RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS 2024

ANA AEROPORTOS DE PORTUGAL

POWERED BY VINCI AIRPORTS

Índice

GLOSSÁRIO 7
I — RELATÓRIO DE GESTÃO 9
1. PRINCIPAIS INDICADORES DO ANO 10
2. O GRUPO ANA NUM RELANCE 12
3. ENVOLVENTE ECONÓMICA 14
3.1 O SETOR DO TRANSPORTE AÉREO 15
4. EVOLUÇÃO DO NEGÓCIO 17
4.1. EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO AÉREO 17
4.2 EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA 20
4.3 ATIVIDADE CONSOLIDADA 21
4.4. RECEITA AVIAÇÃO 22
4.4.1. RECEITA AVIAÇÃO REGULADA 22
4.4.1.1. TAXAS REGULADAS E SUA RECEITA 22
4.4.1.1.1 RECEITA REGULADA EM 2024 22
4.4.1.1.2. APURAMENTO DA RECEITA REGULADA EM 2024 A RECUPERAR OU A DEVOLVER 23
4.4.1.2. MONITORIZAÇÃO DE PARÂMETROS DE QUALIDADE DE SERVIÇO 25
4.4.2. RECEITA AVIAÇÃO NÃO REGULADA 28
4.5 RECEITA EXTRA AVIAÇÃO 29
4.5.1. RETALHO 30
4.5.2. ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL 30
4.5.3. RENT-A-CAR 31
4.5.4. IMOBILIÁRIO 32
4.5.5. OUTROS NEGÓCIOS 33
5. SUSTENTABILIDADE 34
5.1. RECURSOS HUMANOS 36
5.1.1. RECRUTAMENTO 36
5.1.2. DESENVOLVIMENTO DE RECURSOS HUMANOS 36
5.1.3. RECURSOS HUMANOS EM NÚMEROS 37
5.1.4. SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO 38
5.2. AMBIENTE 40
5.2.1. RUÍDO E QUALIDADE DO AR 41
5.2.2. ENERGIA E ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS 42
5.2.3. PRESERVAÇÃO DOS RECURSOS NATURAIS E GESTÃO DE RESÍDUOS 48
5.2.4. BIODIVERSIDADE 51
5.2.5. SENSIBILIZAÇÃO AMBIENTAL 51
5.2.6. TAXONOMIA 52
5.3. RESPONSABILIDADE SOCIAL 54
5.3.1. PROGRAMA VINCI PARA A CIDADANIA 54

5.4. GOVERNANCE 55
5.4.1. MODELO DE GOVERNO 55
5.4.2. POLÍTICA DE REMUNERAÇÃO 56
5.5. INVESTIGAÇÃO, DESENVOLVIMENTO E INOVAÇÃO 57
5.6. SISTEMAS DE INFORMAÇÃO 59
5.7. CIBERSEGURANÇA E PRIVACIDADE 60
5.8. SEGURANÇA DE INFORMAÇÃO E PRIVACIDADE 61
6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA 62
6.1. RESULTADOS 62
6.2. SITUAÇÃO FINANCEIRA 64
6.3. GESTÃO DO RISCO 65
7. INVESTIMENTOS 66
7.1. INVESTIMENTOS NA REDE ANA 66
7.2. EXPANSÃO DO AEROPORTO DE LISBOA 69
7.3 NOVO AEROPORTO DE LISBOA 69
8. EVENTOS SUBSEQUENTES 70
9. PERSPETIVAS PARA 2025 71
10. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS 72
II — DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS 73
III — NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS 79
NOTA INTRODUTÓRIA 80
1. ATIVIDADE 81
1.1. ESTRUTURA DO GRUPO E ENQUADRAMENTO DA ATIVIDADE 81
1.2. CONTRATOS DE CONCESSÃO DO SERVIÇO PÚBLICO AEROPORTUÁRIO 82
1.3. RECEITA E REEQUILÍBRIO DA CONCESSÃO 86
1.4. QUADRO LEGAL DA REGULAÇÃO ECONÓMICA 86
1.4.1. DECRETO-LEI N.º 254/2012 86
1.4.2. REGULAÇÃO ECONÓMICA ESTABELECIDA NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO 87
1.5. SERVIÇOS ASSISTÊNCIA EM ESCALA 89
2. POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS 90
2.1. BASES DE APRESENTAÇÃO 90
2.2. IFRS DIVULGAÇÕES – NOVAS NORMAS 91
2.2.1. NORMAS E INTERPRETAÇÕES QUE SE TORNARAM EFETIVAS A 1 DE JANEIRO DE 2024 E QUE O GRUPO APLICOU NA ELABORAÇÃO DAS SUAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS 91
2.2.2. NORMAS, ALTERAÇÕES E INTERPRETAÇÕES APROVADAS PELA UNIÃO EUROPEIA, COM APLICAÇÃO OBRIGATÓRIA EM EXERCÍCIOS ECONÓMICOS FUTUROS 91

2.2.3. NORMAS, ALTERAÇÕES E INTERPRETAÇÕES PUBLICADAS, MAS AINDA NÃO ADOTADAS PELA UNIÃO EUROPEIA 92
2.3. CONSOLIDAÇÃO 92
2.4. CONVERSÃO CAMBIAL 94
2.5. RELATO POR SEGMENTOS 95
2.6. ATIVOS DA CONCESSÃO 95
2.6.1. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS 95
2.6.2. ATIVOS INTANGÍVEIS – DIREITO DA CONCESSÃO 97
2.7. OUTROS ATIVOS INTANGÍVEIS 98
2.8. GOODWILL 99
2.9. IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS 99
2.10. ATIVOS FINANCEIROS 99
2.11. IMPARIDADE DE ATIVOS FINANCEIROS 101
2.12. INVENTÁRIOS 101
2.13. CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA 101
2.14. DIVIDENDOS 101
2.15. PASSIVOS FINANCEIROS 102
2.16. EMPRÉSTIMOS OBTIDOS 102
2.17. DÍVIDAS A PAGAR E OUTROS PASSIVOS 102
2.18. BENEFÍCIOS DE REFORMA 102
2.19. PROVISÕES, ATIVOS CONTINGENTES E PASSIVOS CONTINGENTES 103
2.20. SUBSÍDIOS 104
2.21. LOCAÇÃO 104
2.22. POLÍTICA DE COBERTURA 105
2.23. JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS FINANCEIROS 106
2.24. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO 106
2.25. RÉDITO 107
3. GESTÃO DO RISCO FINANCEIRO 109
3.1. FATORES DE RISCO FINANCEIRO 109
3.2. GESTÃO DO RISCO DE CAPITAL 112
3.3. CONTABILIZAÇÃO DE INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVADOS 113
4. ESTIMATIVAS CONTABILÍSTICAS IMPORTANTES E JULGAMENTOS 113
4.1. IMPARIDADE DE ATIVOS 113
4.2. ESTIMATIVA DE JUSTO VALOR DE ATIVOS FINANCEIROS 113
4.3. ESTIMATIVA DE JUSTO VALOR DE INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVADOS 113
4.4. RESPONSABILIDADES DE RENOVAÇÃO/SUBSTITUIÇÃO 113

