolventes das localizações submetidas à avaliação pela CTI, bem como de representantes de associações ambientais e da confederação do turismo, entre outros.



Este processo inclui a realização de uma Avaliação Estratégica Ambiental nos termos do Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental, da qual resultará numa proposta de decisão até o final do ano 2023.

A Resolução de Conselho de Ministros prevê que a CTI avalie cinco opções, que poderão ser complementadas com outras propostas validadas pela CTI:

- a solução dual: o aeroporto de Lisboa como aeroporto principal e o Montijo como aeroporto complementar;
- a solução dual oposta: Montijo adquirindo, progressivamente, o estatuto de aeroporto principal, e o aeroporto de Lisboa o de complementar, incluído a capacidade para o aeroporto principal substituir integralmente a operação do aeroporto secundário;
- a solução “Alcochete”, com um novo aeroporto internacional no Campo de Tiro de Alcochete que substitua, de forma integral, o aeroporto de Lisboa;
- uma solução dual alternativa, como a construção do aeroporto complementar em Santarém;
- uma solução com um novo aeroporto internacional em Santarém, substituindo integralmente o aeroporto de Lisboa.



8. EVENTOS SUBSEQUENTES

No contexto das medidas mitigadoras dos efeitos da pandemia foram suspensas as contribuições mensais previstas no Contrato Constitutivo do Fundo de Pensões ANA, S.A. no período de 1 de novembro de 2021 a novembro de 2024. No início de 2023, foi interposta uma ação em tribunal por parte de alguns trabalhadores da ANA, S.A. com vista à anulação da referida suspensão. A referida ação foi objeto de contestação por parte da ANA não sendo possível, a esta data, antecipar o desfecho do referido processo.

De igual forma, a ANA, S.A. foi notificada, em 31.01.2023, da decisão do Tribunal Administrativo e Fiscal do Funchal, na sequência do processo 297/14.9BEFUN promovido pelo Município de Santa Cruz contra a Região Autónoma da Madeira (RAM) e a Direção Geral do Tesouro e Finanças (DGTF).

O tribunal entendeu que deveriam ser inscritos na matriz predial os imóveis de domínio público afetos à concessão devido ao alegado preenchimento dos pressupostos estabelecidos para a incidência objetiva do Imposto Municipal sobre Imóveis (IMI).

A ANA, S.A., na qualidade de contrainteressada, acompanha a posição da RAM e interpôs recurso da decisão por entender que os pressupostos da incidência objetiva não se verificam, em 27.02.2023. Segundo é do conhecimento da ANA, S.A., a Região Autónoma da Madeira apresentou igualmente recurso sobre a decisão proferida pelo referido tribunal.



9. PERSPETIVAS PARA 2023

Apesar de alguma incerteza provocada pela conjuntura económica, perspetiva-se que a atividade aeroportuária continue a crescer para voltar ao nível de 2019.

No plano do investimento, a ANA, S.A. prosseguirá o desenvolvimento das suas infraestruturas, com vista a melhorar a segurança, as operações e a qualidade de serviço em todos os aeroportos onde opera. Particularmente no aeroporto de Lisboa, encontram-se previstos desenvolvimentos que visam permitir aumentar a eficiência, a qualidade de serviço e o desempenho operacional.

Em 2023, é intenção da ANA, S.A. iniciar a obra para um novo terminal de passageiros no aeroporto do Porto Santo com o objetivo de substituir o atual, ter um terminal de acordo com os parâmetros ambientais e instalações dimensionadas para as necessidades de tráfego.

De igual forma, em 2023, a ANA, S.A. terá como prioridade as metas de descarbonização. Nesse âmbito, dará continuidade a um conjunto de medidas, designadamente: a tecnologia LED nos terminais, plataformas, parques de estacionamento e caminhos de circulação; a aposta em projetos de energia solar para autoconsumo em vários aeroportos; o desenvolvimento de estudos associados à implementação de SAF e Fit for 55% (hidrogénio e Alternative Fuel Infrastructure Regulation), incluindo a conclusão do estudo em parceria com Mitsui, GALP e Portway, S.A. relativo a hidrogénio em viaturas e a realização do estudo de viabilidade de utilização de biocombustíveis em determinadas viaturas da frota da ANA, S.A.; a eletrificação da frota, dando continuidade à implementação da 1ª fase do plano (2022 a 2026), a apresentação de candidatura a fundos da União Europeia com vista à implementação de GPS e PCA em aeroportos da rede ANA e o desenvolvimento dos estudos de vulnerabilidade às alterações climáticas.

Relativamente à Taxonomia, a Empresa irá acompanhar as alterações legislativas relevantes de modo a dotar os seus sistemas de informação internos e capacitá-los com vista ao cumprimento da obrigação legal de reporte (que ocorrerá relativamente à atividade de 2025, com relatório a publicar em 2026).



10. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

A ANA, S.A. encerrou o período findo em 31 de dezembro de 2022 com um resultado líquido positivo de 324.398.469,83 euros.

Atentos o nível de compromisso demonstrado pelos quadros durante o período pandémico e o resultado líquido gerado pela empresa em 2022, o Conselho de Administração propõe que o montante de 1.535.887,50 euros, seja partilhado com os seus quadros, a título de participação nos lucros, respeitante ao período atual. Estes montantes já se encontram refletidos nas demonstrações financeiras da Empresa de acordo com os princípios contabilísticos que a regem.

O Conselho de Administração propõe que seja dada a seguinte aplicação ao resultado líquido do exercício: Resultados transitados: 324.398.469,83 euros.

Lisboa, 21 de abril de 2023

Conselho de Administração

Presidente:

José Luís Fazenda Arnaut Duarte

Vogal e Presidente da Comissão Executiva:

Thierry Franck Dominique Ligonnière

Vogais:

Chloé Anne Cecile Tanguy Lapeyre

Francisco José Simões Crespo Vieira Pita

Raphaël Alain Louis Pourny

Miguel Frutuoso Lopo Hipólito Pires Mateus

Luís Manuel dos Santos Silva Patrão

Nicolas Dominique Notebaert

Remi Guy Ferdinand Maumon-Falcon de Longevialle

Eric Marc Jacques Delobel

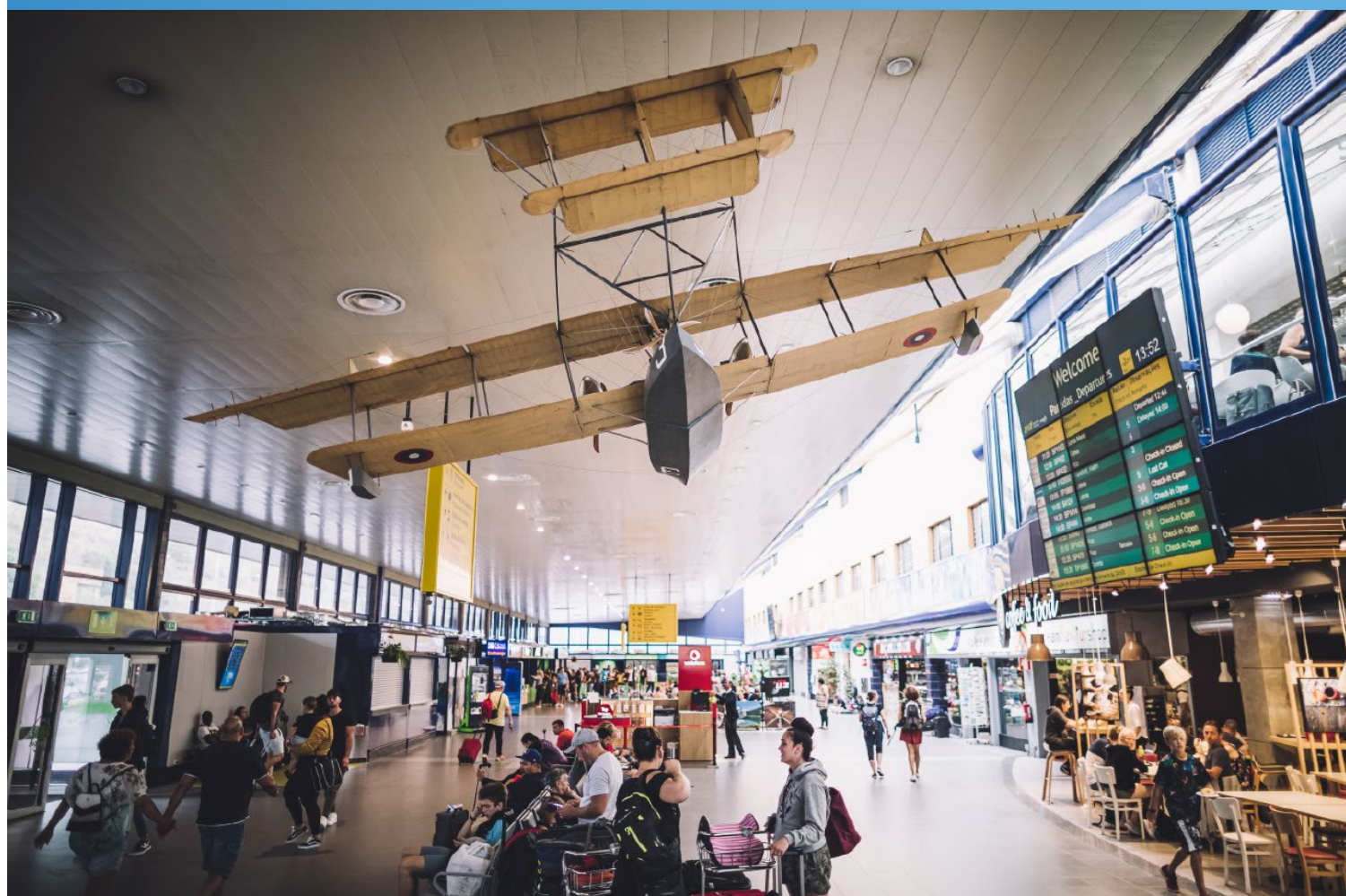
Patricia Fernandez Garcia

Pierre Hughes Paul Louis Schmit

RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS 2022

II — DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

02





DEMONSTRAÇÃO DA POSIÇÃO FINANCEIRA SEPARADA E CONSOLIDADA					
<i>(em milhares de euros)</i>					
ANA, S.A.		Descrição	Notas	Grupo ANA	
2022	2021			2022	2021
ATIVO					
Não Corrente					
		Ativos Fixos Tangíveis			
60.483	66.431	Bens Dominiais	5	60.483	66.431
80.269	95.999	Bens Patrimoniais	5	83.531	99.999
24.443	13.013	Ativo em Curso	5	24.853	13.113
1.030	1.582	Ativos sob Direito de Uso	6	1.154	1.730
-	-	Goodwill	8	1.430	1.430
1.660.309	1.690.715	Direito de Concessão	7	1.660.309	1.690.715
3.874	4.215	Outros Ativos Intangíveis	7	3.874	4.215
7.641	4.574	Investimentos em Subsidiárias, Assoc. e Emp.Conjuntos	9	3.298	-
6.709	1.638	Investimentos Financeiros	11	6.843	1.759
853	986	Dívidas a Receber Comerciais e Outras	12	852	987
67.105	69.167	Ativos por Impostos Diferidos	13	67.461	71.123
1.912.716	1.948.320			1.914.088	1.951.502
Corrente					
530	492	Inventários	14	1.170	1.159
96.380	74.594	Dívidas a Receber Comerciais e Outras	15	102.409	80.138
-	620	Imposto Corrente	18	-	622
354.615	339.569	Caixa e Equivalentes de Caixa	19	354.902	340.150
451.526	415.275			458.481	422.069
2.364.242	2.363.595	Total do Ativo		2.372.569	2.373.571
CAPITAL PRÓPRIO					
200.000	200.000	Capital Social	20	200.000	200.000
81.349	83.219	Reservas	21	81.349	83.219
421.089	391.051	Resultados Transitados	22	418.243	390.160
324.398	27.486	Resultado Líquido	23	333.913	25.531
1.026.836	701.756			1.033.505	698.910
1.026.836	701.756	Total do Capital Próprio		1.033.505	698.910
PASSIVO					
Não Corrente					
826.575	68.620	Empréstimos	24	826.575	68.620
437	669	Passivo de Locação	25	496	770
65	958	Instrumentos Financeiros Derivados	26	65	958
33.361	23.572	Provisões	27	34.175	24.717
236	1.167	Obrigações com Benefícios de Reforma	17	236	1.167
1.559	1.589	Passivos por Impostos Diferidos	13	2.452	1.589
139.240	125.605	Dívidas a Pagar e Outros Passivos	28	140.183	126.094
1.001.474	222.180			1.004.182	223.914
Corrente					
43.649	1.306.389	Empréstimos	24	26.533	1.303.245
560	913	Passivo de Locação	25	645	976
156.378	132.358	Dívidas a Pagar e Outros Passivos	29	171.801	146.526
135.346	-	Imposto Corrente	18	135.903	-
335.933	1.439.660			334.882	1.450.747
1.337.406	1.661.840	Total do Passivo		1.339.064	1.674.661
2.364.242	2.363.595	Total do Capital Próprio e Passivo		2.372.569	2.373.571

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração da posição financeira do exercício findo em 31 de dezembro de 2022.



DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS SEPARADA E CONSOLIDADA					
<i>(em milhares de euros)</i>					
ANA, S.A.		Descrição	Notas	Grupo ANA	
2022	2021			2022	2021
859.034	401.439	Rédito	30	913.690	433.938
673	436	Trabalhos Executados pela Entidade e Capitalizados	5	673	436
(3.163)	(1.559)	Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas	31	(3.741)	(2.031)
(189.349)	(157.932)	Fornecimentos e Serviços Externos	32	(176.368)	(151.679)
(73.468)	(70.093)	Gastos com o Pessoal	33	(126.606)	(109.061)
4.804	(3.224)	Imparidade de Dívidas a Receber e Outros Ativos	16	4.994	(3.355)
(9.789)	(15.375)	Provisões	27	(9.544)	(14.984)
187	182	Outros Rendimentos	34	133	211
(4.414)	(1.748)	Outros Gastos	35	(4.436)	(1.949)
1.037	1.613	Subsídios ao Investimento	29	1.037	1.613
(76.592)	(79.414)	Amortizações e Depreciações	36	(78.369)	(81.136)
508.960	74.325	Resultado Operacional		521.463	72.003
(35.906)	(40.903)	Gastos de Financiamento	37	(35.908)	(40.903)
45	-	Participação nos Resultados de Associadas	38	276	-
(2.709)	487	Outros Resultados Financeiros	39	(2.673)	485
(38.570)	(40.416)	Resultado Financeiro		(38.305)	(40.418)
470.390	33.909	Resultado antes de Impostos		483.158	31.585
(145.992)	(6.423)	Gasto de Imposto sobre o Rendimento	40	(149.245)	(6.054)
324.398	27.486	Resultado do Período		333.913	25.531
Resultados por Ação (em euros)			41		
8,11	0,69	Básico		8,35	0,64
8,11	0,69	Diluído		8,35	0,64

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração dos resultados do exercício findo em 31 de dezembro de 2022.

DEMONSTRAÇÃO DO RENDIMENTO INTEGRAL SEPARADA E CONSOLIDADA					
<i>(em milhares de euros)</i>					
ANA, S.A.		Descrição	Notas	Grupo ANA	
2022	2021			2022	2021
324.398	27.486	Resultado Líquido		333.913	25.531
		Outros Rendimentos que não reclassificam por resultados			
148	240	Remensurações	17	148	240
(34)	(26)	Imposto Diferido	13	(34)	(26)
		Outros Rendimentos que reclassificam por resultados			
894	538	Var. Justo Valor de <i>swaps</i> de cobertura	26	894	538
(57)	498	Ativos Financeiros ao Justo Valor por via rendimento integral	11	(57)	498
(270)	(338)	Imposto Diferido	13	(270)	(338)
325.080	28.398	Total do Rendimento Integral		334.595	26.444
		Resultado Líquido			
324.398	27.486	Atribuível aos Acionistas		333.913	25.531
324.398	27.486			333.913	25.531
		Rendimento Integral Total			
325.080	28.398	Atribuível aos Acionistas		334.595	26.444
325.080	28.398			334.595	26.444

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração do rendimento integral do exercício findo em 31 de dezembro de 2022.



(em milhares de euros)

DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NOS CAPITAIS PRÓPRIOS CONSOLIDADA						
Descrição	Notas	Atribuível aos Acionistas				Total Grupo
		Capital	Reservas	Resultados Transitados	Resultado Líquido	
Saldo em 1 de janeiro de 2021		200.000	82.521	469.648	(79.704)	672.466
Aplicação do resultado do ano anterior	22	-	-	(79.704)	79.704	-
Total do rendimento integral do período	21 e 22	-	698	215	25.531	26.444
Saldo em 31 de dezembro de 2021	23	200.000	83.219	390.160	25.531	698.910
Saldo em 1 de janeiro de 2022		200.000	83.219	390.160	25.531	698.911
Aplicação do resultado do ano anterior	22	-	-	25.531	(25.531)	-
Outros movimentos no capital próprio	21 e 22	-	(2.552)	2.552	-	-
Total do rendimento integral do período	21	-	682	-	333.913	334.595
Saldo em 31 de dezembro de 2022	23	200.000	81.349	418.243	333.913	1.033.505

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração das alterações nos capitais próprios consolidada do exercício findo em 31 de dezembro de 2022.

(em milhares de euros)

DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NOS CAPITAIS PRÓPRIOS SEPARADA						
Descrição	Notas	Atribuível aos Acionistas				Total ANA
		Capital	Reservas	Resultados Transitados	Resultado Líquido	
Saldo em 1 de janeiro de 2021		200.000	82.521	462.975	(72.139)	673.357
Aplicação do resultado do ano anterior	22	-	-	(72.139)	72.139	-
Total do rendimento integral do período		-	698	215	27.486	28.399
Saldo em 31 de dezembro de 2021	23	200.000	83.219	391.051	27.486	701.756
Saldo em 1 de janeiro de 2022		200.000	83.219	391.051	27.486	701.756
Aplicação do resultado do ano anterior	22	-	-	27.486	(27.486)	-
Outros movimentos no capital próprio	21 e 22	-	(2.552)	2.552	-	-
Total do rendimento integral do período	21	-	682	-	324.398	325.080
Saldo em 31 de dezembro de 2022	23	200.000	81.349	421.089	324.398	1.026.836

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração das alterações nos capitais próprios separada do exercício findo em 31 de dezembro de 2022.

Método Direto

ANA, S.A.		Notas	Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA SEPARADA E CONSOLIDADA				
<i>(em milhares de euros)</i>				
Atividades operacionais				
915.813	400.535		968.928	428.070
(194.888)	(160.684)		(199.279)	(159.845)
(73.237)	(70.183)		(106.075)	(102.256)
(10.696)	25.495		(13.073)	24.033
(51.634)	(16.477)		(49.982)	(15.648)
585.358	178.686		600.519	174.354
Fluxos das atividades operacionais				
Atividades de investimento				
Recebimentos provenientes de:				
25	39		25	39
185	-		185	-
325	577		325	577
45	-		45	-
Pagamentos respeitantes a:				
(3.084)	(55)		(3.084)	(55)
(5.100)	-	11 e 46	(5.100)	-
(21.169)	(35.881)		(22.622)	(37.279)
(28.773)	(35.320)		(30.226)	(36.718)
Fluxos das atividades de investimento				
Atividades de financiamento				
Recebimentos provenientes de:				
13.973	-		-	-
-	-		1	-
Pagamentos respeitantes a:				
(514.188)	(14.133)	24	(514.188)	(14.133)
(918)	(1.133)	24 e 25	(973)	(1.206)
(40.406)	(41.259)	24	(40.381)	(41.261)
-	(5.665)	24	-	-
(541.539)	(62.190)		(555.541)	(56.600)
Fluxos das atividades de financiamento				
15.046	81.176		14.752	81.036
339.569	258.393	19	340.150	259.114
354.615	339.569	19	354.902	340.150

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo em 31 de dezembro de 2022.

RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS 2022

III — NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

03





NOTA INTRODUTÓRIA

A ANA, S.A. foi criada pelo Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de dezembro, que procedeu à transformação da Empresa Pública Aeroportos e Navegação Aérea, ANA, E.P., criada pelo Decreto-Lei n.º 246/79, de 25 de julho, em pessoa coletiva de direito privado com o estatuto de sociedade anónima.

A sociedade rege-se pelos seus Estatutos, pelas normas reguladoras das sociedades anónimas, pelos Contratos de Concessão, em que é parte integrante, e ainda pelas normas especiais cuja aplicação decorra do objeto da sociedade.

A ANA, S.A. é Concessionária do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em dez aeroportos, situados em Portugal Continental (Lisboa, Porto, Faro e Beja), na Região Autónoma dos Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores) e na Região Autónoma da Madeira (Madeira e Porto Santo).

O quadro jurídico geral destas concessões encontra-se previsto no Decreto-Lei n.º 254/2012 de 28 de novembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 108/2013, de 31 julho, que integra os aeroportos da Região Autónoma da Madeira na rede aeroportuária gerida pela ANA, S.A.

Este enquadramento jurídico é completado pelos Contratos de Concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação nos aeroportos nacionais: (i) de Portugal Continental e Açores, por via do Contrato celebrado entre a ANA, S.A. e o Estado Português em 14 de dezembro de 2012, e (ii) nos aeroportos da Região Autónoma da Madeira, segundo o Contrato celebrado em 10 de setembro de 2013, em que a ANA, S.A. sucedeu à ANAM, S.A., como Concessionária, desde outubro de 2014, na sequência de uma operação de fusão por incorporação.

A ANA, S.A. tem a sua sede na Rua D, Edifício 120, Aeroporto de Lisboa e é a “empresa-mãe” do Grupo ANA. A estrutura acionista e atividade encontram-se descritas nos pontos seguintes.

As demonstrações financeiras apresentadas respeitam às demonstrações financeiras separadas da ANA, S.A. e às demonstrações financeiras consolidadas do Grupo ANA.

Exceto quando mencionados, os valores monetários são expressos em milhares de euros.

Alguns valores monetários referidos nestas Notas poderão apresentar pequenas diferenças relativamente à soma das partes ou a valores expressos noutros pontos. Tal facto deve-se ao tratamento automático dos arredondamentos necessários à sua elaboração.



1. ATIVIDADE

1.1. ESTRUTURA DO GRUPO E ENQUADRAMENTO DA ATIVIDADE

ACIONISTA

Em 31 de dezembro de 2022, a ANA, S.A. era detida a 100% pela VINCI Airports, SAS.

OBJETO

Constitui objeto principal da ANA, S.A. a exploração, em regime de concessão, do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal. Acessoriamente, poderá explorar atividades e realizar operações comerciais e financeiras relacionadas, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, com o objeto principal, ou que sejam suscetíveis de facilitar ou favorecer a sua realização.

EMPRESAS SUBSIDIÁRIAS

A ANA, S.A., empresa mãe, tem uma participação de 100% na Portway, S.A., a sua subsidiária de handling, cujo objeto principal é a assistência em escala a aeronaves e passageiros e serviços diversos relacionados com a atividade aeroportuária.

EMPREENDIMENTOS CONJUNTOS

Em 2022, a ANA, S.A. e a ARI constituíram uma sociedade por quotas, designada PTDF, Lda., cuja atividade de comercialização em regime duty free / duty paid, iniciada em junho, ocorre em oito aeroportos nacionais.

Esta parceria, com uma duração de sete anos, baseia-se na exploração conjunta (joint-venture) das referidas lojas, nos termos da relação contratual estabelecida entre a ANA, S.A. e a ARI.

O capital social da PTDF, Lda. no valor de 6.000.000 euros, é detido em 51% pela ANA, S.A e em 49% pela ARI.

EMPRESAS ASSOCIADAS

A ANA, S.A concluiu, a 18 de julho de 2022, uma operação de investimento internacional com a assinatura, em parceria com a VINCI Airports, de um contrato de concessão com a República de Cabo Verde para a gestão, durante um período de quarenta anos, dos quatro aeroportos internacionais do país: Praia, Sal, São Vicente e Boa Vista e de três aeroportos domésticos: São Nicolau, Fogo e Maio.

Para o efeito, foi constituída a sociedade Cabo Verde Airports, S.A. detida a 30% pela ANA, S.A e a 70% pela VINCI Airports, que tem por objeto principal as atividades e serviços de exploração em regime de concessão, do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Cabo Verde.

O início da exploração dos aeroportos pela Cabo Verde Airports, S.A, está previsto para o primeiro semestre de 2023.

O capital social desta empresa é de 2.500.000 escudos cabo-verdianos, e é detido em 30% pela ANA, S.A e em 70% pela VINCI Airports.



1.2. CONTRATOS DE CONCESSÃO DO SERVIÇO PÚBLICO AEROPORTUÁRIO

A ANA, S.A. é Concessionária do serviço público aeroportuário de apoio à aviação em oito aeroportos nacionais, situados em Portugal Continental (Lisboa, Porto, Faro e Beja) e na Região Autónoma dos Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores), ao abrigo do Contrato de Concessão celebrado com o Estado Português, na qualidade de Concedente, a 14 de dezembro de 2012.

Na sequência da operação de fusão por incorporação da ANAM, S.A., a ANA, S.A. sucedeu à

ANAM, S.A. como Concessionária no contrato de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos dois aeroportos da Região Autónoma da Madeira (Madeira e Porto Santo), celebrado pela ANAM, S.A. com o Estado Português em 10 de setembro de 2013, de acordo com o previsto no referido contrato (cláusula 43.4).

Neste contexto, desde outubro de 2014 a ANA, S.A. passou a ser Concessionária de dois Contratos de Concessão que, embora autónomos, mantêm o Concedente e dispõem de regime contratual no seu todo similar.

SERVIÇOS PRESTADOS PELA CONCESSIONÁRIA

Os Contratos de Concessão de serviço público têm por objeto a gestão, a exploração e a prestação de atividades e serviços aeroportuários, assim como as obrigações relacionadas com a manutenção dos bens e o desenvolvimento dos aeroportos.

As principais atividades são:

- a) Atividades e serviços aeroportuários – diretamente prestados pela Concessionária e para os quais disponibiliza infraestruturas aeroportuárias detalhadas no Anexo 1 dos Contratos de Concessão, sendo os mais significativos associados a:
 1. disponibilização de infraestruturas aeroportuárias constituídas por pistas, caminhos de circulação e plataformas de estacionamento para aeronaves;
 2. disponibilização de infraestruturas aeroportuárias necessárias para o controlo de tráfego aéreo;
 3. estacionamento de aeronaves nas plataformas, bem como o seu abrigo em hangar, quando aplicável;
 4. segurança das operações aeroportuárias em todo o perímetro aeroportuário;
 5. prestação de serviços de emergência, salvamento e combate a incêndios;
 6. disponibilização de áreas específicas destinadas ao embarque, desembarque, transferência ou trânsito de passageiros, carga e correio;
 7. disponibilização de infraestruturas aeroportuárias para a prestação de serviços de assistência a aeronaves, passageiros, carga e correio, incluindo o fornecimento de combustível, óleo e de refeições (catering);
 8. fornecimento e manutenção dos equipamentos de embarque, desembarque de passageiros e de equipamento de embarque remoto de passageiros de mobilidade reduzida, bem como o fornecimento de energia às aeronaves;
 9. disponibilização de balcões de registo de passageiros (check-in) ou qualquer outra infraestrutura associada ao processamento de passageiros, incluindo as plataformas informáticas de uso comum;

10. fornecimento, operação e manutenção de infraestrutura associada com a receção, tratamento, manuseamento e recolha de bagagem;
 11. disponibilização de parques de estacionamento automóvel de acesso público aos aeroportos;
 12. manutenção geral e conservação das infraestruturas aeroportuárias.
- b) A prestação de atividades de conceção, de projeto, de construção, de reforço, de reconstrução, de extensão, de desativação e de encerramento de aeroportos, nos termos do Contrato.
 - c) A realização das atividades comerciais que possam ser desenvolvidas nos aeroportos ou noutras áreas afetas à concessão.

ATIVOS DA CONCESSÃO E OBRIGAÇÕES ASSOCIADAS

A Concessão foi atribuída por um prazo de 50 anos, a contar da data da assinatura do Contrato (14 de dezembro de 2012) nos aeroportos situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores, prazo este coincidente com o Contrato celebrado com a Região Autónoma da Madeira.

Pela atribuição da Concessão, a ANA, S.A. pagou ao Concedente o valor de 1.200 milhões de euros, mantendo o direito de uso sobre todas as infraestruturas aeroportuárias que constituem o estabelecimento da concessão e assumindo as responsabilidades inerentes à manutenção das infraestruturas aeroportuárias de acordo com os parâmetros de qualidade de serviço previstos no Contrato.

Em acréscimo ao pagamento inicial de 1.200 milhões de euros, a ANA, S.A. obriga-se a partilhar com o Concedente, em duas prestações iguais anuais (em 31 de março e 30 de setembro) entre o 11.º e o 50.º ano da Concessão, o valor correspondente a uma percentagem da Receita Bruta da Concessão, que varia entre 1% e 10% consoante os intervalos de tempo definidos. Estas remunerações variáveis serão reconhecidas na demonstração de resultados, no momento da sua ocorrência devido ao seu carácter contingente. O primeiro pagamento ocorrerá em 2023 referente ao ano de 2022.

O estabelecimento da Concessão inclui todos os bens afetos à concessão, independentemente da sua titularidade, e correspondem a: (i) bens imóveis; (ii) bens móveis; e (iii) bens intangíveis.

No âmbito dos Contratos de Concessão a ANA, S.A. tem obrigações específicas de desenvolvimento, entre as quais manter os aeroportos em boas condições de funcionamento, assumindo a total e exclusiva responsabilidade da exploração, reparação, substituição, manutenção e gestão dos aeroportos e, em particular:

- a) manter as pistas, plataformas de estacionamento, caminhos de circulação, infraestruturas associadas à carga e correio, bem como todas as partes dos aeroportos essenciais ao acesso seguro do transporte aéreo, em condições que sejam, no mínimo, iguais às verificadas na data do Contrato;
- b) manter todos os terminais de passageiros com um nível de serviço C, conforme manual da IATA;
- c) manter os aeroportos isentos de quaisquer danos ambientais decorrentes da atividade concessionada;
- d) assegurar na data da caducidade do Contrato a entrega dos bens afetos à concessão em condições operacionais no mínimo correspondentes às condições de reversão.

No final da Concessão, a totalidade dos ativos da Concessão reverte para o Concedente, não existindo por parte da Concessionária qualquer direito de indemnização, exceto quanto aos investimentos realizados nos últimos cinco anos do Contrato de Concessão, com valor superior a 30 milhões de euros e aprovados pelo Concedente. Nestes casos, o Concedente deve pagar o valor residual dos ativos ou prorrogar o prazo de concessão.

NOVO AEROPORTO DE LISBOA (NAL)

O Contrato de Concessão confere o direito exclusivo à Concessionária de apresentar uma proposta de conceção, construção, financiamento e/ou exploração e gestão do NAL.

Nos termos da Cláusula 42.3 do Contrato de Concessão, assiste também à Concessionária o direito de apresentar alternativas que se afigurem mais eficientes e menos dispendiosas para o Concedente do que o desenvolvimento do NAL.

Por Resolução de Conselho de Ministros nº 89/2022, de 14 de outubro, o Concedente decidiu promover um processo de decisão para o desenvolvimento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa. Este processo foi colocado sob a responsabilidade de uma Comissão Técnica Independente (CTI) e de uma Comissão de Acompanhamento (CA). Ambas as comissões reportam ao Estado. A

ANA, S.A. não tem responsabilidade na coordenação nem na gestão dos trabalhos das comissões, tendo sido apenas chamada a intervir para apresentar a solução que tinha sido acordada, em 2017, com o Concedente (a solução dual: Portela + Montijo), e fornecer elementos técnicos solicitados pela CTI no âmbito dos trabalhos desta comissão.

A CTI é liderada por uma equipa académica, dividida em seis grupos temáticos: estudo de procura, planeamento técnico, acessibilidades, ambiente, modelização económica/financeira e aspetos jurídicos.

A CA inclui representantes das diversas entidades públicas envolvidas em cada uma das soluções propostas, nomeadamente as autarquias das zonas envolventes das localizações submetidas à avaliação pela CTI, bem como de representantes de associações ambientais e da confederação do turismo, entre outros.

Este processo inclui a realização de uma Avaliação Estratégica Ambiental nos termos do Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental, da qual resultará numa proposta de decisão até o final do ano 2023.

A Resolução de Conselho de Ministros prevê que a CTI avalie cinco opções, que poderão ser complementadas com outras propostas validadas pela CTI:

- a solução dual: o aeroporto de Lisboa como aeroporto principal e o Montijo como aeroporto complementar;
- a solução dual oposta: Montijo adquirindo, progressivamente, o estatuto de aeroporto principal, e o aeroporto de Lisboa o de complementar, incluído a capacidade para o aeroporto principal substituir integralmente a operação do aeroporto secundário;
- a solução “Alcochete”, com um novo aeroporto internacional no Campo de Tiro de Alcochete que substitua, de forma integral, o aeroporto de Lisboa;
- uma solução dual alternativa, como a construção do aeroporto complementar em Santarém;
- uma solução com um novo aeroporto internacional em Santarém, substituindo integralmente o aeroporto de Lisboa.

FINANCIAMENTO

Enquanto Concessionária, a ANA, S.A. assume o financiamento integral das suas obrigações ao abrigo do Contrato de Concessão.



RECEITA E REEQUILÍBRIO DA CONCESSÃO

As receitas da concessão consistem no produto das taxas cobradas pela Concessionária como contrapartida pela prestação das atividades e serviços aeroportuários, compreendendo ainda as receitas comerciais ou outras relativas às atividades de gestão da concessão.

As taxas cobradas no âmbito da prestação do serviço público são definidas pelo Anexo 12 do Contrato de Concessão, a qual fixa os valores máximos da receita regulada por passageiro a praticar.

A Concessionária assume integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à Concessão, havendo lugar ao reequilíbrio apenas nos casos expressamente previstos no Contrato. A ocorrer, o reequilíbrio pode ter lugar através de uma ou mais modalidades:

- a) alteração das taxas sujeitas a regulação económica;
- b) atribuição de participação ou compensação direta pelo Concedente;
- c) prorrogação do prazo da Concessão; ou
- d) qualquer outra forma que seja acordada entre as partes.

1.3. QUADRO LEGAL DA REGULAÇÃO ECONÓMICA

1.3.1. DECRETO-LEI N.º 254/2012

- Decreto-Lei n.º 254/2012 aprova as regras aplicáveis ao setor aeroportuário. O referido Decreto-Lei regula: (i) o regime de licenciamento do uso privativo de bens de domínio público aeroportuário e do exercício de atividades e serviços nos aeroportos e aeródromos públicos nacionais, assim como as taxas conexas a estas atividades; (ii) um conjunto de taxas aplicadas a todos os aeroportos e aeródromos situados em território português, nomeadamente a taxa de segurança devida pelos passageiros embarcados; (iii) as condições de aplicação do regime jurídico relativo aos direitos dos passageiros com deficiência e dos passageiros com mobilidade reduzida; (iv) as regras e princípios comuns aplicáveis às taxas sujeitas a regulação económica e fixação de indicadores de qualidade de serviço, a observar nos aeroportos e aeródromos situados em território português.
- De acordo com o artigo 49.º do Decreto-Lei n.º 254/2012, a taxa de segurança engloba duas componentes distintas: a que constitui contrapartida dos encargos da ANAC e das forças de segurança e a que constitui contrapartida dos encargos das entidades gestoras aeroportuárias com os serviços afetos à segurança da aviação civil e, ainda, com a instalação, operação e manutenção dos sistemas de verificação a 100% da bagagem de porão. O montante da taxa relativa a esta última componente é fixado por Portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da administração interna e da economia, mediante proposta da entidade gestora aeroportuária devidamente instruída com o parecer dos utilizadores ou dos seus representantes e tendo como referência os custos inerentes aos serviços de segurança prestados, nos termos do n.º 2 do artigo 52.º do referido Diploma.
- Com vista à cobertura dos custos inerentes à prestação de assistência a pessoas com mobilidade reduzida foi criada uma taxa específica, que entrou em vigor em dezembro de 2008, dando cumprimento ao Regulamento n.º 1107/2006, de 5 de julho, a pagar pelas transportadoras aéreas utilizadoras do aeroporto ou aeródromo situado em território português. O montante desta taxa é fixado por passageiro embarcado, por deliberação do conselho de administração da ANAC, após proposta da entidade gestora aeroportuária devidamente instruída com o parecer dos utilizadores ou dos seus representantes ou associações de utilizadores, nos termos do disposto nos números 1 e 3 do artigo 61.º do Decreto-Lei n.º 254/2012.



1.3.2. REGULAÇÃO ECONÓMICA ESTABELECIDA NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

A regulação económica, vertida no Anexo 12 dos Contratos de Concessão, define os princípios e regras aplicáveis à cobrança de taxas pagas pelos utilizadores do aeroporto 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.

Os Contratos de Concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação prestado nos aeroportos nacionais de Portugal Continental, Açores e Madeira desenvolvem a regulação económica aplicável nestes aeroportos seguindo um modelo comum e materialmente harmonizado.

No que se refere ao modelo de regulação adotado, as atividades prestadas pela entidade gestora aeroportuária são separadas entre:

- a) atividades reguladas: (i) diretamente ligadas à operação das aeronaves; (ii) relativas ao processamento e à assistência a passageiros, à chegada, à partida e em transferência; e
- b) atividades monitorizadas: (i) as atividades comerciais do lado ar não incluídas nas “atividades de retalho lado ar”; (ii) disponibilização de balcões de venda de bilhetes ou de apoio à operação das companhias aéreas; (iii) atividades de fornecimento de combustíveis e catering às aeronaves e demais categorias de assistência em escala; e (iv) atividades relativas a voos exclusivamente operados por aviões cargueiros.

A regulação económica é baseada numa Receita Regulada Máxima por passageiro.

A fixação da receita por passageiro terminal é efetuada por aeroporto ou conjunto de aeroportos,

- i. grupo Lisboa [Lisboa, Açores, Madeira (Madeira e Porto Santo) e Terminal Civil de Beja],
- ii. Porto e
- iii. Faro,

sendo a Concessionária livre de fixar a estrutura e montantes das taxas devidas, desde que respeitados os limites estabelecidos para a Receita Regulada Média Máxima.

O normativo regulador das taxas devidas pela utilização de instalações e serviços aeroportuários e pela exploração de atividades comerciais encontra-se detalhado no Guia de Taxas disponível no sítio oficial da ANA, S.A. (www.ana.pt).

1.4. SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA

O Grupo, através da Portway, S.A., exerce a atividade de assistência em escala às aeronaves que demandam os aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Madeira e Ponta Delgada, conforme definido no Decreto-Lei n.º 275/99 de 23 de julho, por licenciamento da ANAC para as seguintes atividades:

- assistência administrativa em terra e supervisão;
- assistência a passageiros;
- assistência a bagagem;
- assistência a carga e correio;
- assistência a operações de pista;
- assistência de limpeza e serviço do avião;
- assistência de operações aéreas e gestão de tripulações;
- assistência de transporte em terra.



2. POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS

As principais políticas contabilísticas aplicadas na elaboração das demonstrações financeiras encontram-se descritas abaixo. Estas políticas foram aplicadas de forma consistente nos exercícios apresentados, salvo indicação em contrário.

2.1. BASES DE APRESENTAÇÃO

As presentes demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com as IFRS adotadas pela União Europeia, emitidas e em vigor à data de 31 de dezembro de 2022.

Os ativos e os passivos financeiros são reconhecidos no balanço quando a Empresa se torna parte das correspondentes disposições contratuais.

A preparação das demonstrações financeiras em conformidade com as IFRS requer o uso de algumas estimativas importantes que afetam os montantes de ativos e passivos, bem como os montantes de custos e proveitos durante o período de relato. Estes pressupostos e estimativas resultam do melhor conhecimento da gestão em relação aos eventos e ações correntes, não se esperando, no entanto, que daí possam resultar ajustamentos significativos aos valores dos ativos e passivos em exercícios futuros. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou onde as estimativas são mais significativas para as demonstrações financeiras encontram-se descritas na nota 4.

O Conselho de Administração procedeu à avaliação da capacidade de a Empresa e o Grupo operar em continuidade, tendo por base toda a informação relevante, factos e circunstâncias de natureza financeira, comercial e outra, incluindo os acontecimentos subsequentes à data de referência das demonstrações financeiras.

Em resultado da avaliação efetuada, é entendimento do Conselho de Administração que a Empresa e o Grupo dispõem dos recursos adequados para manter as suas atividades, não havendo intenção de as cessar no curto prazo, pelo que considerou adequado o uso do pressuposto da continuidade das operações na preparação das demonstrações financeiras consolidadas anexas.

2.2. IFRS DIVULGAÇÕES – NOVAS NORMAS

2.2.1. NORMAS E INTERPRETAÇÕES QUE SE TORNARAM EFETIVAS A 1 DE JANEIRO DE 2022 E QUE O GRUPO APLICOU NA ELABORAÇÃO DAS SUAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Até à data de aprovação destas demonstrações financeiras, foram aprovadas (“endorsed”) pela União Europeia as seguintes normas contabilísticas, interpretações, emendas e revisões, com aplicação obrigatória ao exercício económico iniciado em 1 de janeiro de 2022:

- **Emenda à IFRS 3:** esta emenda corresponde à atualização da referência à estrutura concetual de 2018; requisitos adicionais para análise de obrigações de acordo com norma IAS 37 ou IFRIC 21, na data de aquisição; e clarificação explícita que ativos contingentes não são reconhecidos numa combinação de negócio.
- **Emenda à IAS 16 – “Proceeds before intended use”:** esta emenda corresponde a uma alteração à norma IAS 16 para proibição de dedução ao custo de um ativo tangível de proveitos relacionados com a venda de produtos antes do ativo estar disponível para uso.

- **Emenda à IAS 37 – Contratos Onerosos:** esta emenda corresponde a clarificação que custos de cumprimento de um contrato correspondem a custos diretamente relacionados com o contrato.
- **Melhoramentos anuais 2018-2020:** Correspondem, essencialmente a emendas às seguintes normas:
 - IFRS 1 – expediente prático que permite que uma subsidiária que adote pela primeira vez IFRS numa data posterior à sua empresa mãe possa optar pela mensuração das diferenças de transposição cumulativas relativamente a todas as unidades operacionais estrangeiras pela quantia que seria incluída nas demonstrações financeiras da empresa mãe, com base na data de transição da empresa mãe para as IFRS;
 - IFRS 9 – clarifica as comissões que devem ser incluídas no teste de 10% para efeitos de desreconhecimento de um passivo financeiro;
 - IAS 41 – remove o requisito de excluir os fluxos de caixa relacionados com impostos na mensuração ao justo valor.

A adoção das emendas acima descritas não produziu efeitos significativos nas demonstrações financeiras do Grupo, no exercício findo em 31 de dezembro de 2022.

2.2.2. NORMAS, ALTERAÇÕES E INTERPRETAÇÕES APROVADAS PELA UNIÃO EUROPEIA, COM APLICAÇÃO OBRIGATÓRIA EM EXERCÍCIOS ECONÓMICOS FUTUROS

As seguintes normas contabilísticas e interpretações, com aplicação obrigatória em exercícios económicos futuros, foram, até à data de aprovação destas demonstrações financeiras, aprovadas (“*endorsed*”) pela União Europeia:

- **IFRS 17 - Contratos de Seguros:** esta norma estabelece, para os contratos de seguros dentro do seu âmbito de aplicação, os princípios para o seu reconhecimento, mensuração, apresentação e divulgação. Esta norma substitui a norma IFRS 4 - Contratos de Seguros.
- **Emenda à IAS 8 – Políticas contabilísticas, alterações nas estimativas contabilísticas e erros – Definição de estimativas contabilísticas:** esta emenda, publicada pelo IASB em fevereiro de 2021, altera a definição de estimativa contabilística para montante monetário nas demonstrações financeiras sujeito a incerteza de mensuração.
- **Emenda à IAS 1 – Apresentação das demonstrações financeiras e IFRS Practice Statement 2 – Divulgação de políticas contabilísticas:** esta emenda, publicada pelo IASB em fevereiro de 2021, clarifica que devem ser divulgadas as políticas contabilísticas materiais, em vez das políticas contabilísticas significativas, tendo introduzido exemplos para identificação de política contabilística material.
- **Emenda à IAS 12 Impostos sobre o rendimento – Impostos diferidos:** esta emenda, publicada pelo IASB em maio de 2021, clarifica que a isenção de reconhecimento inicial de impostos diferidos não se aplica em transações que produzam montantes iguais de **diferenças temporárias tributáveis e dedutíveis**.
- **Emenda à IFRS 17 – Contratos de seguro – aplicação inicial da IFRS 17 e IFRS 9 – informação comparativa:** esta emenda, publicada pelo IASB em dezembro de 2021, introduz alterações sobre informação comparativa a apresentar quando uma entidade adota as duas normas, IFRS 17 e IFRS 9, em simultâneo.

Estas emendas apesar de aprovadas (“*endorsed*”) pela União Europeia, não foram adotadas pela Empresa em 2022, em virtude da sua aplicação não ser ainda obrigatória. Não se estima que da futura adoção das referidas emendas decorram impactos significativos para as demonstrações financeiras.



2.2.3. NORMAS, ALTERAÇÕES E INTERPRETAÇÕES PUBLICADAS, MAS AINDA NÃO ADOTADAS PELA UNIÃO EUROPEIA

A 31 de dezembro de 2022 encontravam-se emitidas pelo IASB as seguintes normas e interpretações, que ainda não foram aprovadas (“*endorsed*”) pela União Europeia, pelo que não foram aplicadas pelo Grupo no período de relato:

- **Emendas à IAS 1 Apresentação das demonstrações financeiras – Classificação de passivos como correntes e não correntes; Diferimento da data de aplicação; Passivos não correntes com *covenants*:** estas emendas, publicadas pelo IASB clarificam a classificação dos passivos como correntes e não correntes, analisando as condições contratuais existentes à data de reporte. A emenda relativa a passivos não correntes com *covenants* clarificou que apenas as condições que devem ser cumpridas antes ou na data de referência das demonstrações financeiras relevam para efeitos da classificação como corrente / não corrente, adiando, ainda, a data de aplicação para 1 de janeiro de 2024.
- **Emenda à IFRS 16 – Locações – Passivo de locação numa transação de venda e relocação:** Esta emenda, publicada pelo IASB em setembro de 2022, clarifica como um vendedor locatário contabiliza uma transação de venda e relocação que cumpre os critérios da IFRS 15 para ser classificada como venda.

Não se estima que, da futura adoção destas emendas, decorram impactos significativos para as demonstrações financeiras anexas.

2.3. CONSOLIDAÇÃO

SUBSIDIÁRIAS

As participações financeiras em empresas em que o Grupo exerce o controlo são consolidadas pelo método de consolidação integral, desde a data em que é assumido o controlo sobre as suas atividades financeiras e operacionais até ao momento em que esse controlo cessa.

Presume-se a existência de controlo quando o Grupo está exposto, ou tem o direito a retornos variáveis decorrentes do seu envolvimento na participada e tem a capacidade de influenciar esses retornos devido ao seu poder sobre a participada, independentemente da percentagem que detém sobre os seus capitais próprios.

Ao nível individual, os investimentos em participações financeiras que não estejam classificados como ativos não correntes detidos para venda, ou incluídos num grupo para alienação que esteja classificado como ativos não correntes detidos para venda, são reconhecidos ao custo de aquisição e são sujeitos a testes de imparidade periódicos, sempre que existam indícios que determinem que a participação financeira possa estar em imparidade.

As concentrações de atividades empresariais são registadas pelo método de compra. O custo de uma aquisição é mensurado pelo justo valor dos bens entregues, instrumentos de capital emitidos e passivos incorridos ou assumidos na data de aquisição. Os custos da transação são registados como custos quando incorridos, de acordo com a IFRS 3.

Os ativos identificáveis adquiridos, os passivos e os passivos contingentes assumidos numa concentração empresarial, são mensurados inicialmente ao justo valor na data de aquisição, independentemente da existência de interesses não controlados. O excesso do custo de aquisição relativamente ao justo valor



da parcela do grupo dos ativos líquidos identificáveis adquiridos é registado como goodwill. Se o custo de aquisição for inferior ao justo valor da parcela do grupo dos ativos líquidos da subsidiária adquirida (goodwill negativo), a diferença é reconhecida diretamente na demonstração dos resultados.

As transações internas, saldos e ganhos não realizados em transações entre empresas do Grupo são eliminadas. As perdas não realizadas são, também, eliminadas, exceto se a transação revelar evidência de imparidade de um ativo transferido. As políticas contabilísticas de entidades consolidadas são alteradas, sempre que necessário, de forma a garantir consistência com as políticas adotadas pelo Grupo.

Os investimentos em empresas em que o Grupo exerce o controlo, apresentados nas demonstrações financeiras separadas da ANA, S.A., são mensurados ao custo de aquisição deduzido de eventuais perdas de imparidade.

ASSOCIADAS E EMPREENDIMENTOS CONJUNTOS

Associadas são todas as entidades sobre as quais o Grupo exerce uma influência significativa, mas não possui controlo, geralmente com participações entre 20% e 50% dos direitos de votos.

A classificação das participações financeiras em empreendimentos conjuntos é determinada com base na existência de acordos contratuais que demonstrem e regulem o controlo conjunto, o qual é assim entendido quando as decisões sobre as atividades relevantes do empreendimento requerem acordo unânime entre as partes.