4.5. IMPARIDADE DAS CONTAS A RECEBER 114
4.6. BENEFÍCIOS DE REFORMA 114
5. INFORMAÇÃO POR SEGMENTOS 115
6. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS 121
7. ATIVOS SOB DIREITO DE USO 123
8. DIREITO DE CONCESSÃO E OUTROS ATIVOS INTANGÍVEIS 124
9. GOODWILL 126
10. INVESTIMENTOS EM SUBSIDIÁRIAS, ASSOCIADAS E EMPREENDIMENTOS CONJUNTOS 127
11. ATIVOS E PASSIVOS FINANCEIROS POR CATEGORIA 129
12. INVESTIMENTOS FINANCEIROS 131
13. DÍVIDAS A RECEBER COMERCIAIS E OUTRAS – NÃO CORRENTES 133
14. ATIVOS E PASSIVOS POR IMPOSTOS DIFERIDOS 134
15. INVENTÁRIOS 135
16. DÍVIDAS A RECEBER COMERCIAIS E OUTRAS – CORRENTES 136
17. PERDAS POR IMPARIDADE DE ATIVOS 137
18. OBRIGAÇÕES COM BENEFÍCIOS DE REFORMA 138
19. IMPOSTO CORRENTE 141
20. CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA 143
21. CAPITAL SOCIAL 143
22. RESERVAS 144
23. RESULTADOS TRANSITADOS 145
24. CONCILIAÇÃO ENTRE CAPITAL PRÓPRIO INDIVIDUAL E CAPITAL PRÓPRIO CONSOLIDADO 146
25. EMPRÉSTIMOS 146
26. PASSIVO DE LOCAÇÃO 151
27. INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVADOS PASSIVOS 153
28. PROVISÕES 155
29. DÍVIDAS A PAGAR E OUTROS PASSIVOS – NÃO CORRENTES 156
30. DÍVIDAS A PAGAR E OUTROS PASSIVOS – CORRENTES 157
31. RÉDITO 159
32. MERCADORIAS VENDIDAS E MATÉRIAS CONSUMIDAS 160
33. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS 161

34. GASTOS COM PESSOAL 163
35. OUTROS RENDIMENTOS 163
36. OUTROS GASTOS 164
37. AMORTIZAÇÕES E DEPRECIAÇÕES 166
38. GASTOS DE FINANCIAMENTO 166
39. PARTICIPAÇÃO NOS RESULTADOS DAS ASSOCIADAS E OUTRAS 166
40. OUTROS RESULTADOS FINANCEIROS 167
41. GASTO DE IMPOSTO 168
42. RESULTADO POR AÇÃO 170
43. DIVIDENDOS 170
44. COMPROMISSOS ASSUMIDOS 170
45. GARANTIAS PRESTADAS 171
46. CONTINGÊNCIAS 172
46.1. ATIVOS CONTINGENTES 172
46.2. PASSIVOS CONTINGENTES 173
47. SALDOS E TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS 174
48. OUTRAS DIVULGAÇÕES 181
49. EVENTOS SUBSEQUENTES 182
50. APROVAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS 183
IV — RELATÓRIOS, OPINIÕES E PARECERES 184
RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS 2024 185

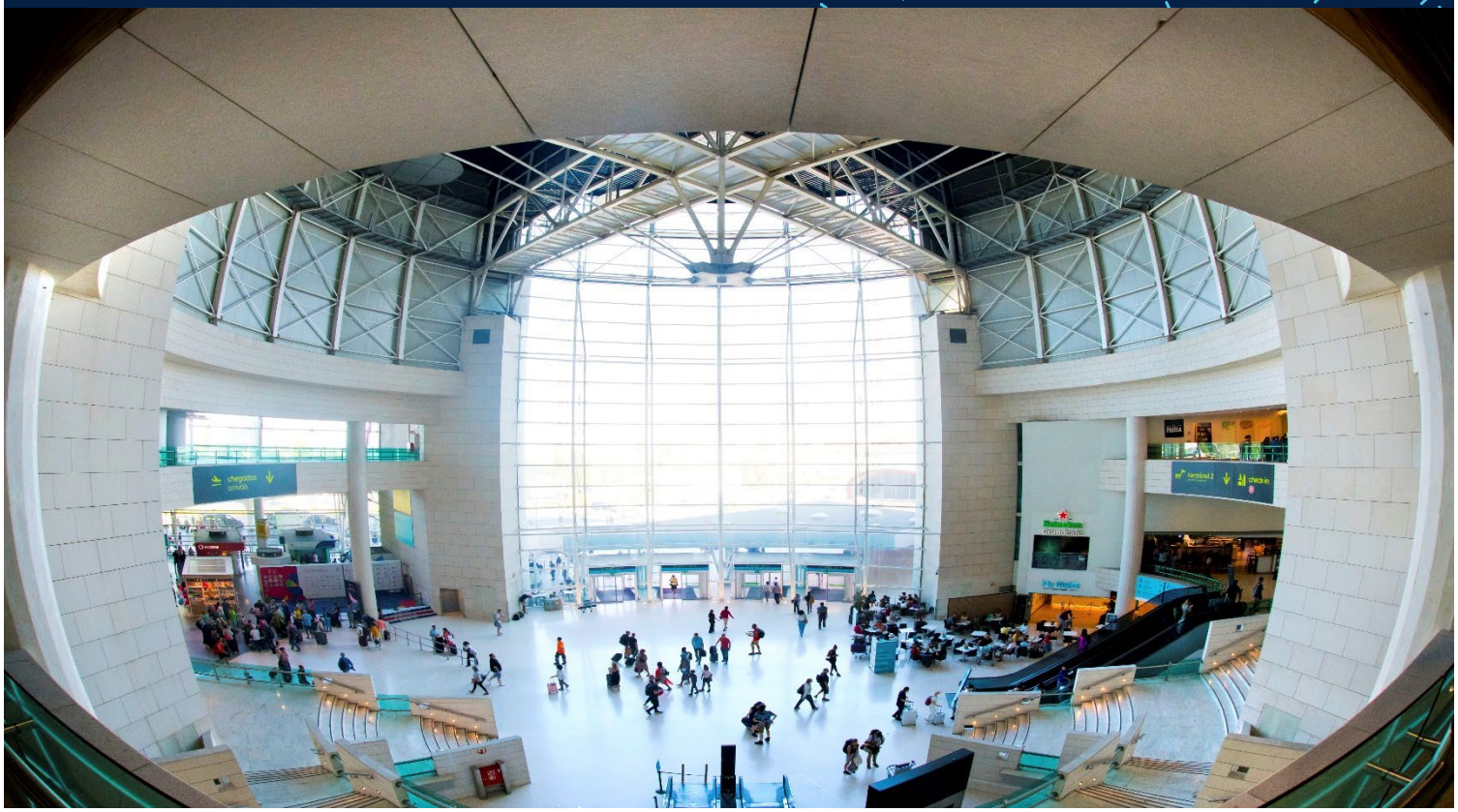
GLOSSÁRIO

Abreviatura (abbreviation)	Designação (designation)
ACCS	Airport Cargo Community System
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)
CAPEX	Despesas de investimento em capital / Capital expenditure
CIRC	Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (Corporate Income Tax Code)
CISO	Chief Information Security Officer
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
Grupo Lisboa	Aeroporto de Lisboa, aeroportos dos Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores), da Madeira (Madeira e Porto Santo) e Terminal Civil de Beja
IAS	International Accounting Standard

Abreviatura (abbreviation)	Designação (designation)
IASB	International Accounting Standards Board
IATA	Associação Internacional de Transporte Aéreo (International Air Transport Association)
ICAO	Organização da Aviação Civil Internacional (International Civil Aviation Organization)
IDI	Investigação, Desenvolvimento e Inovação (Research, Development and Inovation)
IFRIC	International Financial Reporting Interpretations Committee
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)
MTOW	Maximum take-off weight
NAL	Novo Aeroporto de Lisboa (New Lisbon Airport)
NAV, E.P.E.	Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal, E. P. E.
OPAS	Oficial de Operações Aeroportuárias
OTNC	Outras Taxas de Natureza Comercial
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)
RMM	Receita Média Máxima (Maximum Regulated Revenue)
RQSA	Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuária (Airport Service Quality)
RRMM	Receita Regulada Média Máxima (Maximum Average Regulated Revenue)

RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS **2024**

I — RELATÓRIO DE GESTÃO



ANA AEROPORTOS DE PORTUGAL

POWERED BY VINCI AIRPORTS

1. PRINCIPAIS INDICADORES DO ANO

Tabela 1 - Grupo ANA - Síntese de Indicadores

SÍNTESE DE INDICADORES	2024	Real 2023	2022	Δ % 2024/2023
OPERACIONAIS				
Tráfego Comercial				
Número de passageiros	69.196.801	66.331.663	55.712.630	4,3
Movimentos de aeronaves	464.992	456.702	407.528	1,8
Carga (toneladas)	242.958	210.478	210.408	15,4
Negócios				
Volume de negócios (milhares de euros) [1]	1.289.489	1.095.267	903.163	17,7
Aviação (% do total)	75,3	73,4	72,4	2,6
Extra Aviação (% do total)	24,7	26,6	27,6	(7,2)
Pessoal				
Número de efetivos a 31 de dezembro	3.122	2.900	2.493	7,7
Número médio de efetivos	2.945	2.569	2.493	14,6
Gastos com o pessoal (milhares de euros)	164.691	146.284	126.606	12,6
Produtividade				
Número de passageiros/efetivo médio	23.496	25.820	22.348	(9,0)
Resultados				
EBITDA[2] (milhares de euros)	878.892	741.280	609.206	18,6
Margem EBITDA[3] (%)	68,2	67,7	67,5	0,7
EBIT (milhares de euros)	778.883	636.206	521.463	22,4
Margem EBIT (%)	60,4	58,1	57,7	4,0
FINANCEIROS				
Resultados				
Resultado líquido (milhares de euros)	516.685	416.695	333.913	24,0
Estrutura financeira[4]				
Capital próprio (milhares de euros)	1.238.101	1.125.305	1.033.505	10,0
Capital alheio (milhares de euros)	300.292	453.066	499.412	(33,7)
Capital empregue (milhares de euros)	1.538.393	1.570.001	1.532.918	(2,0)
Cash flow				
Cash flow operacional (milhares de euros)	657.831	541.626	600.519	21,5

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

SÍNTESE DE INDICADORES	2024	Real 2023	2022	Δ % 2024/2023
OPERACIONAIS				
Tráfego Comercial				
Número de passageiros	69.196.801	66.331.663	55.712.630	4,3
Movimentos de aeronaves	464.992	456.702	407.528	1,8
Carga (toneladas)	242.958	210.478	210.408	15,4
Negócios				
Volume de negócios (milhares de euros)[1]	1.212.874	1.028.966	847.346	17,9
Aviação (% do total)	73,3	71,3	70,1	2,9
Extra Aviação (% do total)	26,7	28,7	29,9	(7,3)
Pessoal				
Número de efetivos a 31 de dezembro	1.152	1.122	1.136	2,7
Número médio de efetivos	1.138	1.117	1.150	1,9
Gastos com o pessoal (milhares de euros)	84.371	78.140	73.468	8,0
Produtividade				
Número de passageiros/efetivo médio	60.806	59.384	48.446	2,4
Resultados				
EBITDA[2] (milhares de euros)	866.894	729.225	596.702	18,9
Margem EBITDA[3] (%)	71,5	70,9	70,4	0,9
EBIT (milhares de euros)	769.161	625.951	508.960	22,9
Margem EBIT (%)	63,4	60,8	60,1	4,2
FINANCEIROS				
Resultados				
Resultado líquido (milhares de euros)	510.647	403.788	324.398	26,5
Estrutura financeira[4]				
Capital próprio (milhares de euros)	1.212.486	1.105.728	1.026.836	9,7
Capital alheio (milhares de euros)	316.703	460.560	516.671	(31,2)
Capital empregue (milhares de euros)	1.529.189	1.566.288	1.543.507	(2,4)
Cash flow				
Cash flow operacional (milhares de euros)	643.629	540.073	585.358	19,2

[1] *Não Inclui os montantes de contratos de construção nem os outros proveitos (IFRIC 12).*