Os investimentos em associadas e empreendimentos conjuntos são contabilizados pelo método da equivalência patrimonial, sendo inicialmente registados ao custo.

A participação do Grupo nos ganhos e perda das suas associadas e empreendimentos conjuntos, após a aquisição, é reconhecida na demonstração dos resultados e a quota-parte nos movimentos das reservas, após a aquisição, é reconhecida em reservas, por contrapartida do valor contabilístico do investimento financeiro. Os dividendos recebidos destas empresas são registados como uma diminuição do valor dos investimentos financeiros.

Quando a participação do Grupo nas perdas da associada e empreendimento conjunto iguala ou ultrapassa o seu investimento nestas empresas, incluindo contas a receber não cobertas por garantias, o Grupo deixa de reconhecer perdas adicionais, exceto se tiver incorrido em obrigações ou efetuado pagamentos em nome da associada ou empreendimento conjunto.

Os ganhos não realizados em transações com as associadas e empreendimentos conjuntos são eliminados na extensão da participação do Grupo nestas empresas. Perdas não realizadas são, também, eliminadas, exceto se a transação revelar evidência de imparidade de um bem transferido.

As políticas contabilísticas de associadas são alteradas, sempre que necessário, de forma a garantir consistência com as políticas adotadas pelo Grupo.

2.4. CONVERSÃO CAMBIAL

A. MOEDA FUNCIONAL

Os elementos incluídos nas demonstrações financeiras são apresentados em milhares de euros (moeda do ambiente económico em que o Grupo ANA opera).

B. TRANSAÇÕES E SALDOS

As transações em moeda diferente do euro são convertidas na moeda funcional utilizando as taxas de câmbio vigentes à data da transação.

As diferenças de câmbio realizadas no exercício, bem como as não realizadas apuradas em relação aos ativos e passivos monetários existentes à data do balanço, aos câmbios vigentes nessa data, são reconhecidas na demonstração dos resultados.

Para a conversão dos ativos e passivos monetários em moeda estrangeira, existentes à data do relato financeiro, foram utilizadas as seguintes taxas de câmbio em relação ao euro:

Moeda	2022	2021
USD	1,0666	1,1326
GBP	0,8869	0,8403
CVE	110,7170	-

2.5. ATIVOS DA CONCESSÃO

As Concessões atribuídas à ANA, S.A. incluem como ativos da Concessão os abaixo enunciados.

2.5.1. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Os ativos fixos tangíveis compreendem os bens dominiais e os bens patrimoniais.

- Bens dominiais
Inclui todos os bens adquiridos pelas empresas do Grupo que se encontram implantados em terrenos do domínio público e que se encontram afetos à prestação do serviço público;
- Bens patrimoniais
 - Bens móveis afetos à Concessão: inclui todos os bens que se destinam à prestação do serviço público e, como tais, afetos ao funcionamento da Concessão, mas que são, em substância, controlados pela Concessionária;
 - Outros: restantes bens patrimoniais não afetos às atividades de prestação de serviço público adquiridos pelas empresas do Grupo.

Entende-se que o operador da Concessão controla, em substância, os ativos da Concessão sempre que possa, de forma autónoma e sem autorização prévia do Concedente, tomar decisões sobre a tempestividade da sua substituição, do valor do investimento a efetuar e das características do equipamento a adquirir (vide nota 2.5.2).



Os ativos fixos tangíveis estão registados pelo valor da contrapartida inicial liquidada e foram objeto de reavaliações legais, no âmbito do normativo anterior, o qual constitui o custo presumido à data da transição. Os ativos fixos tangíveis estão a ser depreciados pelas respetivas vidas úteis estimadas, pelo método da linha reta.

Os dispêndios subsequentes são incluídos na quantia escriturada do bem ou reconhecidos como ativos separados, conforme apropriado, somente quando é provável o fluxo futuro de benefícios económicos para as empresas e o custo possa ser mensurado com fiabilidade. Os demais dispêndios com reparações e manutenção são reconhecidos como um gasto no período em que são incorridos.

Os custos incorridos com empréstimos obtidos para a construção de ativos qualificáveis são capitalizados durante o período de tempo necessário para completar e preparar o ativo para o uso pretendido. Outros custos com empréstimos são levados a gastos do período.

São igualmente capitalizados nos ativos tangíveis os custos diretos relacionados com as áreas técnicas envolvidas na construção dos ativos do Grupo. Esta capitalização é efetuada em função dos recursos internos utilizados e dos tempos despendidos, por contrapartida da rubrica de trabalhos executados pela entidade e capitalizados.

Os ganhos ou perdas provenientes do abate ou alienação são determinados pela diferença entre os recebimentos das alienações e a quantia escriturada do ativo e são reconhecidos como rendimentos ou gastos na demonstração dos resultados.

O período de vida útil dos principais ativos fixos tangíveis resume-se como segue:

Edifícios	10 a 50 anos
Outras construções	10 a 50 anos
Equipamento básico	3 a 20 anos
Equipamento de transporte	4 a 7 anos
Equipamento administrativo	4 a 10 anos

As amortizações do período são calculadas pelo método da linha reta.

2.5.2. ATIVOS INTANGÍVEIS – DIREITO DA CONCESSÃO

De acordo com as condições dos Contratos de Concessão da ANA, S.A. e da regulação económica estabelecida nesses instrumentos, conforme descrito na nota 1.3, o modelo de registo dos ativos da Concessão, a aplicar no âmbito da IFRIC 12, é o do ativo intangível, dado não existir direito incondicional ao recebimento de quantias fixas ou determináveis associadas ao serviço público prestado. Existe apenas o direito de cobrar tarifas aos utilizadores dos aeroportos, encontrando-se a Concessionária exposta ao risco de procura.

Na determinação dos bens a classificar como ativos que integram o direito de concessão, foram identificadas as classes associadas às diferentes atividades desenvolvidas, tendo sido considerados no direito de concessão os que respeitam a serviços/atividades em que o:

- Concedente controla ou regula:
 - quais os serviços a prestar – a Concessionária é obrigada a prestar os serviços objeto do Contrato de Concessão;

- a que utilizadores – a Concessionária é obrigada a disponibilizar o acesso ao serviço público de forma indiscriminada a todos os utilizadores/utentes; e
 - preço – a Concessionária é obrigada a praticar os preços estabelecidos pelo Concedente ou outra entidade equivalente (ex.: Regulador);
- Concedente controla em substância qualquer interesse significativo na infraestrutura e a Concessionária não pode dispor livremente dos ativos sem autorização do mesmo.

Ao saldo apurado foi deduzido o valor dos subsídios obtidos para esses investimentos, passando a ser apresentados líquidos dos montantes investidos nos ativos da Concessão, conforme política definida para o Grupo ANA.

O direito de concessão apresentado na demonstração da posição financeira é incrementado pelos montantes acordados com o Concedente, para a construção/aquisição de ativos para o estabelecimento da Concessão, que se traduzam em investimentos de expansão ou requalificação nas infraestruturas (vide nota 1.2).

O direito de concessão é amortizado até final do prazo da Concessão (2062), pelo método da linha reta.

2.6. OUTROS ATIVOS INTANGÍVEIS

Os outros ativos intangíveis encontram-se valorizados ao custo de aquisição, deduzido das amortizações acumuladas e perdas de imparidade.

Os ativos intangíveis só são reconhecidos se forem identificáveis e se for provável que deles advenham benefícios económicos futuros que sejam controlados pelo Grupo e mensuráveis com fiabilidade.

Os outros ativos intangíveis referem-se a despesas de investigação e software.

DESPESAS DE INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

As despesas de investigação efetuadas na procura de novos conhecimentos técnicos ou científicos ou na busca de soluções alternativas são reconhecidas em resultados quando incorridas.

As despesas de desenvolvimento são capitalizadas quando é demonstrável a viabilidade técnica do produto ou processo em desenvolvimento e o Grupo tem a intenção e a capacidade de completar o seu desenvolvimento e iniciar a sua comercialização ou o seu uso.

SOFTWARE

São capitalizados os custos incorridos com a aquisição de programas informáticos sempre que seja expectável a sua utilização pelo Grupo, sendo a vida útil estimada de 3 anos.

2.7. GOODWILL

O goodwill representa o excesso do custo de aquisição face ao justo valor dos ativos e passivos identificáveis da subsidiária/associada na data de aquisição. Nas contas individuais, o goodwill é incluído nos investimentos em associadas, e é mensurado ao valor inicial apurado deduzido de perdas de imparidade acumuladas. Ganhos ou perdas decorrentes da venda de uma entidade incluem o valor do goodwill referente à mesma.



O goodwill é alocado às unidades geradoras de fluxos de caixa para realização dos testes de imparidade. Os testes são realizados pelo menos uma vez por ano com referência à data de relato financeiro.

2.8. IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS

Os ativos do Grupo ANA são analisados em cada período de reporte, por forma a detetar eventuais perdas por imparidade.

São reconhecidas perdas de imparidade pela diferença entre o valor contabilístico e o valor recuperável.

A determinação do valor recuperável é efetuada tendo em conta os segmentos operacionais:

- a atividade aeroportuária gerida pela ANA, S.A.;
- a atividade de handling desenvolvida pela Portway, S.A.;
- a atividade de comercialização em regime duty free / duty paid realizada pela PTDF, Lda.

2.9. ATIVOS FINANCEIROS

O Grupo determina a classificação dos ativos financeiros, na data do reconhecimento inicial de acordo com o objetivo da sua compra, reavaliando esta classificação a cada data de relato.

Os ativos financeiros podem ser classificados como:

- ativos mensurados ao custo amortizado – inclui os ativos financeiros não derivados cujo modelo de negócio consiste em deter ativos financeiros com o objetivo de receber cash flows contratuais, sendo que estes fluxos de caixa contratuais são apenas reembolsos de capital e pagamentos de juros sobre o capital em dívida.
- ativos financeiros ao justo valor através de outro rendimento integral – os ativos são classificados ao justo valor através de outro rendimento integral caso estes sejam detidos no âmbito de um modelo de negócio cujo objetivo seja alcançado através da recolha de fluxos de caixa contratuais e da venda de ativos financeiros, e os termos contratuais do ativo financeiro dão origem, em datas definidas, a fluxos de caixa que são apenas reembolsos de capital e pagamentos de juros sobre o capital em dívida.
- ativos financeiros ao justo valor através de resultados – são classificados nesta categoria os instrumentos financeiros derivados e instrumentos de capital que a Empresa não tenha classificado como ativo financeiro através de outro rendimento integral, no momento de reconhecimento inicial. Nesta categoria integram-se também todos os instrumentos financeiros cujos cash flows contratuais não são exclusivamente capital e juros.

Os ativos financeiros são desreconhecidos quando os direitos ao recebimento dos fluxos monetários originados por esses investimentos expiram ou são transferidos, assim como todos os riscos e benefícios associados à sua posse.

2.10. IMPARIDADE DE ATIVOS FINANCEIROS

A cada data de relato, o Grupo ANA avalia se os ativos financeiros ao custo amortizado se encontram em imparidade e reconhece perdas de crédito esperadas referente a clientes, devedores e outras contas a receber.



De acordo com a IFRS 9, nas situações em que o risco de crédito de um ativo financeiro não tenha aumentado significativamente desde o seu reconhecimento inicial, deverá ser reconhecida uma imparidade acumulada igual à expectativa de perda que se estima poder ocorrer nos próximos 12 meses. Caso o risco de crédito tenha aumentado significativamente, deverá ser reconhecida uma imparidade acumulada igual à expectativa de perda que se estima poder ocorrer até à respetiva maturidade do ativo. Enquadram-se no âmbito da aplicação desta norma, para efeitos de perdas esperadas, os ativos financeiros mensurados ao custo amortizado ou ao justo valor através de outro rendimento integral. Estão excluídos do âmbito da norma os investimentos em instrumentos de capital, os compromissos de empréstimos emitidos que sejam mensurados ao justo valor e outros instrumentos financeiros que sejam mensurados ao justo valor.

O modelo de imparidades seguido no Grupo para os contratos no âmbito da IFRS 9 é o das perdas esperadas. As perdas esperadas até à maturidade, são registadas tendo por base a experiência de perdas reais e as características específicas do risco de crédito subjacente.

2.11. INVENTÁRIOS

Os inventários são valorizados ao menor do custo de aquisição ou do valor líquido de realização. Os inventários referem-se, essencialmente, a combustíveis, peças de substituição e outros materiais. Os inventários são reconhecidos, inicialmente, ao custo de aquisição, que inclui todas as despesas suportadas com a compra. O custo é determinado utilizando o método do custo médio ponderado.

2.12. CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

A rubrica caixa e equivalentes de caixa inclui: caixa, depósitos bancários, outros investimentos de curto prazo de liquidez elevada, risco insignificante de alteração de valor e com maturidade inicial até 3 meses e descobertos bancários.

Inclui, ainda, o valor relativo ao cash pooling na sequência da adesão do Grupo ANA ao mecanismo de cash pooling do Grupo VINCI. O cash pooling qualifica como equivalente de caixa, dado não existir qualquer restrição à sua utilização, estando imediatamente disponível pelo facto de cumprir os restantes critérios referidos.

Os descobertos bancários são apresentados na demonstração da posição financeira, no passivo corrente, na rubrica de empréstimos. Para efeito da demonstração dos fluxos de caixa, os descobertos bancários são incluídos na rubrica caixa e equivalentes de caixa.

2.13. DIVIDENDOS

Os dividendos são reconhecidos como passivo quando aprovados em Assembleia Geral pelos acionistas.

2.14. PASSIVOS FINANCEIROS

A IFRS 9 prevê a classificação dos passivos financeiros em duas categorias:

- passivos financeiros ao custo amortizado;
- passivos financeiros ao justo valor.



Os passivos financeiros ao custo amortizado incluem empréstimos obtidos (nota 2.15) e dívidas a pagar e outros passivos (nota 2.16).

Os passivos financeiros ao justo valor referem-se a instrumentos financeiros derivados, contratados no âmbito da gestão do risco financeiro do Grupo.

Os instrumentos financeiros derivados são reconhecidos na data da sua contratação pelo seu justo valor. Subsequentemente, o justo valor dos instrumentos financeiros derivados é calculado numa base regular. Os ganhos ou perdas resultantes da variação do justo valor são registados, diretamente, nos resultados do período, ou em reservas de cobertura, no capital próprio, nas situações em que se qualificam como derivado de cobertura de fluxos de caixa (nota 3.3).

Os passivos financeiros são desreconhecidos quando as obrigações subjacentes se extinguem pelo pagamento, são canceladas ou expiram.

2.15. EMPRÉSTIMOS OBTIDOS

Um instrumento financeiro é classificado como um passivo financeiro ao custo amortizado quando existe uma obrigação contratual, por parte do emissor, de liquidar capital e/ou juros, mediante a entrega de dinheiro ou de outro ativo financeiro, independentemente da sua forma legal. Os passivos financeiros são registados (i) inicialmente pelo seu justo valor deduzido dos custos de transação incorridos e (ii) subsequentemente ao custo amortizado, com base no método da taxa efetiva. São classificados no passivo corrente, exceto se o Grupo possuir um direito incondicional de diferir a liquidação do passivo por, pelo menos, 12 meses após a data do balanço, sendo neste caso classificados no passivo não corrente.

2.16. DÍVIDAS A PAGAR E OUTROS PASSIVOS

Os saldos de fornecedores e outras contas a pagar são reconhecidos inicialmente ao justo valor, sendo mensurados, subsequentemente, ao custo amortizado de acordo com o método da taxa de juro efetiva.

2.17. BENEFÍCIOS DE REFORMA

A ANA, S.A. tem um Fundo de Pensões Complementar, gerido por uma entidade autónoma, o qual inclui dois planos:

- Plano de contribuição definida – abrange a totalidade dos trabalhadores, sendo que as contribuições para este plano são registadas como gasto, no exercício em que ocorrem;
- Plano de benefício definido – abrange apenas os trabalhadores que já se encontravam reformados a 1 de janeiro de 2004 (data de alteração do plano de benefício definido para contribuição definida). O cálculo atuarial das responsabilidades da Empresa é efetuado, anualmente, de acordo com o método das rendas vitalícias imediatas. Os desvios atuariais (“remensurações”) são reconhecidos de imediato e apenas nos “Outros rendimentos integrais”. O custo financeiro dos planos com fundo constituído é calculado na base líquida da responsabilidade não fundeada.

2.18. PROVISÕES, ATIVOS CONTINGENTES E PASSIVOS CONTINGENTES

São reconhecidas provisões quando:

- existe uma obrigação legal, contratual ou construtiva proveniente de acontecimentos passados;
- seja provável uma saída de recursos para liquidar a obrigação; e
- possa ser efetuada uma estimativa fiável do montante da obrigação.

Quando há um número de obrigações similares, a probabilidade de gerar uma saída de recursos é determinada em conjunto. A provisão é reconhecida mesmo que a probabilidade de saída de recursos relativa a um elemento incluído na mesma classe de obrigações possa ser reduzida.

As provisões são revistas a cada data do relato e ajustadas de modo a refletir a melhor estimativa. As provisões são mensuradas tendo por base o seu valor nominal, acrescidas dos juros definidos por lei, por forma a refletir o exfluxo de recursos decorrente da responsabilidade.

No que se refere aos processos judiciais em curso, a Administração baseia o seu julgamento em pareceres jurídicos externos em conjunto com a avaliação do Gabinete Jurídico e do Contencioso interno.

São tratadas como passivos contingentes as situações em que existe uma obrigação presente, resultante de um evento passado, mas das quais não é provável que resultem uma saída de recursos, ou estas não possam ser estimadas com fiabilidade, sendo divulgadas nas demonstrações financeiras, exceto se a possibilidade de exfluxo for remota (nota 45.2).

Os ativos contingentes não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, apenas são divulgados quando for provável a existência de um influxo económico futuro de recursos (nota 45.1).

A provisão para fazer face às responsabilidades de renovação e substituição associadas à Concessão é constituída de acordo com os parâmetros de qualidade exigidos para as infraestruturas da Concessão e a estimativa de desgaste, considerando o seu estado de uso e a utilização.

Esta responsabilidade é avaliada anualmente, quer quanto ao montante, quer quanto à data de ocorrência, correspondendo o acréscimo de custos registado ao valor presente da melhor estimativa das responsabilidades contratuais a cada data de relato financeiro.

Esta provisão é classificada como passivos não correntes, na rubrica de dívidas a pagar e outros passivos, quando o período expectável utilização é superior a 12 meses. O saldo remanescente é classificado como dívidas a pagar e outros passivos correntes.

2.19. SUBSÍDIOS

Os subsídios são reconhecidos pelo seu justo valor quando existe uma segurança razoável que serão recebidos e que o Grupo cumprirá as obrigações inerentes.

Os subsídios recebidos para financiamento de aquisições de ativos fixos tangíveis são registados no passivo e reconhecidos em resultados, proporcionalmente às depreciações dos ativos subsidiados.

Os subsídios atribuídos no âmbito das atividades de serviço público são apresentados a deduzir ao valor dos contratos de construção prestados no direito de concessão, por constituírem reembolso de parte das despesas incorridas.

Os subsídios relativos a gastos são diferidos e reconhecidos na demonstração dos resultados pelo período necessário para os balancear com os gastos que se destinam a compensar.

Os subsídios são classificados como passivos não correntes, na rubrica de dívidas a pagar e outros passivos, quando o período de diferimento é superior a 12 meses. O saldo remanescente é classificado como dívidas a pagar e outros passivos correntes.



2.20. LOCAÇÃO

O Grupo classifica as suas locações de acordo com a IFRS 16.

A IFRS 16 estabelece os princípios que se aplicam ao reconhecimento, mensuração, apresentação e divulgação referentes a contratos de locação, tendo como principal objetivo garantir que os locatários e locadores forneçam as informações necessárias para que as transações relacionadas com locações sejam representadas fielmente.

O Grupo apresenta o ativo sob direito de uso e o passivo de locação em rubricas segregadas na demonstração da posição financeira.

Uma locação é definida como um contrato que confere o direito de controlar o uso de um ativo identificável durante um certo período e em troca de um determinado valor.

Na data de início de cada contrato, o Grupo avalia se o âmbito do mesmo corresponde a um contrato de locação ou se contém uma locação, reconhecendo um ativo sob direito de uso e um passivo de locação.

O ativo sob direito de uso é mensurado pelo valor inicial do passivo de locação ajustado de quaisquer pagamentos efetuados na data de início ou antes desta, de custos diretos iniciais incorridos, de custos estimados de desmantelamento e restauro (caso aplicável), e deduzido dos incentivos incorridos.

O valor do passivo de locação corresponde ao valor presente dos pagamentos de locação que não estejam pagos nessa data, descontados segundo a taxa de juro implícita na locação ou, se esta não puder ser facilmente identificada, a taxa incremental de financiamento do Grupo.

Para obtenção do valor do ativo e passivo de locação importa, também, o prazo da locação, sendo este o período não cancelável do contrato acrescido de quaisquer opções de prorrogação ou deduzido de rescisão da locação, se razoavelmente certas.

No que respeita à mensuração subsequente, o Grupo mensura os ativos por direito de uso ao custo deduzido de amortizações e perdas por imparidade e o passivo de locação com base no seu custo amortizado.

O valor do passivo de locação aumenta refletindo os juros sobre o mesmo e é reduzido pelos pagamentos de locação realizados no período.

O passivo de locação pode, também, sofrer remensurações caso se verifiquem alterações nos pagamentos futuros, devendo o Grupo reconhecer o referido montante como um ajustamento ao ativo sob direito de uso. Caso a quantia escriturada do ativo sob direito de uso estiver reduzida a zero, a quantia remanescente da remensuração deve ser reconhecida na demonstração de resultados.

2.21. POLÍTICA DE COBERTURA

O Grupo ANA tem como política recorrer a instrumentos financeiros derivados que cumprem com as disposições da IFRS 9, com o objetivo de efetuar cobertura dos riscos financeiros a que se encontra exposto, decorrentes de variações nas taxas de juro.

Os instrumentos financeiros derivados são reconhecidos na data da sua negociação (trade date), pelo seu justo valor. Subsequentemente, o justo valor dos instrumentos financeiros derivados é reavaliado numa base regular, sendo os ganhos ou perdas resultantes dessa reavaliação registados diretamente em resultados do período, exceto no que se refere aos derivados de cobertura de fluxos de caixa. O reconhecimento das variações de justo valor dos derivados de cobertura depende da natureza do risco coberto e do modelo de cobertura utilizado.



CONTABILIDADE DE COBERTURA

Os instrumentos financeiros derivados utilizados para fins de cobertura podem ser classificados contabilmente como de cobertura desde que cumpram, cumulativamente, as seguintes condições:

- à data de início da transação, a relação de cobertura encontra-se identificada e formalmente documentada, incluindo a identificação do item coberto, do instrumento de cobertura e a avaliação da efetividade da cobertura;
- existe a expectativa de que a relação de cobertura seja altamente efetiva à data de início da transação e ao longo da vida da operação;
- a eficácia da cobertura possa ser mensurada com fiabilidade à data de início da transação e ao longo da vida da operação;
- para operações de cobertura de fluxos de caixa, os mesmos devem ser altamente prováveis de virem a ocorrer.

RISCO DE TAXA DE JURO (COBERTURA DE JUSTO VALOR)

Os instrumentos de cobertura que sejam designados e qualifiquem como de cobertura de justo valor, são registados na demonstração da posição financeira pelo seu justo valor. Paralelamente, as alterações ao justo valor dos instrumentos cobertos, na componente que está a ser coberta, é ajustada por contrapartida de resultados. Consequentemente, qualquer ineficácia das coberturas é, imediatamente, reconhecida em resultados.

Se a cobertura deixar de cumprir com os critérios exigidos para a contabilidade de cobertura, o instrumento financeiro derivado é transferido para a carteira de negociação e a contabilidade de cobertura é descontinuada prospectivamente.

RISCO DE TAXA DE JURO (COBERTURA DE FLUXOS DE CAIXA)

As operações que qualifiquem como instrumentos de cobertura em relação à cobertura de fluxo de caixa, são registadas na demonstração da posição financeira pelo seu justo valor e, na medida em que sejam consideradas coberturas eficazes, as variações no justo valor dos instrumentos são inicialmente registadas por contrapartida de capitais próprios e, posteriormente, reclassificadas para a rubrica de gastos de financiamento.

Se as operações de cobertura apresentarem ineficácia, esta é registada diretamente em resultados. Desta forma, e em termos líquidos, os fluxos associados às operações cobertas são periodificados à taxa inerente à operação de cobertura contratada.

Quando um instrumento de cobertura expira ou é vendido, ou quando a cobertura deixa de cumprir os critérios exigidos para a contabilidade de cobertura, as variações de justo valor do derivado acumuladas em reservas são reconhecidas em resultados quando a operação coberta também afetar resultados.

2.22. JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS FINANCEIROS

Na determinação do justo valor de um ativo ou passivo financeiro, se existir um mercado ativo, a cotação de mercado é aplicada. Este constitui o nível 1 da hierarquia do justo valor.