[2] *EBITDA calculado nos termos do definido no Contrato de Concessão correspondente ao Resultado Operacional do Grupo ANA: 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 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*

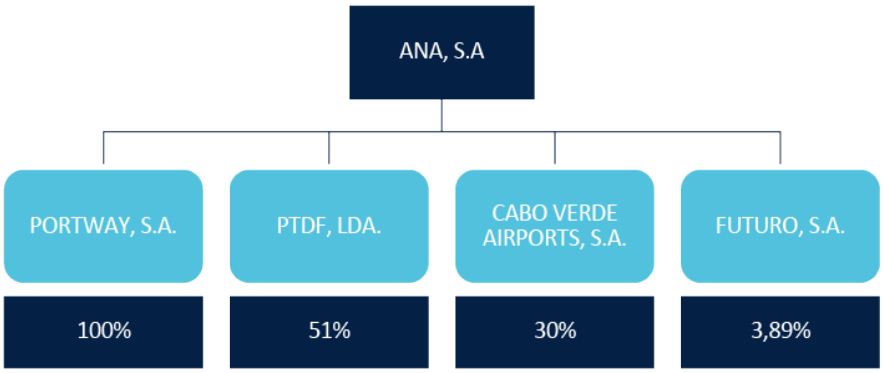
[4] *Indicadores detalhados no ponto 6. Análise Económica e Financeira*

2. O 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").

Adicionalmente, a ANA, S.A. detém uma participação de 30,0% na Cabo Verde Airports, S.A. e, bem assim, constituiu a PTDF, Lda., através de uma *joint-venture,* na qual detém uma participação de 51,0%. A ANA, S.A. detém, ainda, uma participação histórica de 3,89% no capital da Futuro – Sociedade Gestora de Fundos de Pensões, S.A.

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, e 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 capital social da ANA, S.A. a 31 de dezembro de 2024, 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 2024, a ANA, S.A. era detida a 100,0% 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.

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 2024, os negócios sob a alçada da ANA, S.A. representavam 92,86% do volume de negócios do Grupo.

Através da Portway, S.A., o Grupo ANA presta serviços de assistência em escala, que representaram 7,14 % do volume de negócios gerado pelo Grupo em 2024.

Em maio de 2022, a ANA, S.A. constituiu, em parceria com a VINCI Airports, SAS, a sociedade Cabo Verde Airports, S.A., que iniciou a sua atividade em 24 de julho de 2023. O capital social desta empresa é de 4.137.440 milhares de escudos cabo-verdianos, e é detido em 30,0% pela ANA, S.A. e em 70,0% pela VINCI Airports, SAS. Esta 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 até 31 de maio de 2029 sob um licenciamento que abrange 34 espaços comerciais. O capital social da PTDF, Lda., no valor de 6.000.000 euros, é detido em 51,0% pela ANA, S.A. e em 49,0% pela ARI.

Desde 1990, a ANA, S.A. detém uma participação de 3,89% na Futuro - Sociedade Gestora de Fundos de Pensões, S.A., sociedade que tem por objeto social a instituição, administração, gestão e representação de Fundos de Pensões. Em 2024, o capital social da entidade, no valor de 2.566.800 euros, encontrava-se integralmente realizado. É detido maioritariamente (76,78%) pela Montepio Geral Associação Mutualista.

Nos capítulos que se seguem, nomeadamente na Parte III – Notas às Demonstrações Financeiras, encontra-se 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

Em 2024, a economia europeia continuou a apresentar sinais de recuperação gradual, após ter enfrentado desafios substanciais nos últimos anos. Segundo o Eurostat, a União Europeia (UE) deverá registar um crescimento moderado do produto interno bruto (PIB) de 0,8%[5], enquanto a zona euro deverá crescer 0,7%. A inflação abrandou comparativamente com 2023, com estimativas de redução para 2,4% na zona euro (2,9% em 2023) e 2,7%[6] na EU (3,4% em 2023), refletindo o progresso na redução da taxa de inflação.

A nível nacional, o Banco de Portugal avança com uma projeção de crescimento económico de 1,7%[7], em 2024, impulsionado por melhorias nas condições financeiras, uma procura externa mais dinâmica e uma maior entrada de fundos da União Europeia. A inflação em Portugal seguiu a tendência europeia, reduzindo para 2,4%[8] em 2024 comparativamente com a taxa registada em 2023 de 4,3%. Estima-se que esta taxa se estabilize em torno de 2,0% até 2027[4]. Esta evolução reflete a moderação gradual nos custos salariais e pressões inflacionistas externas controladas, mantendo o diferencial de inflação face à zona euro praticamente nulo.

Apesar destes sinais positivos, subsistem incertezas significativas. O conflito na Ucrânia continua a aumentar os riscos geopolíticos, ameaçando a segurança energética. Além disso, o reforço das medidas protecionistas a nível global pode restringir os fluxos comerciais, impactando economias abertas como é o caso da UE. Paralelamente, eventos climáticos extremos, como as inundações recentes em Espanha, evidenciam os desafios crescentes associados às alterações climáticas e ao seu impacto económico.

No contexto da zona euro, o Banco Central Europeu (BCE) projeta um crescimento económico moderado. Este crescimento estará assente em níveis historicamente baixos de desemprego e na subida dos salários, que deverão estimular o consumo privado. No que respeita à inflação, o BCE apurou uma diminuição para 2,4%[9] em 2024 e espera-se que continue a descer para 2,1% em 2025, refletindo o desvanecimento gradual das pressões inflacionistas.

Desta forma, 2024 revelou-se um ano de estabilização e recuperação económica, marcado por avanços no controlo da inflação. Contudo, o contexto geopolítico e os desafios ambientais continuam a exigir uma abordagem cautelosa e rigorosa para garantir a resiliência e sustentabilidade económica nos próximos anos.

[5] *Eurostat, Euro Indicators – 30 de Janeiro de 2025*
[6] *Eurostat, Euro Indicators – 17 de Janeiro de 2025*
[7] *Banco de Portugal, Boletim Económico – dezembro 2024*
[8] *INE, Índice de Preços no Consumidor – 13 de janeiro de 2025*
[9] *European Central Bank - The economic outlook and monetary policy in the euro area – 15 de janeiro de 2025*

3.1 O SETOR DO TRANSPORTE AÉREO

Em primeiro lugar deve ser dado destaque ao facto do preço do crude Brent ter caído cerca de 20% ao longo de 2024. Assim, as companhias aéreas beneficiaram de um preço mais reduzido, o que representa uma parte significativa dos seus custos.