Se não existir um mercado ativo, que é o caso para alguns ativos e passivos financeiros, são utilizadas técnicas de valorização geralmente aceites no mercado, baseadas em pressupostos de mercado. Este constitui o nível 2 da hierarquia do justo valor.



O Grupo aplica técnicas de valorização para os instrumentos financeiros não cotados, tais como derivados, instrumentos financeiros ao justo valor através de resultados e para ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral. Os modelos de valorização que são utilizados mais frequentemente são modelos de fluxos de caixa descontados e modelos de avaliação de opções que incorporam, por exemplo, as curvas de taxa de juro e volatilidade de mercado.

Para os ativos e passivos financeiros para os quais não existe informação de mercado ou equiparável, são utilizados modelos de valorização mais avançados, contendo pressupostos e dados que não são diretamente observáveis em mercado para os quais o Grupo utiliza estimativas e pressupostos internos. Este constitui o nível 3 da hierarquia do justo valor.

2.23. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO

A VINCI, S.A. optou, em 2017, pela aplicação do regime especial de tributação dos grupos de sociedades ao conjunto de sociedades residentes em Portugal, que preenchem as condições enunciadas nos artigos 69.º e 69.º-A do CIRC.

A ANA, S.A. foi nomeada pela VINCI, S.A. sociedade dominada designada, assumindo assim a responsabilidade pelo cumprimento de todas as obrigações que incumbem à sociedade dominante nos termos do n.º 3 do artigo 69.º-A do CIRC.

Em 2022, o RETGS era composto por 13 sociedades, incluindo a ANA, S.A. (vide nota 18).

O imposto sobre o rendimento compreende os impostos correntes e os impostos diferidos. Os impostos sobre o rendimento são registados na demonstração dos resultados, exceto quando estão relacionados com itens que sejam reconhecidos diretamente no capital próprio. O valor de imposto corrente a pagar é determinado com base no resultado antes de impostos, ajustado de acordo com a legislação fiscal aplicável.

Os impostos diferidos são calculados com base no método da responsabilidade do balanço e refletem as diferenças temporárias entre o montante dos ativos e passivos consolidados para efeitos de reporte contabilístico e os respetivos montantes para efeitos de tributação.

No entanto, se o imposto diferido surgir pelo reconhecimento inicial de um ativo ou passivo numa transação que não seja uma concentração empresarial, e que à data da transação não afeta nem o resultado contabilístico nem o resultado fiscal, este não é contabilizado.

Os ativos e passivos por impostos diferidos são determinados e anualmente avaliados às taxas de tributação em vigor, ou anunciadas na data do balanço, e que se espera que sejam aplicáveis no período de realização do imposto diferido ativo ou de liquidação do imposto diferido passivo.

Os ativos por impostos diferidos são reconhecidos na medida em que seja provável que os lucros tributáveis futuros estejam disponíveis para utilização da diferença temporária.

Os impostos diferidos são registados na demonstração dos resultados, exceto se resultarem de valores reconhecidos diretamente em capital próprio, situação em que o imposto é também escriturado na mesma rubrica.



2.24. RÉDITO

A IFRS 15 baseia-se no princípio de que o rédito da venda de bens e de prestação de serviços é reconhecido na data da transferência do controlo para o cliente, sendo o valor da transação alocado às diferentes obrigações de desempenho assumidas perante o cliente e sujeitas a ajustamento na mensuração, sempre que a contraprestação seja variável ou sujeita a efeito financeiro significativo.

O modelo de reconhecimento do rédito, de acordo com esta norma, baseia-se numa abordagem de cinco etapas de análise, por forma a determinar quando o rédito deve ser reconhecido e qual o montante a reconhecer:

- a) identificar o contrato com o cliente;
- b) identificar as obrigações de desempenho;
- c) determinar o preço de transação;
- d) alocar o preço de transação;
- e) reconhecimento do rédito.

O reconhecimento do rédito depende se as obrigações de desempenho são satisfeitas ao longo do tempo ou se, pelo contrário, o controlo sobre o bem ou serviço é transferido para o cliente num determinado momento, sendo mensurado pelo montante que a entidade espera receber.

VENDAS

As vendas de mercadorias são reconhecidas no período contabilístico em que o Grupo transferiu para o comprador o controlo dos bens, compreendendo o justo valor da venda de bens, líquido de impostos e descontos. O novo modelo não gerou qualquer alteração no reconhecimento do rédito das vendas, verificando-se a obrigação de desempenho no momento em que a entidade entrega o bem ao cliente.

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

A prestação de serviços engloba essencialmente as taxas cobradas pelos serviços prestados nas áreas de tráfego, segurança, PMR, assistência em escala, ocupação, exploração e outras taxas de natureza comercial, conforme previsto na regulação económica.

De acordo com a IFRS 15, o rédito é reconhecido apenas no momento em que a obrigação de desempenho é satisfeita. As obrigações de performance das prestações de serviços do Grupo, esgotam-se no momento da boa prestação dos seguintes serviços:

- as taxas de tráfego, assistência em escala, segurança e PMR são reconhecidas no período em que os serviços são prestados, compreendendo o justo valor da prestação de serviços, líquido de impostos e de incentivos atribuídos às companhias para o desenvolvimento de tráfego aéreo;
- as taxas de ocupação são reconhecidas linearmente ao longo do período da licença de ocupação;
- as taxas de exploração assumem uma componente fixa e/ou uma componente variável. A componente fixa é reconhecida linearmente ao longo da licença. A componente variável é obtida por aplicação de um valor percentual sobre o volume de negócios realizado pela concessionária, sendo reconhecida no período em que a concessionária realiza o rendimento. Acresce ainda que a maioria das licenças de exploração incorpora a componente de proveito mínimo garantido.

Outras taxas de natureza comercial são reconhecidas no período em que os serviços são prestados.



CONTRATOS DE CONSTRUÇÃO

A rubrica de contratos de construção refere-se ao registo dos contratos de construção associados aos Contratos de Concessão. O Grupo regista os custos associados à aquisição/construção de ativos de expansão ou upgrade das infraestruturas da Concessão na demonstração de resultados, reconhecendo o rédito da construção correspondente. São igualmente considerados para a determinação do rédito dos contratos de construção os custos diretos relacionados com as áreas técnicas envolvidas na construção dos ativos de expansão.

OUTROS PROVEITOS

A rubrica outros proveitos respeita, essencialmente, a serviços debitados à Portway, S.A., tais como: serviços técnicos e de gestão, cedência de pessoal, manutenção de sistemas de informação e outros.

3. GESTÃO DO RISCO FINANCEIRO

3.1. FATORES DE RISCO FINANCEIRO

As atividades do Grupo estão expostas a uma variedade de fatores de risco financeiro: risco de crédito, risco de liquidez e risco de fluxos de caixa associado à taxa de juro.

O Grupo detém um modelo de gestão do risco que procura minimizar os potenciais efeitos adversos, utilizando os instrumentos adequados à cobertura dos riscos a que se encontra exposta.

A. RISCO DE CRÉDITO

O risco de crédito pode resultar do risco de contraparte, risco de saldos de caixa e equivalentes de caixa, depósitos e instrumentos financeiros derivados em instituições financeiras, bem como do risco de crédito relativo aos saldos a receber dos clientes e outros devedores.

No que se refere ao risco de contraparte, a tabela seguinte apresenta um resumo da qualidade de crédito das Instituições financeiras no que respeita aos depósitos e aplicações, sendo de destacar que o Grupo aplica o excesso de liquidez em instituições com nível de risco Aa3.

Rating	Saldos 2022	Saldos 2021
Equivalentes de Caixa		
Aa 3	332.488	321.172
A3	546	629
Baa 2	44	45
Ba 2	1.186	-
Ba 3	-	21
B1	-	891
	334.263	322.758

Notação atribuída pela Moody's à data de 31.12.2022.

O Grupo ANA está sujeito ao risco do crédito concedido ao seu portfólio de clientes.

O Grupo avalia o risco de crédito dos seus clientes através de uma abordagem centrada no impacto de um potencial incumprimento na sua situação financeira.

A avaliação deste risco, que suporta a decisão de crédito, é efetuada com base na combinação de informações internas sobre o cliente com informação disponibilizada por uma empresa especializada em serviços de gestão de risco, contratada para o efeito.

Ao nível do Grupo, existe um conjunto de medidas de mitigação de risco de crédito, entre as quais se inclui a prestação de garantias em função do nível de crédito concedido e a revisão dos limites de crédito atribuídos a cada cliente, que vão sendo aplicadas com base na monitorização sistemática do risco.

O acompanhamento mais próximo do crédito concedido assumiu especial relevância na sequência da pandemia, em virtude da deterioração da situação de crédito da carteira de clientes do Grupo ANA, o que determinou a necessidade do ajustamento das medidas e das condições de crédito para um conjunto de clientes em função dos novos parâmetros de risco estimados.

B. RISCO DE LIQUIDEZ

A gestão do risco de liquidez implica a manutenção, a um nível suficiente, das disponibilidades de caixa e seus equivalentes, da consolidação da dívida flutuante, através de um montante adequado de facilidades de crédito, e da capacidade de liquidar posições de mercado.

Através do mecanismo de cash pooling estabelecido com o Grupo VINCI, o Grupo ANA tem acesso incondicional a fundos de liquidez de curto prazo no montante mínimo equivalente a 2 meses de vendas (valores médios de n-1), o que permite assegurar flexibilidade para a gestão da dívida flutuante.

A rubrica de empréstimos bancários a 31 de dezembro de 2022 inclui, no período superior a cinco anos, financiamentos no valor de 772.200 milhares de euros com o Grupo VINCI, com maturidade em julho de 2029.

A rubrica acréscimos de custos inclui os acréscimos de custos de fornecimentos e serviços, com o pessoal e os incentivos ao tráfego.

O mapa abaixo apresenta as responsabilidades do Grupo por intervalos de maturidade:

2022	0 - 6 Meses	6 - 12 Meses	1 - 5 Anos	> 5 Anos
Fornecedores c/c	20.740	-	-	-
Fornec. Investimentos	17.674	-	-	-
Passivo de Locação ⁽¹⁾	369	291	507	-
Outros Credores	8.031	-	-	-
Garantias Prestadas por Terceiros	641	247	9.802	48
Empréstimos Bancários ⁽¹⁾	16.772	37.032	145.677	865.963
Derivados	23	(9)	50	-
Responsabilidades Contratuais ⁽²⁾	1.615	3.864	104.942	474.729
Acréscimo de Custos, exceto Juros de Financ. e Resp. Assumidas	93.696	-	-	-
	159.560	41.425	260.977	1.340.740

⁽¹⁾ Inclui juros até ao final do financiamento, calculados com base em taxas *forwards* estimadas

⁽²⁾ Responsabilidades contratuais com reposição/substituição



2021	0 - 6 Meses	6 - 12 Meses	1 - 5 Anos	> 5 Anos
Fornecedores c/c	11.387	-	-	-
Fornec. Investimentos	4.668	-	-	-
Passivo de Locação ⁽¹⁾	549	442	783	-
Outros Credores	6.469	-	-	-
Garantias Prestadas por Terceiros	275	264	9.179	97
Empréstimos Bancários ⁽¹⁾	21.703	1.306.709	45.084	27.112
Derivados	195	169	590	-
Responsabilidades Contratuais ⁽²⁾	4.432	3.587	67.725	499.169
Acréscimo de Custos, exceto Juros de Financ. e Resp. Assumidas	82.001	-	-	-
	131.680	1.311.171	123.362	526.378

⁽¹⁾ Inclui juros até ao final do financiamento, calculados com base em taxas *forwards* estimadas

⁽²⁾ Responsabilidades contratuais com reposição/substituição

C. RISCO DE FLUXOS DE CAIXA E DE JUSTO VALOR ASSOCIADO À TAXA DE JURO

Os fluxos de caixa operacionais do Grupo são independentes das alterações da taxa de juro de mercado. O risco da taxa de juro do Grupo advém da existência de empréstimos de longo prazo obtidos, sendo que os empréstimos emitidos com taxas variáveis apresentam exposição ao risco de fluxos de caixa associado à taxa de juro, enquanto que os empréstimos emitidos com taxas fixas estão sujeitos ao risco do justo valor da dívida.

Para a análise de sensibilidade à variação da taxa de juro foram utilizadas as taxas de juro em vigor a 31 de dezembro de 2022 e aplicado um “choque” de +1,00% e -1,00%, de modo a estimar o impacto em resultados no período de 12 meses, a findar em 31 de dezembro de 2023.

Da análise de sensibilidade às variações de taxa de juro resultam os seguintes impactos em resultados:

2022	Cenário c/ Taxa Atual *	Cenário +1,00%	Cenário -1,00%
Financiamentos à Taxa Variável	(29.359)	(4.020)	4.020
Financiamentos à Taxa Fixa	(537)	-	-
Juros s/ Locação Financeira	(18)	-	-
Impacto aproximado em Resultados/Cenário Taxa Atual		(4.020)	4.020

* custo dos juros estimados em 2023



3.2. GESTÃO DO RISCO DE CAPITAL

O objetivo do Grupo em relação à gestão do capital é:

- salvaguardar a capacidade de continuar a sua atividade, efetuar os investimentos necessários à prossecução do objeto da Concessão e cumprir com os seus compromissos ao abrigo dos Contratos de Concessão;
- manter um rácio de endividamento dentro dos limites do estabelecido no Contrato de Concessão (vide nota 24);
- criar valor a longo prazo para o acionista.

Os rácios de gearing, em 31 de dezembro de 2022 e 2021, foram os seguintes:

	Grupo ANA	
	2022	2021
Empréstimos totais	853.108	1.371.865
Passivo de locação	1.142	1.745
Cash pooling ¹	(20.599)	(17.346)
Caixa e equivalentes de caixa	(334.303)	(322.803)
Dívida líquida	499.348	1.033.460
Capitais próprios	1.033.505	698.910
Capital Total	1.532.853	1.732.370
<i>Gearing (%)</i>	32,6	59,7

¹ O *cash pooling* encontra-se incluído na rubrica de caixa e equivalentes de caixa da demonstração da posição financeira

A variação do rácio prende-se, fundamentalmente, com a redução do montante de empréstimos totais, decorrente dos reembolsos de capital efetuados durante o ano de 2022, a par do aumento do capital próprio resultante da contabilização do resultado líquido registado no ano de 2022.

3.3. CONTABILIZAÇÃO DE INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVADOS

À data de 31 de dezembro de 2022, o Grupo dispõe de um instrumento financeiro derivado, cujo objetivo é a cobertura de risco da taxa de juro.

O método de reconhecimento das variações de justo valor depende da classificação do instrumento como sendo ou não de cobertura e da natureza do item coberto.

O justo valor do contrato de swap de taxas de juro incorpora o risco de crédito do Grupo ANA.



4. ESTIMATIVAS CONTABILÍSTICAS IMPORTANTES E JULGAMENTOS

As estimativas e julgamentos são continuamente avaliados e baseiam-se na experiência histórica e em outros fatores, incluindo expectativas sobre eventos futuros que se acredita serem razoáveis nas circunstâncias em causa.

A natureza das estimativas pode levar a que o reflexo real das situações que são alvo de estimativa possa, no futuro, vir a diferir dos montantes inicialmente estimados.

4.1. IMPARIDADE DE ATIVOS

Sempre que o valor contabilístico do conjunto de ativos que constituem a unidade geradora de caixa exceda a quantia recuperável, correspondendo ao maior valor entre o valor de uso e o justo valor, deduzido dos custos de vender, o mesmo é reduzido até ao montante recuperável, sendo esta perda, por imparidade, reconhecida nos resultados do exercício.

4.2. ESTIMATIVA DE JUSTO VALOR DE ATIVOS FINANCEIROS

Sempre que os ativos financeiros ao justo valor através de outro rendimento integral não possuam uma cotação de mercado é efetuada uma estimativa do seu justo valor.

Esta é efetuada com base no método de discounted cash flow e na melhor estimativa da gestão relativamente aos pressupostos de rentabilidade, crescimento e taxa de desconto a verificar no futuro.

4.3. ESTIMATIVA DE JUSTO VALOR DE INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVADOS

O justo valor dos instrumentos financeiros derivados é determinado com base nas curvas de taxa de juro estimadas a médio prazo, resultantes de transações de mercado fixadas para essas maturidades, e na notação de risco de crédito do Grupo ANA.

4.4. RESPONSABILIDADES DE RENOVAÇÃO/SUBSTITUIÇÃO

O acréscimo de custos para as responsabilidades de renovação e substituição associadas à Concessão é constituído de acordo com o descrito na nota 2.18.

Estas responsabilidades resultam da avaliação pela área técnica quanto à periodicidade, aos períodos de realização e aos montantes a despendar. As responsabilidades são descontadas pela aplicação das taxas de desconto estimadas para cada período, com base num “cabaz” de taxas de juro sem risco dos países da zona euro.

4.5. IMPARIDADE DAS CONTAS A RECEBER

A IFRS 9 estabelece um novo modelo de imparidade baseado em perdas esperadas, conforme vertido na nota 2.10.

No que respeita ao apuramento e reconhecimento de imparidades (passagem do modelo de perda incorrida para perda esperada), o Grupo optou por uma abordagem simplificada, suportada numa matriz de risco alinhada com a política de gestão de risco da Empresa, a qual se consubstancia nos seguintes principais passos:

1. identificação das dívidas comerciais, estratificadas em dívida corrente e dívida não corrente, líquidas das garantias prestadas (cauções e garantias bancárias);

- estimativa do risco de default do cliente, em função da informação disponibilizada por uma empresa especializada em serviços de gestão de risco, contratada para o efeito, a qual é conjugada com o histórico de transações junto da ANA, S.A.

Neste contexto, o risco de crédito para a dívida corrente encontra-se estratificado em quatro níveis, de um a quatro, representando o quatro o risco mais elevado de default.

À dívida com antiguidade superior a um ano e de difícil cobrança, é atribuída uma percentagem de risco de default de 100%. No caso de a dívida ter uma antiguidade entre 6 meses e 1 ano, é atribuída uma percentagem de risco de default de 50%.

5. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

ANA, S.A.				Grupo ANA			
Dominiais	Patrimoniais	Curso	Total	Dominiais	Patrimoniais	Curso	Total
Valor Bruto							
359.709	843.855	13.013	1.216.576	359.709	874.720	13.113	1.247.542
3	1.479	18.148	19.630	3	2.408	18.484	20.895
-	-	673	673	-	-	673	673
636	10.247	(7.390)	3.493	637	10.274	(7.417)	3.494
(22)	(1.838)	-	(1.860)	(22)	(1.811)	-	(1.833)
-	(275)	-	(275)	-	(1.161)	-	(1.161)
360.326	853.468	24.444	1.238.237	360.327	884.430	24.853	1.269.610
Deprec. Acumuladas							
293.278	747.856	-	1.041.134	293.278	774.721	-	1.067.999
7.157	26.814	-	33.971	7.157	28.508	-	35.665
(569)	638	-	69	(569)	638	-	69
(22)	(1.837)	-	(1.859)	(22)	(1.810)	-	(1.832)
-	(272)	-	(272)	-	(1.158)	-	(1.158)
299.844	773.198	-	1.073.042	299.844	800.899	-	1.100.743
Valor Líquido							
66.431	95.999	13.013	175.442	66.431	99.999	13.113	179.543
60.482	80.270	24.444	165.195	60.483	83.531	24.853	168.867

Do total de investimentos realizados em 2022, destacam-se: (i) a substituição de equipamento de sinalização luminosa no centro de alimentação de pista (CAP) sul no aeroporto de Lisboa (ii) a reabilitação de coletor pluvial no aeroporto do Porto e (iii) a aquisição de viatura de socorros para o aeroporto de Ponta Delgada.



ANA, S.A.				Grupo ANA			
Dominiais	Patrimoniais	Curso	Total	Dominiais	Patrimoniais	Curso	Total
Valor Bruto							
355.977	824.840	21.667	1.202.485	355.977	854.656	22.384	1.233.017
24	233	8.346	8.603	24	804	8.915	9.743
-	-	436	436	-	-	436	436
3.717	20.669	(17.438)	6.949	3.717	21.853	(18.622)	6.948
(9)	(1.542)	-	(1.551)	(9)	(1.701)	-	(1.710)
-	(346)	-	(346)	-	(892)	-	(892)
359.709	843.855	13.013	1.216.577	359.709	874.720	13.113	1.247.542
Deprec. Acumuladas							
284.718	720.513	-	1.005.231	284.718	746.441	-	1.031.159
8.568	28.523	-	37.091	8.568	30.166	-	38.734
1	701	-	702	1	701	-	702
(9)	(1.540)	-	(1.549)	(9)	(1.699)	-	(1.708)
-	(342)	-	(342)	-	(888)	-	(888)
293.278	747.856	-	1.041.134	293.278	774.721	-	1.067.999
Valor Líquido							
71.259	104.327	21.667	197.253	71.259	108.215	22.384	201.858
66.431	95.999	13.013	175.442	66.431	99.999	13.113	179.543

Do total de investimentos realizados em 2021, destacam-se: (i) a alteração da tensão de alimentação do aeroporto de Lisboa, (ii) o caminho circulação FOX – sinalização luminosa e comando controlo, no aeroporto do Porto, e (iii) o investimento de conservação e remodelação do posto de transformação 1, no aeroporto de Faro.

De acordo com a política descrita no ponto 2.5, foram capitalizados no ativo tangível os custos diretos relacionados com as áreas técnicas envolvidas na construção dos ativos do Grupo no exercício de 2022.

Os valores capitalizados têm a seguinte natureza:

	2022	2021
Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas	1	1
Fornecimentos e Serviços Externos	45	27
Gastos com o Pessoal	627	408
	673	436



6. ATIVOS SOB DIREITO DE USO

A rubrica de ativos sob direito de uso apresenta o seguinte detalhe:

ANA, S.A.				Grupo ANA			
Equip. Transporte	Equip. Administrativo	Outros Equipamentos	Total	Equip. Transporte	Equip. Administrativo	Outros Equipamentos	Total
Valor Bruto							
1.346	3.070	23	4.440	1.658	3.070	23	4.751
302	36	-	338	337	36	-	374
-	(74)	-	(74)	-	(74)	-	(74)
(97)	(183)	(15)	(295)	(97)	(183)	(15)	(295)
1.551	2.850	8	4.409	1.898	2.850	8	4.756
Deprec. Acumuladas							
773	2.065	21	2.858	936	2.065	21	3.022
298	588	2	888	358	588	2	949
-	(74)	-	(74)	-	(74)	-	(74)
(96)	(183)	(15)	(294)	(96)	(183)	(15)	(294)
975	2.396	8	3.378	1.199	2.396	8	3.602
Valor Líquido							
574	1.006	2	1.582	722	1.006	2	1.730
577	454	-	1.030	700	454	-	1.154

Os aumentos respeitam a novos contratos de locação de: (i) servidores e (ii) viaturas, registados ao abrigo da IFRS 16.

ANA, S.A.				Grupo ANA			
Equip. Transporte	Equip. Administrativo	Outros Equipamentos	Total	Equip. Transporte	Equip. Administrativo	Outros Equipamentos	Total
Valor Bruto							
1.297	3.808	23	5.128	1.552	3.808	23	5.383
116	47	-	163	218	47	-	265
-	(726)	-	(726)	-	(726)	-	(726)
(66)	(59)	-	(125)	(113)	(59)	-	(171)
1.346	3.070	23	4.440	1.658	3.070	23	4.751
Deprec. Acumuladas							
465	2.052	14	2.531	595	2.052	14	2.661
364	797	7	1.168	443	797	7	1.247
-	(726)	-	(726)	-	(726)	-	(726)
(56)	(59)	-	(115)	(102)	(59)	-	(161)
773	2.065	21	2.858	936	2.065	21	3.022
Valor Líquido							
832	1.756	9	2.597	957	1.756	9	2.722
574	1.006	2	1.582	722	1.006	2	1.730



7. DIREITO DE CONCESSÃO E OUTROS ATIVOS INTANGÍVEIS

Os valores registados na rubrica de direito de concessão referem-se aos montantes investidos por contrapartida da gestão/exploração da rede de aeroportos nacionais, atribuídos no âmbito dos Contratos de Concessão.

Os valores referentes ao direito de concessão e a outros ativos intangíveis têm o seguinte detalhe:

ANA, S.A.		Grupo ANA						
Direito concessão	Outros ativos intangíveis		Direito concessão				Outros ativos intangíveis	
			Ativos	Subsídios	Adiantamentos	Em curso		Total
Valor Bruto								
2.442.391	37.241	Saldo em 01-jan-2022	2.689.445	(273.011)	18	25.939	2.442.391	37.241
14.467	97	Aumentos	-	-	5.328	9.139	14.467	97
(3.906)	660	Transferência	(827)	-	-	(3.079)	(3.906)	660
(328)	(228)	Abates	-	-	(328)	-	(328)	(228)
2.452.624	37.770	Saldo em 31-dez-2022	2.688.618	(273.011)	5.018	31.999	2.452.624	37.770
Amort. Acumuladas								
751.676	33.026	Saldo em 01-jan-2022	880.168	(128.492)	-	-	751.676	33.026
40.653	1.079	Reforços	44.185	(3.532)	-	-	40.653	1.079
(14)	19	Transferências	(14)	-	-	-	(14)	19
-	(228)	Abates	-	-	-	-	-	(228)
792.315	33.896	Saldo em 31-dez-2022	924.339	(132.024)	-	-	792.315	33.896
Valor Líquido								
1.690.715	4.215	Saldo em 01-jan-2022	1.809.277	(144.519)	18	25.939	1.690.715	4.215
1.660.309	3.874	Saldo em 31-dez-2022	1.764.279	(140.987)	5.018	31.999	1.660.309	3.874

Dos investimentos de expansão efetuados em 2022, destacam-se: (i) chapas de cobertura/caleiras escoamento águas pluviais/caixilharia envidraçada no aeroporto de Faro, (ii) a renovação da capacidade do PIER central no aeroporto de Lisboa, e (iii) a construção do pavilhão “instalações provisórias de embarque” no aeroporto de Ponta Delgada.

ANA, S.A.		Grupo ANA						
Direito concessão	Outros ativos intangíveis		Direito concessão				Outros ativos intangíveis	
			Ativos	Subsídios	Adiantamentos	Em curso		Total
Valor Bruto								
2.440.781	34.637	Saldo em 01-jan-2021	2.640.865	(273.011)	19	72.908	2.440.781	34.637
8.340	57	Aumentos	-	-	-	8.340	8.340	57
(6.729)	2.575	Transferência	48.580	-	-	(55.309)	(6.729)	2.575
(1)	(28)	Abates	-	-	(1)	-	(1)	(28)
2.442.391	37.241	Saldo em 31-dez-2021	2.689.445	(273.011)	18	25.939	2.442.391	37.241
Amort. Acumuladas								
711.622	31.931	Saldo em 01-jan-2021	836.583	(124.961)	-	-	711.622	31.931
40.054	1.100	Reforços	43.585	(3.531)	-	-	40.054	1.100
-	23	Transferências	-	-	-	-	-	23
-	(28)	Abates	-	-	-	-	-	(28)
751.676	33.026	Saldo em 31-dez-2021	880.168	(128.492)	-	-	751.676	33.026
Valor Líquido								
1.729.159	2.706	Saldo em 01-jan-2021	1.804.282	(148.050)	19	72.908	1.729.160	2.706
1.690.715	4.215	Saldo em 31-dez-2021	1.809.277	(144.519)	18	25.939	1.690.715	4.215



Dos investimentos de expansão efetuados em 2021 destacam-se: (i) a requalificação do Piso -1 /Cave do aeroporto de Faro, (ii) o prolongamento do caminho de circulação FOX no aeroporto do Porto, e (iii) a extensão da área internacional do Terminal 2 - 1ª Fase, no aeroporto de Lisboa.

As amortizações do período foram calculadas pelo método da linha reta pelo prazo da Concessão.

8. GOODWILL

O goodwill resume-se da seguinte forma:

	2022	2021
Aquisição de 40% da Portway em 2006	1.430	1.430

O goodwill apurado com a aquisição da Portway, S.A. foi gerado em janeiro de 2006, data em que a ANA, S.A. adquiriu a totalidade da participação que a Fraport detinha naquela empresa, ficando assim, como seu único acionista. A participação de capital adquirida, 40%, foi avaliada em 2.704 milhares de euros, valor entregue em numerário pela ANA, S.A. Tendo em consideração os capitais próprios da Subsidiária a 1 de janeiro de 2006, foi apurado um goodwill no montante de 1.430 milhares de euros.

Conforme política definida pela Gestão, no final do ano foi realizado o teste de imparidade a este goodwill.

Relativamente a este teste de imparidade apresentam-se os principais pressupostos:

DETERMINAÇÃO DO VALOR RECUPERÁVEL

O valor recuperável foi determinado pelo valor de uso, dada a inexistência de um justo valor determinado nos termos previstos na IAS 36.

Os pressupostos considerados tiveram subjacente o orçamento da Portway, S.A. para 2023, tendo sido projetados os cash flows até ao final da Concessão, aplicando o discounted cash flow.

A taxa de desconto utilizada foi de 8,09 %.

Não foi identificada perda por imparidade.

ANÁLISE DE SENSIBILIDADE AOS PRESSUPOSTOS UTILIZADOS

Foram efetuadas análises de sensibilidade que ponderaram as condições atualmente prevalecentes nos mercados financeiros, a situação do mercado português de ground handling, bem como a posição competitiva da Portway, S.A.

Do teste de sensibilidade realizado não resultou qualquer perda potencial de imparidade.

9. INVESTIMENTOS EM SUBSIDIÁRIAS, ASSOCIADAS E EMPREENDIMENTOS CONJUNTOS

Os investimentos em subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos detidos pela ANA correspondem ao seguinte:

	Sede	% Detida	Capital Social
Portway - Handling de Portugal, S.A.	Lisboa	100	4.500
PTDF- Portugal Duty Free, Lda.	Lisboa	51	3.060
Cabo Verde Airports, S.A.	Cabo Verde	30	7

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
		Subsidiária		
4.574	4.574	Portway- Handling de Portugal, S.A.	-	-
		Associadas e Empreendimentos Conjuntos		
3.060	-	PTDF- Portugal Duty Free, Lda.	3.291	-
7	-	Cabo Verde Airports, S.A.	7	-
<u>7.641</u>	<u>4.574</u>	Total	<u>3.298</u>	<u>-</u>

A ANA, S.A., na qualidade de empreendedor conjunto, reconhece nas Contas do Grupo o seu interesse no empreendimento conjunto da PTDF, Lda., utilizando o método da equivalência patrimonial de acordo com o definido na IAS 28 Investimentos em Associadas e Empreendimentos Conjuntos.

Nas demonstrações financeiras separadas, o Empreendimento conjunto é registado pelo método do custo, conforme previsto na IAS 27 demonstrações financeiras consolidadas e separadas.

O mesmo procedimento é seguido em relação à participação de 30% detida na sociedade Cabo Verde Airports, S.A., com a operação a iniciar-se em 2023.

Os movimentos ocorridos nas contas consolidadas foram os seguintes:

	PTDF	Cabo Verde Airports
01 de janeiro de 2022	-	-
Participação financeira	3.060	7
Proporção no Resultado Líquido do exercício ⁽¹⁾	231	-
31 de dezembro de 2022	<u>3.291</u>	<u>7</u>

⁽¹⁾ vide nota 38



10. ATIVOS E PASSIVOS FINANCEIROS POR CATEGORIA

A decomposição de ativos e passivos financeiros do Grupo por categoria é a seguinte:

2022	Ativos financeiros ao custo amortizado	Ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral	Ativos ao justo valor por via de resultados	Passivos de cobertura ao justo valor	Passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos/ Passivos não financeiros	Total
Ativos							
Investimentos Financeiros	5.100	1.329	414	-	-	-	6.843
Clientes e Out. Contas a Rec. ⁽¹⁾⁽²⁾	83.433	-	-	-	-	-	83.433
Outros Ativos ⁽²⁾	-	-	-	-	-	19.829	19.829
Caixa e Equiv. de Caixa	354.902	-	-	-	-	-	354.902
	443.435	1.329	414	-	-	19.829	465.007
Passivos							
Empréstimos Obtidos	-	-	-	-	853.108	-	853.108
Passivo de Locação	-	-	-	-	1.142	-	1.142
Instrumentos Derivados	-	-	-	65	-	-	65
Fornec. e Out. Contas a Pag. ⁽³⁾	-	-	-	-	65.749	-	65.749
Outros Passivos ⁽³⁾	-	-	-	-	-	246.235	246.235
	-	-	-	65	919.998	246.235	1.166.298

⁽¹⁾ o montante de clientes e outras contas a receber encontra-se deduzido das perdas por imparidade de ativos.

⁽²⁾ A soma destas rubricas corresponde à rubrica Dívidas a Receber Comerciais e Outras (correntes e não correntes) na Demonstração da Posição Financeira.

⁽³⁾ A soma destas rubricas corresponde à rubrica Dívidas a Pagar e Outros Passivos (correntes e não correntes) na Demonstração da Posição Financeira.

2021	Ativos financeiros ao custo amortizado	Ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral	Ativos ao justo valor por via de resultados	Passivos de cobertura ao justo valor	Passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos/ Passivos não financeiros	Total
Ativos							
Investimentos Financeiros	-	1.386	373	-	-	-	1.759
Clientes e Out. Contas a Rec. ⁽¹⁾⁽²⁾	74.040	-	-	-	-	-	74.040
Outros Ativos ⁽²⁾	-	-	-	-	-	7.085	7.085
Caixa e Equiv. de Caixa	340.150	-	-	-	-	-	340.150
	414.190	1.386	373	-	-	7.085	423.034
Passivos							
Empréstimos Obtidos	-	-	-	-	1.371.865	-	1.371.865
Passivo de Locação	-	-	-	-	1.745	-	1.745
Instrumentos Derivados	-	-	-	958	-	-	958
Fornec. e Out. Contas a Pag. ⁽³⁾	-	-	-	-	38.999	-	38.999
Outros Passivos ⁽³⁾	-	-	-	-	-	233.621	233.621
	-	-	-	958	1.412.609	233.621	1.647.188

⁽¹⁾ o montante de clientes e outras contas a receber encontra-se deduzido das perdas por imparidade de ativos.

⁽²⁾ A soma destas rubricas corresponde à rubrica Dívidas a Receber Comerciais e Outras (correntes e não correntes) na Demonstração da Posição Financeira.

⁽³⁾ A soma destas rubricas corresponde à rubrica Dívidas a Pagar e Outros Passivos (correntes e não correntes) na Demonstração da Posição Financeira.



A hierarquia do justo valor utilizada na mensuração de ativos e passivos financeiros do Grupo (nota 2.22), é a seguinte:

2022	Nível 1	Nível 2	Nível 3	Total
Ativos financeiros				
Ativos financ. ao justo valor por via de resultados	414	-	-	414
Ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral ⁽¹⁾	-	-	1.329	1.329
	<u>414</u>	<u>-</u>	<u>1.329</u>	<u>1.743</u>
Passivos financeiros				
Passivos financeiros de cobertura	-	(65)	-	(65)
	<u>-</u>	<u>(65)</u>	<u>-</u>	<u>(65)</u>

⁽¹⁾ As divulgações exigidas para os ativos mensuráveis ao justo valor de nível 3 estão incluídas na nota 11 - Investimentos Financeiros

2021	Nível 1	Nível 2	Nível 3	Total
Ativos financeiros				
Ativos financ. ao justo valor por via de resultados	373	-	-	373
Ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral ⁽¹⁾	-	-	1.386	1.386
	<u>373</u>	<u>-</u>	<u>1.386</u>	<u>1.759</u>
Passivos financeiros				
Passivos financeiros de cobertura	-	(958)	-	(958)
	<u>-</u>	<u>(958)</u>	<u>-</u>	<u>(958)</u>

⁽¹⁾ As divulgações exigidas para os ativos mensuráveis ao justo valor de nível 3 estão incluídas na nota 11 - Investimentos Financeiros



11. INVESTIMENTOS FINANCEIROS

	2022	2021
Ativos financeiros ao custo amortizado		
Suprimentos - PTDF	5.100	-
Ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral		
Participações de capital - Futuro	1.329	1.386
Ativos financeiros ao justo valor via resultados		
Outros - Fundo de Reserva	145	129
Outros - Fundo de Compensação do Trabalho	270	244
	<u>6.843</u>	<u>1.759</u>

Em 2022 foi celebrado um contrato de suprimento com a PTDF, Lda. O financiamento foi assegurado na proporcionalidade da participação social detida, sendo assim 5.100 milhares de euros da responsabilidade da ANA, S.A. (vide nota 46).

FUTURO

Os ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral, respeitam à participação de 3,89% no capital da Futuro - Sociedade Gestora de Fundos de Pensões, S.A.

O justo valor da participação na Futuro é estimado considerando uma perpetuidade para a evolução do cash flow liberto, atualizado ao custo de oportunidade do capital (5,31%).

	Futuro
Saldo em 1 de janeiro de 2021	888
Varição do justo valor	498
Saldo em 31 de dezembro de 2021	<u>1.386</u>
Varição do justo valor	(57)
Saldo em 31 de dezembro de 2022	<u>1.329</u>



Da análise de sensibilidade realizada ao justo valor, fazendo variar a taxa de crescimento mais 10 p.b. e menos 10 p.b. e o custo de capital mais 100 p.b. e menos 100 p.b., obteve-se os seguintes resultados:

	Futuro	Taxa de crescimento		
		0,40%	0,50%	0,60%
Custo de Capital	4,31%	1.345	1.371	1.397
	5,31%	1.155	1.171	1.188
	6,31%	1.029	1.040	1.052

FUNDO DE RESERVA E FUNDO DE COMPENSAÇÃO DO TRABALHO

Os ativos financeiros ao justo valor através de resultados respeitam ao Fundo de Reserva e ao Fundo de Compensação do Trabalho (FCT) estabelecido pela Lei nº 70/2013, de 30 de agosto.

O Fundo de Reserva corresponde ao overfunding existente no Fundo de Pensões – ANA Complementos.

O justo valor destes investimentos é apurado com base na cotação de mercado.

Fundo de Reserva	
Saldo em 1 de janeiro de 2021	115
Variação do justo valor	14
Saldo em 31 de dezembro de 2021	129
Variação do justo valor	16
Saldo em 31 de dezembro de 2022	145

O Fundo de Compensação do Trabalho registava, a 31 de dezembro de 2022 e 2021, os seguintes montantes:

Fundo de Compensação do Trabalho	2022	2021
ANA, S.A.	136	123
Portway, S.A.	134	121
Saldo em 31 de dezembro	270	244



12. DÍVIDAS A RECEBER COMERCIAIS E OUTRAS – NÃO CORRENTES

As dívidas a receber comerciais e outras - não correntes apresentam a seguinte composição:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
33	41	Garantias Prestadas a Terceiros	33	41
820	946	Acréscimos e Diferimentos	820	946
<u>852</u>	<u>986</u>		<u>852</u>	<u>987</u>

13. ATIVOS E PASSIVOS POR IMPOSTOS DIFERIDOS

Para efeitos de apuramento dos ativos e passivos por impostos diferidos foram utilizadas as seguintes taxas de imposto:

	2022	2021
ANA, S.A.	31,15%	30,81%
Portway, S.A.	24,23%	22,50%

Em 2022, as taxas consideradas para o cálculo dos impostos diferidos consideraram a taxa estimada para 2023.



O detalhe dos ativos e passivos por impostos diferidos, de acordo com as diferenças temporárias que os geraram, é o seguinte:

	Grupo ANA								
	2021		Movimentos 2022				2022		
	Base	Imposto diferido	Taxa	Impacto em Resultados Alteração taxa	Mov Resultados	Impacto em Capital Próprio Alteração taxa	Mov Cap Próprio	Base	Imposto diferido
Ativos por Impostos Diferidos									
Provisões não aceites fiscalmente	29.592	9.117	31,15%	101	1.782	-	-	35.312	11.000
Contribuições FP não aceites fiscalmente	5.209	1.605	31,15%	18	-	-	-	5.209	1.623
Benefícios de Reforma	2.521	777	31,15%	(4)	290	12	(46)	3.305	1.029
Instrumentos Derivados	953	294	31,15%	7	2	(5)	(278)	65	20
Amortizações não aceites fiscalmente	8.404	2.589	31,15%	29	(856)	-	-	5.657	1.762
Resp. contratuais- Concessão	159.371	49.102	31,15%	542	2.027	-	-	165.879	51.671
Prejuízos Fiscais	27.063	5.683	21,00%	-	(5.683)	-	-	-	-
Total ANA	233.113	69.167		693	(2.438)	7	(324)	215.427	67.105
Provisões não aceites fiscalmente	1.835	413	24,23%	32	(89)	-	-	1.468	356
Prejuízos Fiscais	7.347	1.543	21,00%	-	(1.543)	-	-	-	-
Total Filiais	9.182	1.956		32	(1.632)	-	-	1.468	356
ANA- Ativos por Impostos Diferidos	233.113	69.167		693	(2.438)	7	(324)	215.427	67.105
Grupo ANA- Ativos por Impostos Diferidos	242.295	71.123		725	(4.070)	7	(324)	216.895	67.461
Passivos por Impostos Diferidos									
Reavaliações de Ativos imobiliz.	3.727	1.149	31,15%	13	(34)	-	-	3.619	1.128
Ativos Financeiros	1.428	440	31,15%	-	5	4	(18)	1.386	431
Total ANA	5.155	1.589		13	(29)	4	(18)	5.005	1.559
Outros	-	-	21,00%	-	893	-	-	4.250	893
Total Filiais	-	-		-	893	-	-	4.250	893
ANA- Passivos por Impostos Diferidos	5.155	1.589		13	(29)	4	(18)	5.005	1.559
Grupo ANA- Passivos por Impostos Diferidos	5.155	1.589		13	864	4	(18)	9.255	2.452



	Grupo ANA								
	2020		Movimentos 2021					2021	
	Base	Imposto diferido	Taxa	Impacto em Resultados		Impacto em Capital Próprio		Base	Imposto diferido
				Alteração taxa	Mov Resultados	Alteração taxa	Mov Cap Próprio		
Ativos por Impostos Diferidos									
Provisões não aceites fiscalmente	32.752	9.691	30,81%	400	(974)	-	-	29.592	9.117
Contribuições FP não aceites fiscalmente	5.209	1.541	30,81%	64	-	-	-	5.209	1.605
Benefícios de Reforma	2.305	682	30,81%	(20)	141	48	(74)	2.521	777
Instrumentos Derivados	1.494	442	30,81%	28	(1)	(9)	(166)	953	294
Amortizações não aceites fiscalmente	11.747	3.476	30,81%	143	(1.030)	-	-	8.404	2.589
Resp. contratuais- Concessão	138.875	41.093	30,81%	1.694	6.315	-	-	159.371	49.102
Prejuízos Fiscais	64.599	13.566	21,00%	-	(7.883)	-	-	27.063	5.683
Total ANA	256.981	70.491		2.309	(3.432)	39	(240)	233.113	69.167
Provisões não aceites fiscalmente	1.017	229	22,50%	-	184	-	-	1.835	413
Prejuízos Fiscais	9.705	2.038	21,00%	-	(495)	-	-	7.347	1.543
Total Filiais	10.722	2.267		-	(311)	-	-	9.182	1.956
ANA- Ativos por Impostos Diferidos	256.981	70.491		2.309	(3.432)	39	(240)	233.113	69.167
Grupo ANA- Ativos por Impostos Diferidos	267.703	72.758		2.309	(3.743)	39	(240)	242.295	71.123
Passivos por Impostos Diferidos									
Reavaliações de Ativos imobiliz.	3.836	1.135	30,81%	47	(33)	-	-	3.727	1.149
Ativos Financeiros	916	271	30,81%	2	4	10	153	1.428	440
Total ANA	4.752	1.406		49	(29)	10	153	5.155	1.589
ANA- Passivos por Impostos Diferidos	4.752	1.406		49	(29)	10	153	5.155	1.589
Grupo ANA- Passivos por Impostos Diferidos	4.752	1.406		49	(29)	10	153	5.155	1.589

14. INVENTÁRIOS

O detalhe dos inventários é o seguinte:

ANA, S.A.		Grupo ANA		
2022	2021	2022	2021	
99	99	Mercadorias	738	767
431	393	Mat. Primas, Subsidiárias e de Consumo	431	393
530	492		1.170	1.159



15. DÍVIDAS A RECEBER COMERCIAIS E OUTRAS – CORRENTES

O detalhe da rubrica dívidas a receber comerciais e outras – correntes é o seguinte:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
102.425	98.707	Clientes	110.006	105.779
13.531	12.394	Dev. Diversos e outros Valores a Receber	13.297	12.849
10.827	1.543	Acréscimos de Rendimentos	11.723	1.994
450	733	Subsídios a Receber	450	733
6.463	3.352	Pagamentos Antecipados	7.286	4.145
133.696	116.729		142.762	125.500
(33.696)	(38.508)	Perdas por Imparidade de Dív. de Clientes ⁽¹⁾	(36.672)	(41.673)
(3.619)	(3.626)	Perdas por Imparidade de Dív. de Terceiros ⁽¹⁾	(3.681)	(3.688)
(37.316)	(42.134)		(40.353)	(45.361)
96.380	74.595		102.409	80.138

⁽¹⁾ Vide Nota 16

O valor contabilístico deduzido das perdas de imparidade das dívidas comerciais a receber aproxima-se do seu justo valor.

A evolução da rubrica de clientes decorre, essencialmente, da faturação a clientes de montantes cujo pagamento não se verificou em 2022. O aumento desta rubrica está diretamente relacionado com o aumento da atividade operacional em 2022, quando comparado com o ano de 2021.

A rubrica de acréscimos de rendimentos corresponde, fundamentalmente, à estimativa de valores a faturar a clientes no exercício seguinte.

A rubrica de pagamentos antecipados está relacionada, essencialmente, com os fornecimentos e serviços externos cujo pagamento já ocorreu, mas o seu custo ainda não se efetivou por respeitar a períodos subsequentes.



A antiguidade dos valores a receber no Grupo é a seguinte:

2022	Não vencidos	Mora			Total
		0 - 6 meses	6 - 12 meses	> 12 meses	
Clientes c/c	54.147	18.529	1.155	36.175	110.006
Outros Devedores	1.994	6.727	42	4.534	13.297

2021	Não vencidos	Mora			Total
		0 - 6 meses	6 - 12 meses	> 12 meses	
Clientes c/c	35.839	24.709	5.071	40.160	105.779
Outros Devedores	1.551	6.933	370	3.995	12.849

A gestão de risco de crédito segue o definido na nota 3.1.

16. PERDAS POR IMPARIDADE DE ATIVOS

As perdas por imparidade apuradas no exercício foram reconhecidas como gastos na demonstração dos resultados. Da mesma forma, a reversão de perdas por imparidade foi reconhecida como rendimento na demonstração dos resultados.

Os movimentos registados nas rubricas de perdas por imparidade foram os seguintes:

	2022				
	Saldo Inicial	Impacto em resultados		Desreconhecimento em balanço	Saldo Final
		Aumento	Reversão		
Perdas por Imparidade de Dívidas de Clientes					
ANA, S.A.	38.508	1.139	(5.935)	(15)	33.696
Portway, S.A.	3.165	143	(333)	-	2.976
	<u>41.673</u>	<u>1.281</u>	<u>(6.268)</u>	<u>(15)</u>	<u>36.672</u>
Perdas por Imparidade de Dívidas de Outros Terceiros					
ANA, S.A.	3.626	-	(7)	-	3.619
Portway, S.A.	62	-	-	-	62
	<u>3.688</u>	<u>-</u>	<u>(7)</u>	<u>-</u>	<u>3.681</u>
	<u>45.361</u>	<u>1.281</u>	<u>(6.275)</u>	<u>(15)</u>	<u>40.352</u>

A ANA, S.A. procedeu em 2022, à regularização do IVA em créditos de cobrança duvidosa, nos termos do artigo 78.º - A do código do IVA, a qual se encontra refletida nas reversões por imparidade de dívida de clientes, num total de 1.219 milhares de euros.

O montante das reversões incorpora, igualmente, os valores recebidos, no ano de 2022, no montante de 4.716 milhares de euros.

As perdas por imparidade registadas refletem a política de gestão de risco descrita na nota 3 e tiveram por base o valor presente dos fluxos de caixa estimados das dívidas a receber.



	2021			
	Saldo Inicial	Impacto em resultados		Saldo Final
		Aumento	Reversão	
Perdas por Imparidade de Dívidas de Clientes				
ANA, S.A.	35.281	8.924	(5.697)	38.508
Portway, S.A.	3.034	360	(229)	3.165
	<u>38.317</u>	<u>9.284</u>	<u>(5.927)</u>	<u>41.673</u>
Perdas por Imparidade de Dívidas de Outros Terceiros				
ANA, S.A.	3.629	-	(2)	3.626
Portway, S.A.	62	-	-	62
	<u>3.690</u>	<u>-</u>	<u>(2)</u>	<u>3.688</u>
	<u>42.007</u>	<u>9.284</u>	<u>(5.929)</u>	<u>45.361</u>

17. OBRIGAÇÕES COM BENEFÍCIOS DE REFORMA

As obrigações com benefícios de reforma respeitam apenas à ANA, S.A., tal como referido na nota 2.17. O Fundo de Pensões Complementar tem associado dois planos, um dos quais de benefício definido.

PLANO DE BENEFÍCIO DEFINIDO

Para o apuramento das responsabilidades com serviços passados do Plano de Benefício Definido, que abrange apenas uma população de pensionistas, são efetuados cálculos atuariais utilizando o método das rendas vitalícias imediatas.