A indústria do transporte aéreo registou assim, em 2024, uma evolução bastante positiva nos resultados, apesar do aumento dos custos não relacionados com combustíveis e dos limites ao aumento de capacidade que se têm verificado. As companhias aéreas enfrentaram aumentos salariais e custos operacionais mais elevados, alguns devido à realização de rotas mais longas, impostas pelas restrições do espaço aéreo. As companhias aéreas têm também registado sucessivos atrasos na entrega de aeronaves por parte dos seus fornecedores, o que obriga a que muitas das principais transportadoras sejam obrigadas a continuar a operar com modelos de aviões mais antigos, o que afeta negativamente a eficiência e aumenta os custos de manutenção. Estes modelos mais antigos estão igualmente associados a maior ruído provocado durante a sua operação.

Segundo a IATA, o lucro líquido projetado das companhias para 2024 é de cerca de 31,5 mil milhões de dólares, com uma margem de lucro líquido de 3,3%[10].

No ano de 2024 verificou-se uma evolução bastante positiva do tráfego mundial, com um crescimento global de cerca de 8,4% face a 2023. De acordo com o ACI (figura abaixo), o tráfego de passageiros nos aeroportos europeus, até novembro de 2024, situou-se 0,9% acima dos valores obtidos em 2019 e cresceu cerca de 7,9% relativamente a 2023:

Tabela 3 - Tráfego de Passageiros por Regiões em 2024 (ACI)[11]

Regiões	Acum. novembro 2024	% vs 2023	% vs 2019
	Total Passageiros (000's)		
África	185.617	9,4	10,3
Ásia / Pacífico	2.069.572	14,4	(4,6)
Europa	2.168.176	7,9	0,9
América Central e do Sul	608.272	4,0	8,9
Médio Oriente	258.542	7,8	7,7
América do Norte	1.871.380	4,4	4,0
Mundo	7.161.559	8,4	1,2

De acordo com dados do Eurocontrol[12], relativos ao pico do Verão 2024 (junho-agosto), registou-se um aumento significativo do número de voos na região Europa. Assim, o tráfego na rede aérea europeia aumentou 4,8% em relação aos mesmos três meses de 2023, com uma média de 34.042 voos por dia. Vários centros de controlo de tráfego aéreo enfrentaram aumentos de tráfego significativamente superiores à média europeia – em particular no sudeste da Europa, que foi afetado pela mudança nos

[10] *IATA, Global Outlook for Air Transport (December 2024)*
[11] *ACI -PaxFlash Summary – October 2024*
[12] *Eurocontrol, Network Operations Report – June 2024; Network Operations Report – July 2024; Network Operations Report – August 2024;*

padrões de tráfego, em resultado do conflito na Ucrânia, bem como pelas tensões geopolíticas no Médio Oriente. Em vários casos, os voos operados foram superiores ao planeado e resultaram também em níveis de tráfego superiores aos níveis pré-pandemia, excedendo a capacidade disponível declarada pelo aeroporto/prestador de serviços de navegação aérea.

4. EVOLUÇÃO DO NEGÓCIO

4.1. EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO AÉREO

O tráfego de passageiros comerciais nos aeroportos da rede ANA registou um crescimento de 4,3%, face a 2023, tendo-se situado cerca de 17% acima dos níveis de 2019, fazendo com que a recuperação nos aeroportos portugueses seja claramente superior à média de recuperação dos aeroportos da região Europa. O maior crescimento relativo registou-se nos meses de inverno IATA[13] (+5,5%), confirmando de alguma forma que existe menor espaço para crescimento nos meses de verão, devido aos constrangimentos de capacidade que se verificam em alguns dos principais aeroportos, nomeadamente no aeroporto de Lisboa. O aeroporto de Lisboa registou um crescimento de 5,1% nos meses de inverno e de 3,9% nos meses de verão.

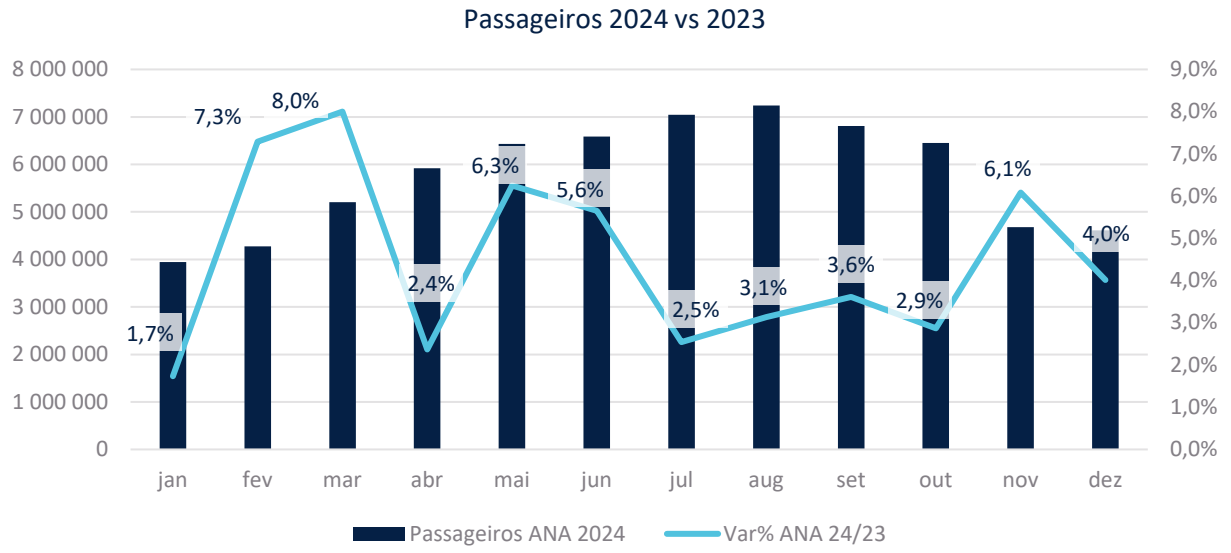
Ao nível da conectividade nos aeroportos da rede ANA, durante o ano de 2024, foram disponibilizadas 35 novas rotas regulares. No aeroporto de Lisboa iniciaram-se operações para quatro novos mercados: Qatar, Coreia do Sul, Lituânia e Egipto. Assistiu-se ainda ao início de operação de seis novas companhias aéreas (Qatar Airways Group Q.C.S.C, Korean Air Lines Co.,Ltd., Egyptair Airlines CO., Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş., Icelandair (Flugleidir H.F.) e a Bulgaria Air JSC), todas no aeroporto de Lisboa.