Os pressupostos atuariais utilizados no apuramento das responsabilidades com serviços passados do Plano de Benefício Definido foram os seguintes:

	2022	2021
Tábua de Mortalidade	TV 88/90	TV 88/90
Taxa técnica	3,75%	1,05%
Taxa de crescimento da pensão (CGA)	1,50%	1,50%
Taxa de crescimento da pensão (SS)	1,50%	1,50%



Com base nos estudos atuariais, foram apurados os seguintes valores:

	2022	2021	2020	2019	2018
Património do Fundo antes da contribuição adicional	2.479	3.015	3.335	3.442	3.504
Cobertura do défice de financiamento	798	229	10	176	247
Património do Fundo (a)	3.277	3.244	3.345	3.618	3.751
Responsabilidades com o plano (b)	3.513	4.411	4.968	5.497	5.196
(Insuficiência)/ Excesso de financiamento (a)-(b)	(236)	(1.167)	(1.623)	(1.879)	(1.445)

O Fundo apresenta deficit de financiamento, encontrando-se a respetiva responsabilidade registada pela Empresa.

A ANA, S.A. tem colmatado em cada exercício o défice segundo o cenário mínimo exigido pela Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF).

Efetuada uma análise de sensibilidade para os valores a 31 de dezembro de 2022, fazendo variar a taxa técnica mais 50 p.b. e menos 50 p.b., os resultados atuariais são os seguintes:

Taxa técnica	3,25%	4,25%
Património do Fundo	3.277	3.277
Responsabilidades com o plano	3.634	3.400
(Insuficiência)/ Excesso	(357)	(123)

O património do Fundo evidencia o seguinte peso médio por classe de ativo financeiro:

	2022	2021
Ações	23,00%	21,90%
Obrigações	56,00%	56,90%
Imobiliário	0,10%	0,10%
Outros Fundos	19,00%	18,80%
Liquidez	2,00%	2,30%
	100%	100%



Os movimentos ocorridos no patrimônio do Fundo foram os seguintes:

	2022	2021
Saldo inicial	3.244	3.345
Pensões pagas	(286)	(413)
Contribuições	798	229
Rendimento do fundo	(479)	83
Saldo final	<u>3.277</u>	<u>3.244</u>

Os movimentos ocorridos nas responsabilidades do plano resumem-se como segue:

	2022	2021
Saldo inicial	4.411	4.968
(Ganho) / Perda de Benefícios	-	(30)
Juro líquido ⁽¹⁾	45	37
Remensurações - pressupostos financeiros	(580)	(90)
Remensurações - ajuste de experiência	(77)	(61)
Benefícios pagos	(286)	(413)
Saldo final	<u>3.513</u>	<u>4.411</u>

⁽¹⁾ Efeito juro líquido sobre as responsabilidades do plano a 1 de janeiro



Os movimentos ocorridos nas responsabilidades do plano – impactos nos gastos com pessoal, demonstração de rendimento integral e demonstração da posição financeira, apresentam a seguinte decomposição:

	Demonstração de Resultados	Rendimento Integral	Demonstração da Posição Financeira
Saldo em 1 de janeiro de 2021			<u>(1.623)</u>
Custo do ano 2021			
Juro líquido	(13)		
	<u>(13)</u>		
Contribuições do exercício			<u>229</u>
Retorno dos ativos do plano		59	
Ganhos / (perdas) variação pressupostos financeiros		90	
Ganhos / (perdas) ajuste de experiência		61	
Ganhos / (perdas) de benefícios		30	
		<u>240</u>	
Saldo em 31 de dezembro de 2021			<u>(1.167)</u>
Custo do ano 2022			
Juro líquido	(15)		
	<u>(15)</u>		
Contribuições do exercício			<u>798</u>
Retorno dos ativos do plano		(509)	
Ganhos / (perdas) variação pressupostos financeiros		580	
Ganhos / (perdas) ajuste de experiência		77	
Ganhos / (perdas) de benefícios		-	
		<u>148</u>	
Saldo em 31 de dezembro de 2022			<u>(236)</u>

PLANO DE CONTRIBUIÇÃO DEFINIDA

A Comissão Executiva da ANA, S.A. decidiu suspender, no período de 1 de novembro de 2021 a novembro de 2024, as suas contribuições mensais que estavam previstas antes, no Contrato Constitutivo do Fundo de Pensões ANA.

Não obstante esta suspensão, os trabalhadores da ANA, S.A. têm ainda a possibilidade de contribuírem para o plano referido.



18. IMPOSTO CORRENTE

O Imposto corrente apresenta a seguinte composição:

ANA, S.A.		Grupo ANA	
2022	2021	2022	2021
Ativo			
-	(5.616)	-	(5.615)
-	6.236	-	6.236
-	620	-	622
Passivo			
147.150	-	147.707	-
(9.612)	-	(9.612)	-
(2.192)	-	(2.192)	-
135.346	-	135.903	-

O Grupo ANA e as restantes sociedades portuguesas que integram o perímetro do Grupo VINCI em Portugal, são tributadas em sede de IRC ao abrigo do regime especial de tributação dos grupos de sociedades (RETGS) (vide nota 2.23).

O resultado fiscal apurado por cada uma das sociedades é registado na ANA, S.A. (vide nota 46). Em 31 de dezembro de 2022, o montante de imposto corrente de 147.150 milhares de euros, inclui 3.565 milhares de euros relativos à responsabilidade gerada no perímetro fiscal. Em 31 de dezembro de 2021, o montante de imposto corrente de 5.616 milhares de euros inclui 332 milhares de euros a pagar relativos à responsabilidade gerada no perímetro fiscal.

As empresas incluídas no perímetro do RETGS são as seguintes:

Sociedade	Ano de integração no RETGS
ANA, S.A.	2017
Portway, S.A.	2017
VINCI Energies Portugal, S.A.	2017
Sotécnica, S.A.	2017
Sotécnica Açores, Lda.	2017
Cegelec, Lda.	2017
Rodio Portugal, S.A.	2017
Sixense Portugal, Lda.	2017
Freyssinet, Lda.	2018
Axianseu - Digital Solutions, S.A.	2019
Axianseu II - Digital Consulting, S.A.	2022
Cegelec Oil & Gas Portugal, S.A.	2022
Sunmind Faro, Unipessoal Lda.	2022

21. RESERVAS

As reservas evidenciaram os seguintes movimentos:

ANA, S.A	Não Distribuíveis			Distribuíveis			Total
	Legais	Outras	Total	Livres	Outras	Total	
Saldo em 01 de janeiro de 2021	40.000	1.301	41.301	40.703	517	41.220	82.521
Outros Movimentos	-	-	-	-	363	363	363
Variação Justo Valor de Ativos e Passivos Financeiros	-	335	335	-	-	-	335
Saldo em 31 de dezembro de 2021	40.000	1.636	41.636	40.703	880	41.583	83.219
Saldo em 01 de janeiro de 2022	40.000	1.636	41.636	40.703	880	41.583	83.219
Outros Movimentos	-	-	-	-	725	725	725
Benefícios de Reforma	-	-	-	-	(2.552)	(2.552)	(2.552)
Variação Justo Valor de Ativos e Passivos Financeiros	-	(43)	(43)	-	-	-	(43)
Saldo em 31 de dezembro de 2022	40.000	1.593	41.593	40.703	(947)	39.756	81.349

A rubrica outros movimentos inclui os movimentos do exercício referentes ao benefício de reforma (nota 17) e aos instrumentos financeiros derivados (nota 26).

Grupo ANA	Não Distribuíveis			Distribuíveis			Total
	Legais	Outras	Total	Livres	Outras	Total	
Saldo em 01 de janeiro de 2021	40.000	1.301	41.301	40.703	517	41.220	82.521
Outros Movimentos	-	-	-	-	363	363	363
Reservas da Filial	-	-	-	-	-	-	-
Variação Justo Valor de Ativos e Passivos Financeiros	-	335	335	-	-	-	335
Saldo em 31 de dezembro de 2021	40.000	1.636	41.636	40.703	880	41.583	83.219
Saldo em 01 de janeiro de 2022	40.000	1.636	41.636	40.703	880	41.583	83.219
Outros Movimentos	-	-	-	-	725	725	725
Benefícios de Reforma	-	-	-	-	(2.552)	(2.552)	(2.552)
Variação Justo Valor de Ativos e Passivos Financeiros	-	(43)	(43)	-	-	-	(43)
Saldo em 31 de dezembro de 2022	40.000	1.593	41.593	40.703	(947)	39.756	81.349



22. RESULTADOS TRANSITADOS

Os resultados transitados evidenciam os seguintes movimentos:

ANA, S.A.				Grupo ANA		
Não Distribuíveis	Distribuíveis	Total		Não Distribuíveis	Distribuíveis	Total
20.003	442.972	462.975	Saldo em 01 de janeiro de 2021	20.947	448.701	469.648
-	(72.139)	(72.139)	Aplicação do resultado do ano anterior	-	(79.704)	(79.704)
-	215	215	Benefícios de Reforma	-	215	215
20.003	371.048	391.051	Saldo em 31 de dezembro de 2021	20.947	369.212	390.159
20.003	371.048	391.051	Saldo em 01 de janeiro de 2022	20.947	369.212	390.159
-	27.486	27.486	Aplicação do resultado do ano anterior	-	25.531	25.531
-	2.552	2.552	Benefícios de Reforma	-	2.552	2.552
20.003	401.086	421.089	Saldo em 31 de dezembro de 2022	20.947	397.296	418.243

Na rubrica de resultados transitados está relevado o montante de 20.003 milhares de euros referentes a reavaliações legais. Em conformidade com os diplomas legais aplicáveis esta reserva só pode ser utilizada na cobertura de prejuízos ou no aumento do capital social.

23. CONCILIAÇÃO ENTRE CAPITAL PRÓPRIO INDIVIDUAL E CAPITAL PRÓPRIO CONSOLIDADO

O capital próprio individual e consolidado evidencia as seguintes diferenças:

Capital Próprio	2022	2021
ANA, S.A.	1.026.836	701.756
Impacto da Subsidiária		
Capital próprio	9.581	298
Anulação Inv. Financeiro	(4.574)	(4.574)
<i>Goodwill</i>	1.430	1.430
Impacto das Associadas e Empreendimentos conjuntos		
Proporção no Resultado líquido do exercício	231	-
Grupo Ana	1.033.505	698.910



24. EMPRÉSTIMOS

Os empréstimos apresentam o seguinte detalhe:

ANA, S.A.		Empréstimos Não Correntes	Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
826.575	68.620	Empréstimos	826.575	68.620
<u>826.575</u>	<u>68.620</u>		<u>826.575</u>	<u>68.620</u>

ANA, S.A.		Empréstimos Correntes	Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
14.245	1.286.388	Empréstimos	14.245	1.286.388
17.117	3.143	Empréstimos Portway, S.A.	-	-
12.288	16.857	Juros a Liquidar	12.288	16.857
<u>43.649</u>	<u>1.306.389</u>		<u>26.533</u>	<u>1.303.245</u>

As variações dos passivos de financiamento apresentam a seguinte decomposição:

	ANA, S.A.				
	Empréstimos	Juros empréstimos	Subtotal	Locação (nota 25)	Total
Saldo em 01 de janeiro de 2022	1.358.151	16.857	1.375.008	1.582	1.376.590
Alterações decorrentes de fluxos de caixa					
Atividades de financiamento	(500.215)	(40.046)	(540.261)	(943)	(541.204)
Outros movimentos via balanço	-	-	-	336	336
Outros movimentos via resultados	-	35.477	35.477	23	35.500
Saldo em 31 de dezembro de 2022	<u>857.937</u>	<u>12.288</u>	<u>870.224</u>	<u>997</u>	<u>871.222</u>

	Grupo ANA				
	Empréstimos	Juros Empréstimos	Subtotal	Locação (nota 25)	Total
Saldo em 01 de janeiro de 2022	1.355.008	16.857	1.371.865	1.745	1.373.610
Alterações decorrentes de fluxos de caixa					
Atividades de financiamento	(514.188)	(40.020)	(554.208)	(999)	(555.207)
Outros movimentos via balanço	-	-	-	372	372
Outros movimentos via resultados	-	35.450	35.450	25	35.475
Saldo em 31 de dezembro de 2022	<u>840.820</u>	<u>12.287</u>	<u>853.107</u>	<u>1.142</u>	<u>854.249</u>



Os empréstimos têm a seguinte composição:

Contrato	Taxa de Juro	Montante em dívida					
		Não corrente		Corrente		Justo valor	
		2022	2021	2022	2021	2022	2021
BEI 02	Fixa	7.125	14.191	7.066	7.009	13.647	20.567
BEI 02	Variável + Spread Fixo	5.625	7.500	1.875	1.875	7.500	9.375
	Fixa	5.625	7.500	1.875	1.875	6.882	8.784
BEI 09	Fixa Revisível	20.000	21.905	1.905	1.905	19.006	21.544
	Variável + Spread Fixo Revisível	16.000	17.524	1.524	1.524	17.523	19.048
Emp. Obrig. 2022/2029	Variável ^{aj}	772.200	-	-	-	772.200	-
Emp. Obrig. 2013/2022	Variável ^{aj}	-	-	-	100.000	-	100.000
Emp. Obrig. 2013/2022	Variável ^{aj}	-	-	-	732.200	-	732.200
Linha de Crédito	Variável ^{aj}	-	-	-	440.000	-	440.000
		826.575	68.620	14.245	1.286.388	836.759	1.351.518

^{aj} Financiamentos com a VINCI Airports, SAS (vide nota 46)

Tendo o financiamento anterior com o Grupo Vinci atingido a maturidade, a ANA, S.A., em julho de 2022, obteve novo financiamento junto do mesmo, no montante total de 772.200 milhares de euros. O novo financiamento atingirá a maturidade no ano de 2029 e pagará juros à taxa variável Euribor 6M + spread de 3%.

Em 2022, não se registaram contratações de novos financiamentos junto do BEI. Os reembolsos de capital dos empréstimos contratados com o BEI registaram um montante global de 14.188 milhares de euros, de acordo com os montantes previstos no serviço da dívida contratada.

O valor de mercado dos empréstimos de médio/longo prazo do Grupo, contratados a taxa fixa e taxa fixa revisível, é calculado com base nos cash flows futuros, descontados às taxas de juros estimadas a médio/longo prazo (taxas forward).

No caso dos empréstimos a taxa fixa revisível, considera-se como pressuposto que passarão a taxa variável no próximo período de revisão da taxa.

O ano de 2022 foi de mudança no que toca ao comportamento das taxas de juro de referência. Depois de um largo período temporal em que as taxas de juro de referência apresentaram valores negativos, ou muito próximos de zero, 2022 inverteu esta tendência, tendo-se verificado uma subida gradual e com tendência para níveis mais elevados ao longo dos próximos anos. Esta mudança de comportamento acaba por estar diretamente relacionada com o incremento significativo da inflação nos diversos estados-membros, tendo a taxa de juro refletido esse mesmo comportamento.

Nas tabelas que de seguida se apresentam, destacamos o incremento de algumas das taxas de juro, as quais contribuirão para um aumento dos encargos financeiros relativos aos empréstimos contratados a taxa variável.



2022	Primeiro reembolso	Último reembolso	Taxa de juro	Período de pagamento de juros	Taxa juro média (%)
Empréstimos ANA, S.A.					
BEI 02					
A+B	15/09/2009	15/09/2024	Fixa	Tranche A1 - Anual	0,17%
			Fixa	Tranches A2, A3, A4 e B1 - Anual	0,89%
			Fixa	Tranche B2 - Anual	4,25%
C	15/09/2011	15/09/2026	Variável + <i>Spread</i> Fixo	Tranche C1 - Trimestral ^{a)}	0,86%
			Fixa	Tranche C2 - Anual	1,10%
BEI 09	15/12/2013	15/06/2034	Fixa Revisível	Tranche D1 - Semestral	1,42%
			Variável + <i>Spread</i> Fixo Revisível	Tranche D2 - Semestral	0,68%
Emp. Obrig. 2013/2022	<i>Bullet</i>	31/07/2022	Variável	Semestral	3,03%
Emp. Obrig. 2013/2022	<i>Bullet</i>	31/07/2022	Variável	Semestral	3,03%
Linha de Crédito	<i>Bullet</i>	31/07/2022	Variável	Semestral	3,03%
Emp. Obrig. 2022/2029	<i>Bullet</i>	31/07/2029	Variável	Semestral ^{b)}	-

^{a)} A empresa dispõe de instrumento de cobertura associado a este empréstimo (*vide* nota 26)

^{b)} O pagamento de juros irá ocorrer em janeiro de 2023

2021	Primeiro reembolso	Último reembolso	Taxa de juro	Período de pagamento de juros	Taxa juro média (%)
Empréstimos ANA, S.A.					
BEI 02					
A+B	15/09/2009	15/09/2024	Fixa	Tranche A1 - Anual	0,17%
			Fixa	Tranches A2, A3, A4 e B1 - Anual	0,89%
			Fixa	Tranche B2 - Anual	4,25%
C	15/09/2011	15/09/2026	Variável + <i>Spread</i> Fixo	Tranche C1 - Trimestral ^{a)}	0,36%
			Fixa	Tranche C2 - Anual	1,10%
BEI 09	15/12/2013	15/06/2034	Fixa Revisível	Tranche D1 - Semestral	1,42%
			Variável + <i>Spread</i> Fixo Revisível	Tranche D2 - Semestral	0,25%
Emp. Obrig. 2013/2022	<i>Bullet</i>	31/07/2022	Variável	Semestral	3,04%
Emp. Obrig. 2013/2022	<i>Bullet</i>	31/07/2022	Variável	Semestral	3,04%
Linha de Crédito	<i>Bullet</i>	31/07/2022	Variável	Semestral	3,04%

^{a)} A empresa dispõe de instrumento de cobertura associado a este empréstimo (*vide* nota 26)



COVENANTS GERAIS DOS EMPRÉSTIMOS DO GRUPO ANA

Os contratos de financiamento das empresas do Grupo ANA incorporam de um conjunto de covenants, dos quais destacamos:

- Contratos de Financiamento

Empresa	Contratos de Financiamento	Dívida Contratada	Dívida Atual 31/12/2022	Covenant	Limite	Covenant 31/12/2022
ANA, S.A.	Contratos de Financiamento BEI	329.784	68.620	Controlo Acionista do Mutuário (VINCI, S.A.) ⁽¹⁾	> 50%	100%
				Limite ao Endividamento Externo das Subsidiárias	< 20% Dívida Sénior Bruta Consolidada ⁽²⁾	0%
				Rácios Financeiros ⁽³⁾:		
				Dívida Sénior Líquida/EBITDA	< 5 x	-0,47
				EBITDA/Custos Financeiros Líquidos Consolidados	> 4,75 x	29,05
				Acesso a Liquidez ⁽⁴⁾	mínimo de duas vezes a média mensal do rédito consolidado	100% (cash pooling)

- (1) O BEI poderá exigir o reembolso antecipado dos financiamentos, caso: (i) ocorra a aquisição de uma participação superior a 50% no capital social da VINCI, S.A. e/ou de mais de 50% dos direitos de voto na VINCI, S.A.; ou (ii) a VINCI, S.A. deixe de deter uma participação, direta ou indireta, superior a 50% no capital social da ANA, S.A. e/ou 50% dos direitos de voto na ANA, S.A.
- (2) Esta percentagem exclui os financiamentos ou empréstimos concedidos pelo BEI a quaisquer sociedades do Grupo e dívida financeira não sujeita a recurso.
- (3) Os rácios financeiros têm uma dupla função de covenant e de base de cálculo para aplicação de uma margem adicional a aplicar durante o período de vigência de cada um dos contratos de financiamento. Se em algum momento o rácio dívida sénior líquida/EBITDA e/ou o rácio EBITDA/custos financeiros líquidos consolidados ultrapassar(em) os limites referidos, o banco poderá exigir a prestação de garantias adicionais ou exigir o reembolso antecipado do crédito global BEI.
- (4) A ANA, S.A. tem de assegurar que beneficiará de um acesso incondicional a fundos de liquidez de curto prazo, num montante mínimo de duas vezes a média mensal do seu rédito consolidado, através de: (i) contratos de financiamento de crédito renovável (revolving) concedido por bancos comerciais ou pela VINCI Airports, SAS em condições de mercado; ou (ii) mecanismo de cash pooling do Grupo VINCI.

O incumprimento destes covenants será considerado como um evento de reembolso antecipado obrigatório do Crédito Global BEI.

À data de 31 de dezembro de 2022, o Grupo cumpria com os rácios financeiros contratados com o BEI.

- Contrato de Concessão

O Contrato de Concessão entre a ANA, S.A. e o Estado Português, assinado em 14 de dezembro de 2012, estipula que o rácio máximo de cobertura do serviço da dívida (rácio entre a dívida sénior e o EBITDA definido no Contrato de Concessão) deverá ser igual a 6:1.

À data de 31 de dezembro de 2022, o Grupo cumpria com o *covenant* estabelecido.



25. PASSIVO DE LOCAÇÃO

ANA, S.A.		Passivo de Locação	Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
437	669	Passivo de Locação Não Corrente	496	770
560	913	Passivo de Locação Corrente	645	976
997	1.582		1.142	1.745

A rubrica do passivo de locação corrente inclui um montante de 3 mil euros e de 6 mil euros, em 2022 e 2021, respetivamente, referente a acréscimos de custos de juros de locação.

CONTRATOS DE LOCAÇÃO

As condições dos contratos de locação do Grupo ANA, S.A., existentes a 31 de dezembro de 2022, apresentam-se evidenciadas na tabela abaixo:

Ano primeira prestação	Ano última prestação	Tipo de taxa de juro	Periodicidade	Capital em Dívida em 31-12-2022
Locação ANA, S.A.				
2017	2023	Fixa	Mensal	1
2017	2024	Fixa	Mensal	4
2018	2023	Fixa	Mensal	7
2019	2023	Fixa	Mensal	17
2019	2023	Fixa	Trimestral	156
2020	2024	Fixa	Mensal	315
2020	2025	Fixa	Trimestral	209
2021	2024	Fixa	Mensal	19
2021	2025	Fixa	Mensal	23
2021	2026	Fixa	Trimestral	36
2022	2025	Fixa	Mensal	173
2022	2027	Fixa	Trimestral	34
				994
Locação restantes valores do Grupo ANA, S.A.				
2019	2023	Fixa	Mensal	13
2021	2025	Fixa	Mensal	55
2022	2026	Fixa	Mensal	44
2019	2023	Variável	Mensal	32
				145



As responsabilidades assumidas com locações, por períodos temporais, apresentam-se com o seguinte detalhe:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
		Bens adquiridos com recurso a locação		
555	579	Equipamento de transporte	700	743
439	994	Equipamento administrativo	439	994
-	2	Outros Equipamentos	-	2
		Futuros pagamentos mínimos		
574	927	Até 1 ano	659	991
448	681	De 1 ano até 5 anos	507	783
		Juros		
17	20	Até 1 ano	17	21
11	13	De 1 ano até 5 anos	11	14
		Valor presente dos pagamentos mínimos		
557	907	Até 1 ano	642	969
437	669	De 1 ano até 5 anos	496	770

26. INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVADOS PASSIVOS

	2022		2021	
	Notional	Justo valor	Notional	Justo valor
Designados como cobertura de fluxos de caixa				
Swap taxa de juro	7.500	(65)	9.375	(958)
Total de derivados	7.500	(65)	9.375	(958)

O Grupo ANA tem contratado a 31 de dezembro de 2022, um instrumento financeiro derivado com um notional atual de 7.500 milhares de euros (inicialmente de 30.000 milhares de euros) sobre a taxa de juro (swap taxa de juro).

Este derivado foi designado numa relação de cobertura de fluxos de caixa. O objetivo é efetuar a cobertura do risco de taxa de juro associado aos pagamentos de juros indexados à taxa variável decorrentes de passivos financeiros, transformando a taxa de juro variável em taxa de juro fixa. O risco coberto é o indexante da taxa de juro variável associado aos referidos empréstimos, sendo que o risco de crédito não se encontra coberto.



De seguida, apresentam-se as principais condições do instrumento coberto e do instrumento de cobertura:

INSTRUMENTO COBERTO

Fluxos de caixa do financiamento contraído com o BEI:

<i>Notional</i>	30 milhões de euros (<i>vide</i> nota 24)
Data de emissão	15 de junho de 2005
Data de maturidade	15 de setembro de 2026
Taxa de juro	Eur 3M + <i>spread</i> de 0,415%
Datas de liquidação	Trimestral

INSTRUMENTO DE COBERTURA

A ANA, S.A. negociou um *swap* de taxa de juro com as seguintes características:

Tipo	<i>Interest Rate Swap</i>
Contraparte	Deutsche Bank
<i>Notional</i>	30 milhões de euros (<i>amortising</i>)
Data de transação	15 de junho de 2005
Data de início	15 de junho de 2005
Data de maturidade	15 de setembro de 2026
<i>Underlying</i>	ANA, S.A. recebe Euribor 3M, paga 3,55% (a partir de 15 de junho de 2010)

TESTES DE EFICÁCIA

Para efeitos de teste de eficácia, é usado o *dollar offset method*.

O teste é realizado a cada data de reporte.

Os movimentos registados no ano decompõem-se como se segue:

	Justo Valor	Impactos nos Resultados		Impacto no	Justo Valor
	2021	Juros pagos	Custos c/juros	Capital Próprio	2022
Cobertura	(958)	335	(335)	893	(65)

	Justo Valor	Impactos nos Resultados		Impacto no	Justo Valor
	2020	Juros pagos	Custos c/juros	Capital Próprio	2021
Cobertura	(1.497)	448	(448)	538	(958)

27. PROVISÕES

As provisões constituídas visam cobrir, essencialmente, responsabilidades que o Grupo ANA poderá vir a assumir com processos judiciais em curso.

A 31 de dezembro de 2022, as provisões respeitam principalmente a processos de natureza operacional e laboral.

A evolução da rúbrica de provisões para riscos e encargos foi a seguinte:

	2022					
	Saldo Inicial Balanço	Impacto em Balanço	Impacto em Resultados			Saldo Final Balanço
			Aumento	Reversão	Total	
ANA, S.A.	23.572	-	13.635	(3.846)	9.789	33.360
Grupo ANA	24.718	(86)	13.846	(4.302)	9.544	34.176

	2021					
	Saldo Inicial Balanço	Impacto em Balanço	Impacto em Resultados			Saldo Final Balanço
			Aumento	Reversão	Total	
ANA, S.A.	10.190	(1.993)	19.858	(4.483)	15.375	23.572
Grupo ANA	12.307	(2.574)	20.973	(5.989)	14.984	24.718

O aumento registado no decurso do ano 2022 respeita, essencialmente, ao reforço do montante para cobertura do risco associado a ações de impugnação de taxas aeroportuárias de estacionamento no valor de 9.521 milhares de euros. De referir, ainda, o reforço, em 1.762 milhares de euros, da provisão de cariz operacional constituída, em 2021, para fazer face a responsabilidades estimadas no âmbito do período da pandemia e da provisão de 1.791 milhares de euros para responsabilidades estimadas no âmbito de um contrato de prestação de serviços.

De notar que, durante o exercício de 2022, foram revertidas provisões existentes para um conjunto de processos de natureza operacional, com um impacto residual em termos de exfluxo de recursos para o Grupo, em virtude da celebração de acordos mútuos.

Durante o exercício de 2022, não se verificaram desenvolvimentos relevantes nos processos judiciais existentes em 2021, para além do acima referido.



28. DÍVIDAS A PAGAR E OUTROS PASSIVOS – NÃO CORRENTES

As dívidas a pagar e outros passivos - não correntes apresentam a seguinte composição:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
1.307	1.450	Proveitos Diferidos	1.307	1.450
8.206	9.035	Subsídios ao Investimento ⁽¹⁾	8.206	9.035
119.933	105.794	Responsabilidades Contratuais ⁽¹⁾	119.933	105.794
9.794	9.327	Garantias Prestadas por Terceiros	10.737	9.815
139.240	125.605		140.183	126.094

⁽¹⁾ Vide Nota 29

Os proveitos diferidos respeitam às receitas de exploração decorrentes da cedência a terceiros da exploração de ativos – gasolinhas e unidade hoteleira e construção do terminal de carga.

Os subsídios ao investimento são, fundamentalmente, provenientes de fundos comunitários, representando os fundos nacionais a componente de menor valor.

As responsabilidades contratuais referem-se a despesas a suportar no próximo ciclo de renovação/substituição dos ativos da Concessão, no âmbito da IFRIC 12 e a atualização financeira das responsabilidades. As responsabilidades contratuais encontram-se registadas pelo valor presente.

As garantias prestadas por terceiros incluem:

1. garantias prestadas por clientes a título de caução (cerca de 8.979 milhares de euros), as quais são exigidas em função da avaliação dos níveis de risco; e
2. garantias prestadas por fornecedores de investimentos e conta corrente (cerca de 1.758 milhares de euros), concretizadas através de retenções nos pagamentos efetuados, exigidas pela não apresentação de garantia. Estas retenções variam entre 5% e 10% em função do tipo de empreitada/serviço envolvido.



29. DÍVIDAS A PAGAR E OUTROS PASSIVOS – CORRENTES

As dívidas a pagar e outros passivos – correntes apresentam a seguinte composição:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
21.230	10.631	Fornecedores	20.740	11.387
17.532	4.441	Fornecedores de Investimentos	17.674	4.668
		Estado e Outros Entes Públicos		
955	932	Retenções efectuadas a terceiros	1.254	1.180
1.257	1.229	Encargos Sociais	1.948	1.831
6.143	4.101	Outros Impostos	5.366	3.649
5.538	5.121	Outros Credores	8.031	6.469
		Acréscimos de Custos		
14.607	13.629	Encargos com pessoal	24.544	23.549
34.665	25.850	Fornecimento e serviços externos	34.406	26.811
6.069	8.363	Responsabilidades Contratuais	6.069	8.363
30.527	29.313	Outros Acréscimos de Custos	34.520	30.489
17.055	27.802	Proveitos diferidos (recebim. antecipados)	16.448	27.182
801	947	Subsídios ao investimento	802	947
156.378	132.358		171.801	146.526

Na rubrica outros impostos encontra-se registado o IVA referente aos meses de novembro e dezembro, a pagar em 2023.

A rubrica outros credores inclui valores de pré-pagamentos, efetuados por companhias aéreas, de acordo com a política de crédito do Grupo, cuja faturação para a sua regularização é emitida no prazo máximo de 30 dias.

Os acréscimos de custos de fornecimento e serviços externos correspondem a prestações de serviços realizadas, a aguardar faturação.

A rubrica outros acréscimos de custos inclui incentivos ao tráfego aéreo, no valor de 22.646 milhares de euros, atribuídos às companhias aéreas, a aguardar faturação.



A rubrica de subsídios ao investimento correntes e não correntes apresenta os seguintes movimentos:

	2022	2021
Saldo inicial		
Não corrente ⁽¹⁾	9.035	9.953
Corrente	947	1.906
	<u>9.982</u>	<u>11.859</u>
Subsídios atribuídos no exercício		
Subsídios atribuídos no exercício	42	13
Transfª para proventos no exercício	(1.037)	(1.613)
Outras transferências	20	(277)
Saldo final		
Não corrente ⁽¹⁾	8.206	9.035
Corrente	801	947
	<u>9.007</u>	<u>9.982</u>

⁽¹⁾ Vide Nota 28

A quantificação das responsabilidades contratuais com renovação/ substituição e a sua utilização, no âmbito da aplicação da IFRIC 12, consta do quadro que se segue:

	2022	2021
Saldo inicial		
Não corrente ⁽¹⁾	105.794	83.799
Corrente	8.363	11.095
	<u>114.157</u>	<u>94.894</u>
Movimento do exercício⁽²⁾		
Efeito Financeiro ⁽³⁾	12.160	22.908
Utilizações do exercício	3.593	363
Reclassificações	(4.083)	(6.075)
	174	2.066
Saldo final		
Não corrente ⁽¹⁾	119.933	105.794
Corrente	6.069	8.363
	<u>126.001</u>	<u>114.157</u>

⁽¹⁾ Vide Nota 28

⁽²⁾ Vide Nota 32

⁽³⁾ Vide Nota 39

30. RÉDITO

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
448.720	216.448	Tráfego	448.720	216.448
167.868	71.989	Exploração	167.868	71.989
102.136	31.100	Taxa de segurança e PMR	102.136	31.100
35.848	38.597	Ocupação	32.687	35.400
32.121	16.434	Assistência em escala	94.114	54.821
29.569	19.214	Estacionamento auto	29.205	18.802
18.092	8.298	Outras de natureza comercial	17.718	7.943
8.449	5.036	Equipamento	7.226	4.312
3.852	1.659	Publicidade	3.852	1.659
3.107	1.457	Vendas de mercadorias	1.945	922
(2.416)	(20.845)	Ajustamento à receita regulada	(2.308)	(20.628)
847.346	389.386		903.163	422.768
9.120	10.244	Contratos de construção (concessão)	9.120	10.244
2.569	1.808	Outros proveitos	1.407	925
859.034	401.439		913.690	433.938

Em 2022 verificou-se um aumento acentuado do rédito, face ao período homólogo, decorrente do crescimento do tráfego, bem como de uma conjugação de fatores positivos ao nível da recuperação da procura e desenvolvimentos na oferta comercial, que levaram a uma franca recuperação dos negócios extra aviação.

O valor registado na rubrica de tráfego está descontado do valor relativo a incentivos ao desenvolvimento de tráfego, atribuídos às companhias aéreas, com o objetivo de promoção de novas rotas e/ou frequências e otimização da capacidade oferecida nos aeroportos do Grupo. Em 2022, o Grupo atribuiu incentivos no montante de 22.066 milhares de euros.

O valor registado na rubrica ajustamento da receita regulada, no ano de 2022, respeita essencialmente a penalidades referentes à aplicação do RQSA.

O valor registado na rubrica ajustamento da receita regulada, no ano de 2021, inclui o valor de 12.250 milhares de euros referente ao exercício de 2021 e o montante acumulado de 7.859 milhares de euros correspondente ao diferencial de interpretação entre a ANA e a ANAC quanto ao apuramento do ajustamento por erros de estimativa, referente a exercícios anteriores.

O montante do rédito reconhecido no exercício findo em 31 de dezembro de 2022, relativamente aos serviços de construção, foi de 9.120 milhares de euros.

O rédito dos contratos de construção inclui os custos associados à aquisição/construção de ativos de expansão ou ao upgrade das infraestruturas da Concessão e, ainda, os custos diretos relacionados com as áreas técnicas envolvidas na construção dos ativos de expansão.



31. MERCADORIAS VENDIDAS E MATÉRIAS CONSUMIDAS

O custo das mercadorias vendidas e matérias consumidas foi como se segue:

ANA, S.A.		Grupo ANA		
Total	Movimentos	Mercadorias	Materiais de Consumo	Total
2022				
492	Inventários - saldo inicial	767	393	1.159
3.214	Compras	3.518	292	3.810
(12)	Regularização de Inventários	(52)	(6)	(59)
530	Inventários - saldo final	738	431	1.170
<u>3.163</u>	Custos do exercício	<u>3.494</u>	<u>247</u>	<u>3.741</u>
2021				
486	Inventários - saldo inicial	782	419	1.201
1.563	Compras	1.758	159	1.917
2	Regularização de Inventários	73	-	73
492	Inventários - saldo final	767	393	1.159
<u>1.559</u>	Custos do exercício	<u>1.845</u>	<u>185</u>	<u>2.031</u>

32. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

Os encargos com os fornecimentos e serviços externos foram como se segue:

ANA, S.A.		Grupo ANA	
2022	2021	2022	2021
41.465	27.071	22.647	17.758
35.547	26.440	35.967	26.843
27.759	21.774	28.868	22.355
17.259	13.667	18.172	14.144
14.187	14.687	14.337	14.775
10.785	9.011	11.247	9.322
2.701	2.792	3.154	3.217
961	944	1.014	980
837	539	854	558
571	571	1.142	893
500	235	556	270
16.549	8.449	18.185	8.810
<u>169.122</u>	<u>126.177</u>	<u>156.140</u>	<u>119.925</u>
12.160	22.908	12.160	22.908
8.067	8.847	8.067	8.847
<u>20.227</u>	<u>31.754</u>	<u>20.227</u>	<u>31.754</u>
<u>189.349</u>	<u>157.932</u>	<u>176.368</u>	<u>151.679</u>

⁽¹⁾ Vide Nota 29



Os fornecimentos e serviços externos apresentaram um crescimento, quando comparados com 2021, decorrente do aumento da atividade.

A rubrica água, eletricidade e combustíveis inclui um valor de 94 milhares de euros referente a um acordo de compra e venda de energia (PPA – Power Purchase Agreement) celebrado entre a ANA, S.A. e a Sunmind Faro, Unipessoal Lda. Este acordo qualifica como um contrato de locação no âmbito da IFRS 16, no entanto, e dado os pagamentos serem totalmente variáveis, este PPA fica isento da aplicação da norma não sendo possível apurar com fiabilidade o montante do passivo de locação e, conseqüentemente, o montante do ativo por direito de uso.

A rubrica rendas e alugueres engloba um contrato de locação de equipamentos administrativos (impressoras), no valor de cerca de 66 milhares de euros, para o qual se optou pela isenção prevista na IFRS 16, dado o reduzido valor individual dos bens presentes neste contrato.

Em 2022, os montantes registados na rubrica custos dos contratos de construção referem-se, maioritariamente a: chapas cobertura/caleiras escoamento águas pluviais/caixilharia envidraçada, no aeroporto de Faro, renovação da capacidade do PIER central, no aeroporto de Lisboa, e construção do pavilhão “instalações provisórias de embarque”, no aeroporto de Ponta Delgada.

A rubrica outros fornecimentos e serviços externos inclui os serviços técnicos e de gestão prestados pelo acionista ao Grupo ANA (vide nota 46).

33. GASTOS COM PESSOAL

Os gastos com pessoal apresentam o seguinte detalhe:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
54.547	49.689	Remunerações	81.586	75.050
12.435	12.442	Encargos s/ Remunerações	18.238	18.173
1.410	2.208	Incentivos/ Indemnizações	1.647	3.161
21	1.326	Pensões	21	1.330
5.056	4.427	Outros Custos	25.113	11.347
73.468	70.093		126.606	109.061

Em 2022, verificou-se um aumento nos gastos com pessoal do Grupo ANA, reflexo da recuperação da atividade (nomeadamente na atividade de Handling da Portway em que se registou um aumento considerável dos FTE) e do incremento das atualizações salariais promovidas pelo Grupo. Por outro lado, há ainda a considerar que o montante total dos gastos com pessoal, em 2021, encontrava-se influenciado pelas medidas de contenção adotadas pelo Grupo e apoios obtidos durante esse período, os quais já não afetaram a referida rubrica em 2022.

O montante registado na rubrica incentivos/indemnizações, decorre do plano de otimização de efetivos, concretizado em situações de aposentações/reforma e rescisões de contrato por mútuo acordo.

O número médio de trabalhadores do Grupo nos exercícios findos em 31 dezembro de 2022 e 31 dezembro de 2021 foi de 2.493 e 2.557, respetivamente.



O número médio de trabalhadores da ANA nos exercícios findos em 31 dezembro de 2022 e 31 dezembro de 2021 foi de 1.150 e 1.205, respetivamente.

34. OUTROS RENDIMENTOS

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
22	35	Ganhos em Ativos Tangíveis	46	127
165	147	Outros Não Especificados	87	84
187	182		133	211

35. OUTROS GASTOS

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
649	369	Impostos	653	374
535	254	Gastos com Serviços Bancários	618	325
485	118	Donativos	485	123
368	-	Partilha de Receita	368	-
319	-	Incentivos	319	-
222	207	Quotizações Empr./Profissionais	247	215
60	7	Dívidas Incobráveis	60	7
1.775	792	Outros Gastos	1.685	904
4.414	1.748		4.436	1.949

A ANA, S.A., a VINCI Energies Portugal e a Fondation VINCI pour la Cité constituíram uma associação sem fins lucrativos para levar a cabo um programa destinado a apoiar projetos de caráter social por parte do Grupo VINCI. Com a sua participação no Programa VINCI para a Cidadania, a ANA, S.A. atribuiu, em 2022, donativos no montante de 334 milhares de euros, referentes à sua 3.^a e 4.^a edição.

Ao abrigo da cláusula 27 do Contrato de Concessão celebrado entre a ANA, S.A. e o Estado Português, a 14 de dezembro de 2012, a ANA, S.A. terá de partilhar uma percentagem da Receita Bruta da Concessão a partir do 11.^o ano da concessão. Em 2022, a percentagem a partilhar é de 1%, sendo o valor apurado de 368 milhares de euros.

A rubrica incentivos regista apenas os incentivos comerciais. Os incentivos ao desenvolvimento do tráfego são deduzidos ao rédito na rubrica tráfego.



36. AMORTIZAÇÕES E DEPRECIAÇÕES

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
76.591	79.412	Amortizações/ Depreciações do Exercício	78.368	81.134
1	2	Abates de Ativos Fixos Tangíveis	1	2
<u>76.592</u>	<u>79.414</u>		<u>78.369</u>	<u>81.136</u>

37. GASTOS DE FINANCIAMENTO

Os gastos de financiamento foram como segue:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
(35.450)	(40.239)	Juros de financiamentos bancários	(35.450)	(40.239)
(331)	(445)	Resultados obtidos com <i>Swaps</i>	(331)	(445)
(103)	(177)	Imposto selo s/ empréstimos	(103)	(177)
(22)	(41)	Efeito financeiro de locações	(24)	(42)
<u>(35.906)</u>	<u>(40.903)</u>		<u>(35.908)</u>	<u>(40.903)</u>

38. PARTICIPAÇÃO NOS RESULTADOS DAS ASSOCIADAS E OUTRAS

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
45	-	Dividendos recebidos (Futuro)	45	-
-	-	Participação no resultado do ano da PTDF	231	-
<u>45</u>	<u>-</u>		<u>276</u>	<u>-</u>



39. OUTROS RESULTADOS FINANCEIROS

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
		Gastos		
(3.593)	(363)	Efeito financeiro das Responsabilidades Contratuais	(3.593)	(363)
(230)	(369)	Juros Suportados	(202)	(367)
(12)	(9)	Diferenças de Câmbio Desfavoráveis	(21)	(13)
(5)	-	Outros	(5)	-
		Rendimentos		
1.110	1.211	Juros Obtidos	1.126	1.210
5	2	Diferenças de Câmbio Favoráveis	6	2
16	16	Outros Ganhos Financeiros	16	16
<u>(2.709)</u>	<u>487</u>		<u>(2.673)</u>	<u>485</u>

O montante registado nos juros suportados, respeita, maioritariamente, aos juros relativos à devolução da receita regulada.

40. GASTO DE IMPOSTO

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
143.585	5.360	Imposto Corrente	144.731	5.409
678	(79)	Regularização de imposto sobre o rendimento	293	(808)
1.729	1.142	Imposto Diferido ⁽¹⁾	4.221	1.453
<u>145.992</u>	<u>6.423</u>		<u>149.245</u>	<u>6.054</u>

⁽¹⁾ Vide Nota 13

A conciliação entre o imposto corrente e o imposto efetivo é a seguinte:



2022	ANA	Portway	Rendimentos não tributáveis	Grupo ANA
Resultados antes de impostos	470.390	12.537	232	483.159
Diferenças Permanentes	220	(7)	-	213
Diferenças Temporárias	13.262	(318)	-	12.945
Lucro Tributável	483.873	12.212	232	496.317
Dedução prejuízos fiscais	(35.015)	(9.770)	-	(44.785)
Matéria Coletável	448.857	2.442	232	451.532
Imposto sobre o rendimento	94.260	513	-	94.773
Derrama estadual sobre o lucro tributável	41.954	416	-	42.370
Derrama municipal	7.028	183	-	7.211
Tributações autônomas	416	34	-	450
Benefícios fiscais	(73)	-	-	(73)
Imposto corrente	143.585	1.146	-	144.731
Imposto diferido	1.729	2.492	-	4.221
Regularização de imposto sobre o rendimento	678	(385)	-	293
Gasto com impostos sobre o rendimento	145.992	3.253	-	149.245
Taxa efetiva de imposto	31,04%	25,95%	-	30,89%

Os rendimentos não tributáveis respeitam a ganhos obtidos decorrentes da aplicação do método de equivalência patrimonial na valorização de participações financeiras em empreendimento conjunto.



2021	ANA	Portway	Grupo ANA
Resultados antes de impostos	33.909	(2.324)	31.585
Diferenças Permanentes	(41)	21	(19)
Diferenças Temporárias	13.938	948	14.886
Lucro Tributável	47.807	(1.355)	46.452
Dedução prejuízos fiscais	(38.245)	(1.356)	(39.601)
Matéria Coletável	9.561	(2.711)	6.851
Imposto sobre o rendimento	2.008	-	2.008
Derrama estadual sobre o lucro tributável	705	-	705
Derrama municipal	2.707	-	2.707
Tributações autónomas	168	49	217
Benefícios fiscais	(228)	-	(228)
Imposto corrente	5.360	49	5.409
Imposto diferido	1.142	311	1.453
Regularização de imposto sobre o rendimento	(79)	(729)	(808)
Gasto com impostos sobre o rendimento	6.423	(369)	6.054
Taxa efetiva de imposto	18,94%	15,88%	19,17%



41. RESULTADO POR AÇÃO

O resultado básico por ação é igual ao resultado diluído por ação e obtém-se pelo quociente entre o resultado líquido do exercício e o número de ações da ANA, S.A. (40 milhões de ações).

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
324.398	27.486	Resultado Líquido do período	333.913	25.531
40.000	40.000	Nº de ações	40.000	40.000
Resultado Líquido por ação (em euros)				
8,11	0,69	Básico	8,35	0,64
8,11	0,69	Diluído	8,35	0,64

42. DIVIDENDOS

Nos anos de 2022 e de 2021 não foram distribuídos dividendos.

43. COMPROMISSOS ASSUMIDOS

Os compromissos assumidos que não figuram na Demonstração da Posição Financeira Consolidada apresentam-se como se segue:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
227.966	125.699	Com contratos firmados com realização em curso	210.869	112.238

Os compromissos assumidos incluem valores respeitantes a investimentos e a gastos.

Os valores da ANA, S.A. acima referidos incluem um montante de 18.092 milhares de euros, em 2022, e 13.534 milhares de euros, em 2021, relativos a contratos de prestação de serviços celebrados com a Portway, S.A.

O aumento verificado nos compromissos face a 2021 deve-se, essencialmente, à renovação de contratos, nomeadamente na área da segurança, por um período de 4 anos.



44. GARANTIAS PRESTADAS

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
63.065	54.959	Garantia Bancária	64.589	56.725
550	550	Seguro Caução	550	550
<u>63.616</u>	<u>55.509</u>		<u>65.139</u>	<u>57.275</u>

As garantias prestadas têm como finalidade cobrir as seguintes situações:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
54.951	54.184	Garantia de cumprimento - contrato de concessão	54.951	54.184
492	492	Processos litigiosos de expropriação	492	492
-	-	Gestão dos entrepostos aduaneiros licenciados	1.523	1.766
8.173	833	Outros	8.173	833
<u>63.616</u>	<u>55.509</u>		<u>65.139</u>	<u>57.275</u>

Relativamente à garantia de cumprimento do Contrato de Concessão, e conforme estabelecido no ponto 28.1 do mesmo, a ANA, S.A. entregou ao Concedente uma garantia bancária incondicional, irrevogável e à primeira solicitação para garantia do cumprimento das obrigações assumidas no referido Contrato. Esta garantia pode ser utilizada nos mesmos termos, e para os efeitos, do Contrato de Concessão celebrado com a ex-ANAM, S.A. (cláusula 27.^a). A atualização do valor desta garantia resultou num incremento, em 2022, de 767 milhares de euros.



45. CONTINGÊNCIAS

45.1. ATIVOS CONTINGENTES

REEQUILÍBRIO ECONÓMICO E FINANCEIRO DA CONCESSÃO

Na sequência das restrições impostas pelo Estado Português para fazer face à pandemia, e tendo a atividade da ANA, S.A. sido diretamente afetada por estas, a Empresa submeteu, em março de 2022, uma carta ao Concedente invocando o direito ao reequilíbrio económico e financeiro da Concessão e à consequente compensação, a atribuir nos termos da cláusula 25.2. do Contrato de Concessão.

Na referida carta, a ANA, S.A. apurou um valor preliminar superior a 200 milhões de euros referente aos danos sofridos nos anos de 2020 e 2021.

REGULAÇÃO ECONÓMICA

Tal como referido na nota 1.3 – Quadro legal de regulação, decorrente da aplicação do regime de regulação económica aplicada à rede de aeroportos ANA, S.A., pode resultar o apuramento de desvios entre o total da Receita Regulada Média Máxima por passageiro real e os valores aprovados para o exercício.

Do cálculo efetuado aos proveitos das atividades reguladas obtidos no exercício de 2022, décimo ano de regulação económica, estimam-se desvios negativos a recuperar em 2024, no montante global estimado de 22,7 milhões de euros, do qual 16,3 milhões de euros corresponde ao Grupo de Lisboa, 4,2 milhões de euros corresponde ao aeroporto do Porto e 2,2 milhões de euros corresponde ao aeroporto de Faro.