Passaram pelos dez aeroportos da rede ANA cerca de 69,2 milhões de passageiros, um crescimento absoluto de mais 2,87 milhões face a 2023. Foi no tráfego intraeuropeu que se registou o maior crescimento absoluto (+1,75 milhões de passageiros), ao passo que o tráfego extraeuropeu registou o maior crescimento relativo (+12,9%), com realce para o crescimento da procura nas rotas para os EUA e Canadá (+19,1%, +556 mil passageiros).

Analisando os dez principais mercados de origem / destino, os que registaram maior crescimento relativamente a 2023, no tráfego de passageiros, foram: EUA (+17,3%), Suíça (+8,4%), Países Baixos (+7,7%), Brasil (+7,5%), Alemanha (+6,6%) e Itália (+4,2%).

[13] *Meses de Verão IATA: Último domingo de março até o último sábado de outubro.*
Meses de Inverno IATA: Último domingo de outubro até o último sábado de março

Figura 2 - Evolução do número de passageiros em 2024 face a 2023 na rede ANA



O aeroporto de Lisboa ultrapassou pela primeira vez a barreira de 35 milhões de passageiros processados e foi responsável por cerca de 50,7% do total de passageiros na rede ANA. Os dois aeroportos da Madeira (Madeira e Porto Santo), conjuntamente, ultrapassaram pela primeira vez os 5 milhões de passageiros (mais 743 mil passageiros). Já os quatro aeroportos dos Açores ultrapassaram os 3 milhões de passageiros.

Na tabela abaixo apresentam-se os principais indicadores do tráfego comercial, em 2024, nos aeroportos da rede ANA, comparando com 2023:

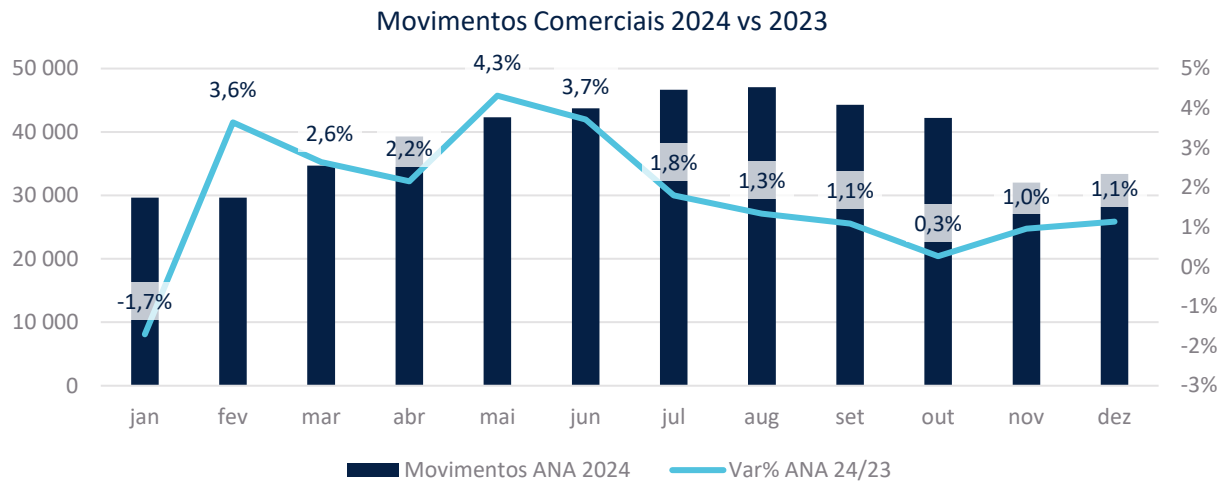
Tabela 4 - Tráfego comercial da ANA, S.A. por área geográfica (2024)

	Lisboa	Porto	Faro	Beja	Açores	Madeira	Rede ANA
Passageiros (unid.)	35.093.163	15.929.697	9.829.618	4 441	3.282.262	5.057.620	69.196.801
Variação 2024-2023	4,30%	4,80%	2,00%	(10,60%)	9,60%	4,60%	4,30%
Movimentos Aeronaves (unid.)	225.268	104.040	63.530	422	37.185	34.547	464.992
Variação 2024-2023	1,10%	2,30%	1,30%	23,00%	5,90%	1,40%	1,80%
Carga (ton.)	191.892	38.120	37	2	8.086	4.821	242.958
Variação 2024-2023	19,70%	(1,5%)	(27,3%)	-	7,60%	21,40%	15,40%
Lugares oferecidos (unid.)	41.458.371	18.100.338	11.296.909	8.930	4.076.545	5.860.228	80.801.321
Variação 2024-2023	2,30%	2,30%	1,60%	(29,8%)	7,10%	1,80%	2,40%
Load factor (%)	84,70%	88,10%	87,50%	49,70%	81,70%	86,60%	85,80%
Variação 2024-2023	1,6p.p.	2,0p.p.	0,4p.p.	10,7p.p.	1,7p.p.	2,3p.p.	1,6p.p.

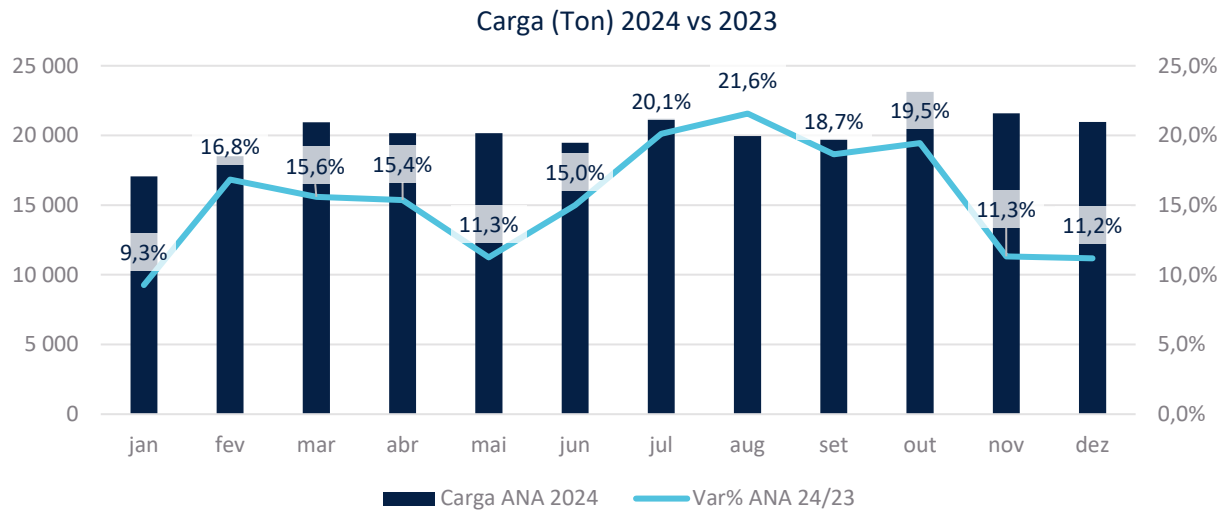
Os movimentos de aeronaves registaram um incremento de 1,8% (mais 8,3 mil movimentos face a 2023) e a taxa média de ocupação em voos comerciais situou-se em 85,8%, mais 1,6 p.p. face à registada em 2023.