COMPENSAÇÃO REFERENTE À COORDENAÇÃO DE SLOTS

Na sequência da transmissão da atividade de coordenação de Slots nos aeroportos designados como aeroportos coordenados, o artigo 5.º do n.º 4 do Decreto-Lei n.º 96/2018, de 23 de novembro, prevê o direito a compensação dos encargos e investimentos realizados pela ANA, S.A. com o exercício das funções de entidade coordenadora, desde a data de conclusão da privatização até à entrada de funções da NAV, E.P.E.

Neste âmbito, a ANA, S.A. apurou o montante global de 4,4 milhões de euros referente a encargos e investimentos, sendo que, do referido montante, a compensação será de 50% (ou seja, 2,2 milhões de euros). De salientar que a ANA, S.A. encontra-se, desde 2021, a aguardar a concordância da ANAC relativamente ao montante em apreço.



45.2. PASSIVOS CONTINGENTES

Os passivos contingentes do Grupo em 31 de dezembro de 2022, referentes a processos judiciais em curso, dos quais não se espera que resultem responsabilidades para o Grupo, resumem-se como se segue:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
-	15	Processos de natureza operacional	-	17
152	152	Processos de expropriação	152	152
5.895	5.895	Processos de contratação pública	5.895	5.895
311	311	Ações de contestação à aplicação da taxa de tráfego	311	311
94	290	Ações de indemnização por danos	94	290
-	49	Impugnação de taxas de assistência em escala	-	49
606	546	Outras responsabilidades	606	546

A evolução dos passivos contingentes verifica-se, essencialmente, ao nível da rubrica das ações de indemnização por danos, que registou uma diminuição em virtude do desfecho favorável de um processo durante o ano de 2022, que não originou qualquer exfluxo de recursos.

A diminuição do montante relativo à rubrica de impugnação de taxas de assistência em escala ficou a dever-se à evolução do risco de um conjunto de processos, da qual resultou o correspondente reconhecimento contabilístico.

PROCESSOS JUDICIAIS EM CURSO ENVOLVENDO O NOVO AEROPORTO DE LISBOA

Na sequência da apresentação da DIA emitida pela APA, quanto ao projeto de construção do Aeroporto Complementar do Montijo, estão em curso duas ações judiciais: uma interposta pela Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves (SPEA) contra a APA e outra interposta pela NEGOCIATA - Ninguém Espere Grandes Oportunidades Com Investimentos Anti-ambiente – Associação contra a APA, e que visam a impugnação da DIA emitida. Não se estimam responsabilidades para a ANA, S.A. decorrentes destes processos, na medida em que esta não é parte direta no processo. Ainda assim, na qualidade de contrainteressada, a ANA acompanha as contestações efetuadas.



46. SALDOS E TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

Os saldos e transações com a subsidiária Portway, S.A. resumem-se como se segue:

	2022	2021
Saldos ativos		
Clientes	2.416	1.238
Imposto corrente (RETGS)	732	-
	<u>3.148</u>	<u>1.238</u>
Saldos passivos		
Cash pooling	17.117	3.143
Acréscimos de gastos	49	1.277
Proveitos diferidos	638	731
Fornecedores	3.177	621
Imposto corrente (RETGS)	-	679
	<u>20.981</u>	<u>6.451</u>
Transações		
Fornecimentos e serviços externos	(20.751)	(10.319)
Outros gastos	(1)	(2)
Rédito	12.715	8.606
Outros rendimentos	88	65
Outros resultados financeiros	(27)	-
	<u>(7.975)</u>	<u>(1.650)</u>

Os saldos e transações entre as empresas do Grupo, que integram o perímetro de consolidação, referem-se a prestações de serviços de: handling, outras taxas de natureza comercial (ocupação de espaços, cedência de equipamentos, consumos de água e energia), cedência de combustíveis, cedência de pessoal, subcontratos e outras prestações e serviços. Estes saldos e transações são eliminados no processo de consolidação.



Considera-se parte relacionada:

Acionista:

- VINCI Airports, SAS.

Consideram-se ainda como partes relacionadas as seguintes entidades detidas pela VINCI:

- VINCI, S.A.;
- VINCI Concessions, SAS;
- VINCI Assurances, SAS;
- VINCI Mobility, S.A.;
- VINCI Energies Portugal, S.A.;
- Aeroports de Lyon, SA;
- Aeroports de Lyon Managment & Services, SAS ;
- Axianseu, S.A.;
- Axianseu II Digital Consulting, S.A;
- Cabo Verde Airports, S.A.;
- Cegelec, Lda.;
- Cegelec Oil & Gas Portugal, S.A.;
- CME, S.A.;
- Freyssinet, Lda.;
- LFP – Lojas Francas de Portugal, S.A.;
- Longo Plano, S.A.;
- PTDF-Portugal Duty Free, Lda.;
- Rodio Portugal, S.A.;
- Sixense Portugal, Lda.;
- Sotécnica, S.A.;
- Sotécnica Açores, Unipessoal, Lda.;
- Sunmind Faro Unipessoal, Lda.;
- Trafiurbe, S.A.

Conselho de Administração:

O Conselho de Administração foi avaliado como parte relacionada do Grupo, tendo auferido as seguintes remunerações:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2022	2021		2022	2021
988	1.139	Remunerações auferidas	1.401	1.445

Em 2021 verificou-se a cessação de função de dois membros do Conselho de Administração.



NATUREZA DO RELACIONAMENTO COM AS PARTES RELACIONADAS

O Grupo ANA presta serviços de exploração, estacionamento auto, aluguer de espaços, consultoria técnica no âmbito de projetos internacionais e outros serviços. Por sua vez, adquire serviços de apoio à gestão, estudos e projetos, conservação e reparação de espaços e equipamentos, subcontratos, assessoria informática e outros.

Assim, ao nível do Grupo ANA:

i) Os saldos ativos com partes relacionadas são os seguintes:

2022	Total	Corrente				Cash pooling
		Investimentos Financeiros	Clientes	Acréscimos de rendimentos	Imposto corrente	
		(Nota 11)	(Nota 15)	(Nota 15)	(Nota 18)	(Nota 19)
VINCI Airports, SAS	20.784	-	185	-	-	20.599
PTDF-Portugal Duty Free, Lda.	15.629	5.100	7.077	3.452	-	-
Axianseu, S.A.	1.620	-	-	-	1.620	-
Sotécnica, S.A.	957	-	5	-	952	-
Sunmind Faro Unipessoal, Lda.	4	-	4	-	-	-
VINCI Concessions, SAS	3	-	3	-	-	-
VINCI, S.A.	2	-	2	-	-	-
CME, S.A.	1	-	1	-	-	-
Cegelec, Lda.	52	-	-	-	52	-
Cegelec Oil & Gas Portugal, S.A.	7	-	-	-	7	-
Sotecnica Açores, Lda.	4	-	-	-	4	-
	39.064	5.100	7.277	3.452	2.635	20.599

2021	Total	Corrente			
		Clientes	Acréscimo de Rendimentos	Imposto corrente	Cash pooling
		(Nota 15)	(Nota 15)	(Nota 18)	(Nota 19)
VINCI Airports, SAS	17.401	46	8	-	17.346
LFP - Lojas Francas de Portugal, S.A.	12.776	12.776	-	-	-
Axianseu, S.A.	1.072	-	-	1.072	-
Sotécnica, S.A.	386	5	-	381	-
Cegelec, Lda.	35	-	-	35	-
Rodio Portugal, S.A.	21	2	-	19	-
Sotecnica Açores, Lda.	9	2	-	7	-
VINCI, S.A.	2	2	-	-	-
Sixense Portugal, Lda.	1	1	-	-	-
	31.706	12.836	8	1.515	17.346



ii) Os saldos passivos com partes relacionadas são os seguintes:

2022	Não Corrente			Corrente			
	Total	Empréstimos	Garantias prestadas por fornecedores	Fornecedores	Acréscimos de gastos	Proveitos diferidos	Imposto corrente
		(Nota 24)	(Nota 28)	(Nota 29)	(Nota 29)	(Nota 29)	(Nota 18)
VINCI Airports, SAS	797.103	772.200	-	12.426	12.477	-	-
PTDF-Portugal Duty Free, Lda.	656	-	-	-	-	656	-
Sotécnica, S.A.	1.156	-	-	256	900	-	-
VINCI Concessions, SAS	1.617	-	-	1.617	-	-	-
Freysinet	3	-	-	-	-	-	3
VINCI Energies Portugal, S.A.	109	-	-	-	-	-	109
Sunmind Faro Unipessoal, Lda.	37	-	-	7	21	-	9
VINCI, S.A.	29	-	-	29	-	-	-
Rodio Portugal, S.A.	8	-	-	-	-	-	8
Sixense Portugal, Lda.	161	-	-	-	-	-	161
Axianseu II Digital Consulting, S.A.	346	-	-	-	-	-	346
Cegelec, Lda.	2	-	-	-	2	-	-
VINCI Mobility, S.A.	4	-	-	-	4	-	-
CME, S.A.	11	-	11	-	-	-	-
Longo Plano, S.A.	3	-	3	-	-	-	-
	801.246	772.200	14	14.335	13.404	656	636

2021	Não Corrente			Corrente				
	Total	Empréstimos	Garantias prestadas por fornecedores	Fornecedores	Fornecedores investimentos	Acréscimos de gastos	Proveitos diferidos	Imposto corrente
		(Nota 24)	(Nota 28)	(Nota 29)	(Nota 29)	(Nota 29)	(Nota 29)	(Nota 18)
VINCI Airports, SAS	1.295.056	1.272.200	-	5.745	-	17.111	-	-
LFP - Lojas Francas de Portugal, S.A.	2.052	-	-	94	-	-	1.958	-
Freysinet, Lda.	476	-	-	-	-	-	-	476
VINCI Concessions, SAS	258	-	-	258	-	-	-	-
Sotécnica, S.A.	235	-	-	178	52	5	-	-
VINCI Energies Portugal, S.A.	28	-	-	-	-	-	-	28
Cegelec, Lda.	11	-	-	11	-	-	-	-
VINCI Mobility, S.A.	4	-	-	-	-	4	-	-
Longo Plano, S.A.	3	-	3	-	-	-	-	-
	1.298.123	1.272.200	3	6.286	52	17.119	1.958	505

iii) As transações com entidades relacionadas verificadas nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2022 e 2021 e registadas na demonstração dos resultados consolidada têm a seguinte composição:

2022	Rédito	Fornecimentos e serviços externos	Gastos com pessoal	Outros Rendimentos	Outros gastos	Gastos de financiamento	Outros resultados financeiros
	(Nota 30)	(Nota 32)	(Nota 33)	(Nota 34)	(Nota 35)	(Nota 37)	(Nota 39)
PTDF-Portugal Duty Free, Lda.	49.480	-	-	-	-	-	82
LFP - Lojas Francas de Portugal, S.A.	25.604	117	-	-	-	-	25
VINCI Airports, SAS	170	12.839	519	22	-	34.538	128
Sotécnica, S.A.	58	6.025	-	-	-	-	-
VINCI Assurance, SAS	-	1.813	-	-	-	-	-
Longo Plano, SA	-	1	-	-	-	-	-
VINCI Concessions, SAS	-	-	366	-	385	-	-
Axianseu, S.A.	3	1.272	-	-	-	-	-
Cegelec, Lda.	1	104	-	-	-	-	-
VINCI Mobility, S.A.	-	48	-	-	-	-	-
Sotécnica Açores, Lda.	11	-	-	-	-	-	-
VINCI, S.A.	-	-	29	-	-	-	-
Rodio Portugal, S.A.	1	-	-	-	-	-	-
VINCI Energies Portugal, S.A.	2	-	-	-	-	-	-
Sixense Portugal, Lda.	1	-	-	-	-	-	-
Sunmind Faro Unipessoal, Lda.	3	94	-	-	-	-	-
Aeroports de Lyon, SA	-	11	-	-	-	-	-
Aeroports de Lyon Managment & Services, SAS	-	6	-	-	-	-	-
Trafiurbe, S.A.	1	106	-	-	-	-	-
CME, S.A.	1	-	-	-	-	-	-
Freyssinet, Lda.	1	-	-	-	-	-	-
	75.336	22.436	914	22	385	34.538	235

2021	Rédito	Fornecimentos e serviços externos	Gastos com pessoal	Outros Rendimentos	Outros gastos	Gastos de financiamento
	(Nota 30)	(Nota 32)	(Nota 33)	(Nota 34)	(Nota 35)	(Nota 37)
LFP - Lojas Francas de Portugal, S.A	36.558	97	-	-	-	-
VINCI Airports, SAS	156	6.188	413	11	-	39.152
Sotécnica, S.A.	63	4.715	-	-	-	-
VINCI Assurance, SAS	-	1.904	-	-	-	-
VINCI Concessions, SAS	-	-	258	-	377	-
Cegelec, Lda.	1	173	-	-	-	-
VINCI Mobility, S.A.	-	44	-	-	-	-
Axianseu, S.A.	1	1.242	-	-	-	-
Sotécnica Açores, Lda.	15	-	-	-	-	-
Longo Plano, SA	-	2	-	-	-	-
Freyssinet, Lda.	1	-	-	-	-	-
VINCI Energies Portugal, S.A.	3	-	-	-	-	-
Sixense Portugal, Lda.	1	-	-	-	-	-
Rodio Portugal, S.A.	1	-	-	-	-	-
	36.800	14.366	671	11	377	39.152



iv) As transações relacionadas com investimentos são como se segue:

	2022	2021
Sotécnica, S.A.	2.073	3.589
Cegelec, Lda.	71	159
Axianseu, S.A.	6	1
	<u>2.150</u>	<u>3.748</u>



47. EVENTOS SUBSEQUENTES

No contexto das medidas mitigadoras dos efeitos da pandemia foram suspensas as contribuições mensais previstas no Contrato Constitutivo do Fundo de Pensões ANA, S.A. no período de 1 de novembro de 2021 a novembro de 2024. No início de 2023, foi interposta uma ação em tribunal por parte de alguns trabalhadores da ANA, S.A. com vista à anulação da referida suspensão. A referida ação foi objeto de contestação por parte da ANA não sendo possível, a esta data, antecipar o desfecho do referido processo.

De igual forma, a ANA, S.A. foi notificada, em 31.01.2023, da decisão do Tribunal Administrativo e Fiscal do Funchal, na sequência do processo 297/14.9BEFUN promovido pelo Município de Santa Cruz contra a Região Autónoma da Madeira (RAM) e a Direção Geral do Tesouro e Finanças (DGTF).

O tribunal entendeu que deveriam ser inscritos na matriz predial os imóveis de domínio público afetos à concessão devido ao alegado preenchimento dos pressupostos estabelecidos para a incidência objetiva do Imposto Municipal sobre Imóveis (IMI).

A ANA, S.A., na qualidade de contrainteressada, acompanha a posição da RAM e interpôs recurso da decisão por entender que os pressupostos da incidência objetiva não se verificam, em 27.02.2023. Segundo é do conhecimento da ANA, S.A., a Região Autónoma da Madeira apresentou igualmente recurso sobre a decisão proferida pelo referido tribunal.



48. APROVAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Estas demonstrações financeiras, consolidadas e separadas, foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 21 de abril de 2023. É opinião do Conselho de Administração que estas demonstrações financeiras refletem de forma verdadeira e apropriada as operações do Grupo ANA, bem como a sua posição e desempenho financeiro e fluxos de caixa.

Contabilista Certificado n.º 7785

Janete Hing Lee

Conselho de Administração

Presidente:

José Luís Fazenda Arnaut Duarte

Vogal e Presidente da Comissão Executiva:

Thierry Franck Dominique Ligonnière

Vogais:

Chloé Anne Cecile Tanguy Lapeyre

Francisco José Simões Crespo Vieira Pita

Raphaël Alain Louis Pourny

Miguel Frutuoso Lopo Hipólito Pires Mateus

Luís Manuel dos Santos Silva Patrão

Nicolas Dominique Notebaert

Remi Guy Ferdinand Maumon-Falcon de Longevialle

Eric Marc Jacques Delobel

Patricia Fernandez Garcia

Pierre Hughes Paul Louis Schmit

RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS 2022

IV — RELATÓRIOS, OPINIÕES E PARECERES

● 04



CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS E SEPARADAS

Opinião

Auditámos as demonstrações financeiras consolidadas e separadas anexas da ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (“Entidade”) e sua subsidiária (“Grupo”), que compreendem as demonstrações consolidada e separada da posição financeira em 31 de dezembro de 2022 (que evidenciam um total de 2.372.569 milhares de Euros e 2.364.242 milhares de Euros, respetivamente, e um total de capital próprio consolidado de 1.033.505 milhares de Euros e separado de 1.026.836 milhares de Euros, incluindo um resultado consolidado líquido atribuível ao Grupo de 333.913 milhares de Euros e um resultado separado líquido de 324.398 milhares de Euros), as demonstrações dos resultados consolidada e separada, as demonstrações do rendimento integral consolidada e separada, as demonstrações das alterações no capital próprio consolidada e separada e as demonstrações dos fluxos de caixa consolidada e separada relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras consolidadas e separadas que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras consolidadas e separadas anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira consolidada e separada da ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. em 31 de dezembro de 2022 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa consolidados e separados relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção “Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras consolidadas e separadas” abaixo. Somos independentes das entidades que compõem o Grupo nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

Estamos convictos de que a prova de auditoria que obtivemos é suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião.



“Deloitte”, “nós” e “nossos” refere-se a uma ou mais firmas-membro e entidades relacionadas da Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“DTTL”). A DTTL (também referida como “Deloitte Global”) e cada uma das firmas-membro e entidades relacionadas são entidades legais separadas e independentes entre si e, consequentemente, para todos e quaisquer efeitos, não obrigam ou vinculam as demais. A DTTL e cada firma-membro da DTTL e respetivas entidades relacionadas são exclusivamente responsáveis pelos seus próprios atos e omissões não podendo ser responsabilizadas pelos atos e omissões das outras. A DTTL não presta serviços a clientes. Para mais informação, acesse a www.deloitte.com/pt/about.

Tipo: Sociedade Anónima | NUIT e Matrícula: 501776311 | Capital social: € 500.000
Sede: Av. Eng. Duarte Pacheco, 7, 1070-100 Lisboa
Escritório no Porto: Bom Sucesso Trade Center, Praça do Bom Sucesso, 61 – 13º, 4150-146 Porto

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras consolidadas e separadas

O órgão de gestão é responsável pela:

- preparação de demonstrações financeiras consolidadas e separadas que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira da Entidade e do conjunto de empresas incluídas na consolidação e o seu desempenho financeiro consolidado e separado e os seus fluxos de caixa consolidados e separadas de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;
- elaboração do relatório de gestão nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro;
- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- avaliação da capacidade da Entidade e do Grupo em se manterem em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Entidade.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras consolidadas e separadas

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras consolidadas e separadas como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISA detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISA, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras consolidadas e separadas, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;

- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade e do Grupo;
- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade e do Grupo para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade ou o Grupo descontinuem as suas atividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras consolidadas e separadas, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- obtemos prova de auditoria suficiente e apropriada relativa à informação financeira das entidades ou atividades dentro do Grupo para expressar uma opinião sobre as demonstrações financeiras consolidadas e separadas. Somos responsáveis pela orientação, supervisão e desempenho da auditoria do Grupo e somos os responsáveis finais pela nossa opinião de auditoria;
- comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria;

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras consolidadas e separadas.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras consolidadas e separadas auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre o Grupo, não identificámos incorreções materiais.

Lisboa, 2 de maio de 2023

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL SOBRE O RELATÓRIO DE GESTÃO E AS CONTAS DE 2022

Senhores Accionistas,

Nos termos do mandato que nos foi conferido e em cumprimento do disposto na alínea g) do nº 1 do artigo 420º do Código das Sociedades Comerciais, cumpre-nos elaborar o Relatório Anual e emitir o nosso Parecer sobre o Relatório de gestão, a Demonstração da posição financeira separada e consolidada, a Demonstração dos resultados separada e consolidada, a demonstração do rendimento integral separada e consolidada, a demonstração das alterações nos capitais próprios consolidada, a Demonstração das alterações nos capitais próprios separada, a Demonstração dos fluxos de caixa separada e consolidada e o respectivo Anexo com as Notas às Demonstrações Financeiras, bem como sobre a Proposta de Aplicação de Resultados, apresentados pelo Conselho de Administração da ANA – AEROPORTOS DE PORTUGAL, S.A., relativamente ao exercício findo em 31 de Dezembro de 2022.

Para o exercício das suas funções, este Conselho Fiscal reuniu com o Conselho de Administração da ANA, e com os principais responsáveis de direcção, sempre que se justificou, para análise da evolução da gestão e debate dos assuntos mais relevantes decorrentes das análises realizadas.

No âmbito e para o efeito das análises e verificações efectuadas o Conselho Fiscal solicitou, e obteve, documentação e esclarecimento das múltiplas questões suscitadas.

Reunimos regularmente com o Revisor Oficial de Contas e Auditor Externo, Deloitte & Associados, SROC, Lda., acompanhando os trabalhos de auditoria e fiscalizando a sua independência. Tomámos conhecimento da Certificação Legal de Contas, com a qual concordamos.

Reunimos ainda com os serviços de auditoria interna da Empresa, reuniões essas que permitem aferir e confirmar as áreas de intervenção, o cumprimento dos planos, os resultados dos testes realizados e propostas de melhoria, alterações às metodologias e a adaptação dos sistemas e controlos de modo a obter maior eficácia operacional e melhor gestão dos riscos identificados.

No âmbito do processo de encerramento das contas do exercício, o Conselho Fiscal analisou o Relatório de Gestão, bem como os demais documentos de prestação de contas, apresentados pelo Conselho de Administração, tendo procedido às verificações e obtido os esclarecimentos que entendeu convenientes.

O Relatório de Gestão do Conselho de Administração enfatiza os aspectos mais relevantes da actividade do Grupo ANA no ano de 2022, o qual apresenta um volume de negócios não incluindo os montantes de serviços de construção (IFRIC 12) e já descontados dos incentivos ao desenvolvimento de tráfego aéreo, de aproximadamente m€ 903 163, que representa um acréscimo de cerca de 113,6 % em relação ao ano anterior, correspondendo a fluxos de cerca de 56 milhões de passageiros a comparar com cerca de 25 milhões do exercício anterior.

O EBITDA do Grupo cifrou-se nos m€ 610 972 (sendo da ANA m€ 596 702), o que representa um acréscimo de cerca de 250,2% em relação ao ano anterior (sendo da ANA 240,9%), ascendendo o Resultado Líquido do exercício de 2022 a m€ 333 913 (sendo da ANA m€ 324 398) a comparar com m€ 25 531 (sendo da ANA m€ 27486) do exercício anterior.

Assim, como se verifica, o Grupo ANA passou a apresentar novamente resultados positivos e melhoria dos principais indicadores de actividade, em consequência da melhoria verificada a partir de 2021 da situação adversa provocada pela crise sanitária e económica causada pela pandemia a partir do início de 2020.

Face à análise substancial efectuada, o Conselho Fiscal entende que o Relatório de Gestão responde às exigências legais em vigor, e traduz de forma adequada a evolução da actividade da ANA S.A. e do Grupo ANA.

Os demais documentos de prestação de contas foram auditados pela Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, a qual emitiu a respectiva Certificação Legal das Contas, sem reservas, sobre a qual o Conselho Fiscal expressa a sua concordância, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 452.º do Código das Sociedades Comerciais.

Face ao exposto, somos de parecer que os Senhores Accionistas :

(a) Aprovevem o Relatório de Gestão, bem como os demais Documentos de Prestação de Contas, individuais e consolidados, referentes ao exercício de 2022, apresentados pelo Conselho de Administração;

(b) Delibrem sobre a Proposta de aplicação de resultados apresentada pelo Conselho de Administração no seu Relatório de Gestão;

(c) Procedam à apreciação geral da Administração e da Fiscalização da Sociedade, nos termos previstos no artigo 455.º do Código das Sociedades Comerciais.

O Conselho Fiscal expressa os seus agradecimentos ao Conselho de Administração da ANA, aos seus responsáveis pela Direção Financeira, aos serviços de auditoria interna e aos demais colaboradores, bem como à Sociedade de Auditores e Revisores Oficiais de Contas, Deloitte & Associados, SROC, pela colaboração prestada e pelo apoio dispensado à realização do seu trabalho.

O presente Relatório e Parecer não se encontra assinado pelo membro do Conselho Fiscal, o Exmo. Senhor Dr. Gabriel Correia Alves em virtude do seu inesperado falecimento, ocorrido a 4 de abril de 2023. O Conselho Fiscal vem, assim, desta forma, dar nota do envolvimento pessoal do Exmo. Senhor Dr. Gabriel Correia Alves na elaboração do Relatório e Parecer, que espelha o seu valioso contributo, sendo tal prestação consentânea com o profissionalismo e dedicação com que sempre desempenhou as suas funções de membro deste órgão.

Lisboa, 2 de Maio de 2023

O Conselho Fiscal

Dr. Jacques dos Santos
(Presidente)

Dr. José Manuel Oliveira Vitorino
(Vogal)

RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS 2022