A figura seguinte revela a evolução dos movimentos comerciais na rede ANA ao longo de 2024, sendo notória a consistente subida face a 2023, em praticamente todos os meses do ano:

Figura 3 - Evolução do número de movimentos comerciais em 2024 face a 2023 na rede ANA



No que respeita ao tráfego de carga aérea, este situou-se 15,4% acima do volume processado em 2023 (mais 32,5 mil toneladas), resultado do crescimento significativo da carga transportada em voos de passageiros (185 mil toneladas, mais 19,7%), nomeadamente pela Transportes Aéreos Portugueses S.A., LATAM Airlines Group S.A. e pelas novas companhias no aeroporto de Lisboa, Qatar Airways Group Q.C.S.C e Korean Air Lines Co.,.



4.2 EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA

No ano de 2024, a Portway, S.A. manteve um crescimento dinâmico da sua atividade, seja ao nível das atividades de *handling* como das atividades de Serviços de Suporte nos Terminais, após já ter recuperado completamente os níveis pré-pandemia, logo em 2023.

O número de rotações assistidas aumentou para as 66.063 rotações (mais 5,4% face ao ano anterior), tal como o número de passageiros assistidos, que aumentou 4,7%, atingindo os 20.921 milhares de passageiros.

Por fim, as receitas com a atividade de assistência a carga cresceram 26,6%, em linha com o aumento do número de toneladas movimentadas que atingiu 121.251 toneladas, um aumento de 32,0% face ao ano anterior.

A tabela seguinte resume os principais indicadores de atividade da Portway, S.A.:

Tabela 5 - Indicadores de atividade da Portway, S.A. (2024-2023)

	2024	2023	Δ % 2024/2023
N.º voos assistidos	66.063	62.691	5,4%
N.º de passageiros assistidos [1]	20.921.087	19.981.558	4,7%
N.º toneladas movimentadas	121.251	91.858	32,0%

[1] inclui passageiros assistidos por outros *handlers* na área de passageiros (foram 1.172.576 e 1.171.864 em 2023 e 2024 respetivamente)

4.3 ATIVIDADE CONSOLIDADA

Face ao número de passageiros e movimentos processados em 2024, o Grupo ANA apurou um montante total de receitas, de 1.289 milhões de euros, das quais 1.213 milhões de euros respeitam à ANA, S.A.

Na tabela que em seguida se apresenta, são detalhados as receitas do Grupo[14] e, bem assim, as receitas individuais da ANA, S.A.

Tabela 6 - Decomposição do Volume de Negócios (2024-2023, milhares de euros)

ANA, S.A.	2024	2023	Δ % 2024/2023
Receita Aviação	**889 625**	**733 208**	**21%**
Regulada	865 546	721 277	20%
Não Regulada	46 809	39 713	18%
Incentivos	(22 730)	(27 782)	(18%)
Receita Extra Aviação	**323 248**	**295 758**	**9%**
Total	**1 212 874**	**1 028 966**	**18%**

Grupo ANA	2024	2023	Δ % 2024/2023
Receita Aviação	**971 113**	**803 909**	**21%**
Regulada	859 083	716 213	20%
Não Regulada ANA	42 638	35 952	19%
Não Regulada Portway	92 122	79 525	16%
Incentivos	(22 730)	(27 782)	(18%)
Receita Extra Aviação	**318 376**	**291 358**	**9%**
Total	**1 289 489**	**1 095 267**	**18%**

A redução dos incentivos ao tráfego face a 2023 decorre da reformulação da política de atribuição dos incentivos em 2024.

[14] *Valores líquidos de operações intragrupo.*

4.4. RECEITA AVIAÇÃO

4.4.1. RECEITA AVIAÇÃO REGULADA

4.4.1.1. TAXAS REGULADAS E SUA RECEITA

4.4.1.1.1 RECEITA REGULADA EM 2024

Nos termos do disposto no ponto 8.6. do anexo 12 do Contrato de Concessão, a receita regulada em 2024 por passageiro (RRMM) do Grupo de Lisboa - aeroporto de Lisboa, aeroportos dos Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores), aeroportos da Madeira (Madeira e Porto Santo) e Terminal Civil de Beja), tem uma evolução indexada à taxa de inflação e de acordo com o rácio (Fator R) entre o somatório do investimento elegível de capital e dos EBITDA do Grupo Lisboa, nos 5 anos anteriores a 2023 (2018-2022).

Em face do cálculo efetuado, na medida em que o Rácio R apurado pela ANA, S.A. foi inferior a 0,2, a RRMM do **Grupo Lisboa** no período de 2024 a 2028 evoluirá, no enquadramento da regulação em vigor, de acordo com o IPCH -2,0% por ano.

A RRMM do Grupo Lisboa em 2024 foi de 14,49€ por passageiro terminal.

O apuramento dos indicadores "EBITDA do Grupo Lisboa" e o respetivo investimento elegível para o ano de 2024 e 2023, que determinarão a evolução das taxas no período 2029-2033 estão apresentados na nota 5. Informação por Segmentos, presente na parte III — Notas às Demonstrações Financeiras.

Para os **aeroportos do Porto e de Faro**, de acordo com a interpretação da ANAC, que a ANA, S.A. não acompanha, a evolução anual das taxas reguladas em 2023 e 2024 teve como teto máximo a inflação. Não obstante, a ANA, S.A. contestou esta decisão uma vez que entende que a manutenção das RRMM se encontra prevista no Contrato de Concessão. Anualmente, a ANAC tem realizado para os aeroportos de Porto e Faro um teste de competitividade com vista a avaliar o seu posicionamento, que tem sido sempre competitivo.

As taxas reguladas de 2024 após terem sido sujeitas a um processo de consulta aos utilizadores, foram aprovadas pela ANAC, tendo entrado em vigor, a 1 de janeiro, exceto as taxas de segurança e PMR em todos os aeroportos da rede e, consequentemente, a taxa de serviço a passageiros nos aeroportos do grupo de Lisboa. A decisão final sobre essas taxas apenas foi emitida pela ANAC em março de 2024, tendo as mesmas entrado em vigor no dia 21 de março de 2024. A ANAC tomou a decisão de manutenção dos valores em vigor das taxas de PMR e Segurança.

Em termos de modelações tarifárias, foi introduzida em 2024 a simplificação da taxa de assistência a passageiros no aeroporto de Faro, com aplicação de apenas um único valor da taxa por períodos de 15 minutos, promovendo, assim, também um uso mais eficiente dos balcões de check-in.

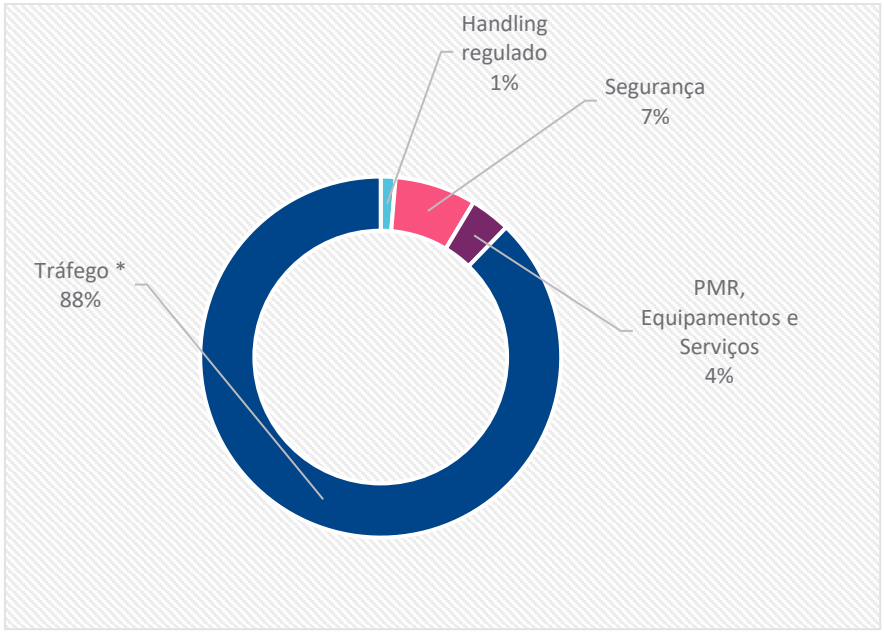
No Terminal Civil de Beja foi introduzida a aplicação de um valor mínimo por cada operação de estacionamento e deixou de ser aplicado qualquer período de isenção nesta taxa. Fora do horário de funcionamento do Terminal Civil de Beja, caso seja solicitado a sua abertura, para o prolongamento ou antecipação da sua abertura passou a estar em vigor uma taxa de abertura de aeródromo, com o objetivo de cobrir os custos extra incorridos com essas situações.

As principais fontes de receita regulada do Grupo ANA, que perfizeram 836,4 milhões de euros foram o tráfego[15], com cerca de 734 milhões de euros (descontado do montante de incentivos ao

[15] *As receitas de tráfego são compostas pelas receitas com a aterragem e descolagem de aeronaves, estacionamento de aeronaves (inclui pontes e GPS), abrigo de aeronaves, serviço a passageiros e abertura de aeródromo.*

desenvolvimento de rotas, atribuídos às companhias aéreas, de 22,7 milhões de euros) e a taxa de segurança, com 60,9 milhões de euros, que representam, em conjunto, 95,05% do total da receita regulada.

Figura 4 - Distribuição da receita aviação regulada do Grupo ANA



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

O Grupo ANA ultrapassou os montantes verificados em 2023 nas receitas de Tráfego, Handling Regulado e PMR, Equipamentos e Serviços, com aumentos de 28,72%, 15,74% e 9,75%, respetivamente.

Apenas a receita com a taxa de segurança diminuiu, em 24,78%, em virtude da Portaria 268-A/2023, publicada a 24 de agosto de 2023, que estabeleceu uma redução da taxa de segurança por passageiro de 3,54€ para 1,80€, aplicável a todos os aeroportos.

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).

4.4.1.1.2. APURAMENTO DA RECEITA REGULADA EM 2024 A RECUPERAR OU A DEVOLVER

Para efeitos da aplicação do modelo regulatório, apenas deverão ser consideradas as receitas reguladas da ANA, S.A. que ascenderam a 870,8[16] milhões de euros. De forma sumária, o apuramento do valor a devolver ou a cobrar adicionalmente 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 (14,49€ em 2024), e a receita regulada real por passageiro. Para mais informações, recomenda-se a consulta do Anexo 12 do Contrato de Concessão.

[16] *Valor faturado de taxas reguladas, ou seja, exclui provisões ou outros movimentos de regularização. Inclui 28,83 milhões de euros de recuperação de défices de receita de 2022, nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro*

No Grupo de Lisboa, considerando que a RRMM real faturada em 2023 foi de 12,88€, foi apurado como défice de receita regulada cobrada um montante de 28,59 milhões de euros, que será recuperado em 2025.

Tabela 7 - Apuramento do Défice de Receita Regulada com referência a 2023 (milhões de euros)

Grupo	RRMM 2023 autorizada por Passageiro	RRMM 2023 por Passageiro	Défice de Receita Regulada por Passageiro	Passageiros Terminais Reais	Défice de Receita Regulada
Lisboa	13,57	12,88	0,69	41,43	28,59

No Grupo de Lisboa, considerando que a RRMM real faturada em 2024 foi de 14,42€, foi apurado como défice de receita regulada cobrada um montante de 3,04 milhões de euros, que será recuperado em 2026.

Tabela 8 - Apuramento do Défice de Receita Regulada com referência a 2024 (milhões de euros)

Grupo	RRMM 2024 autorizada por Passageiro	RRMM 2024 por Passageiro	Défice de Receita Regulada por Passageiro	Passageiros Terminais Reais	Défice de Receita Regulada
Lisboa	14,49	14,42	0,07	43,39	3,04

No que respeita aos aeroportos do Porto e Faro, deixa de estar previsto o apuramento do erro de estimativa por consequência da interpretação da ANAC do modelo regulatório. A ANA não partilha deste entendimento tendo recorrido à via judicial tendo isso em consideração.

De todo o modo, mantendo os pressupostos dos anos anteriores, a ANA, S.A. apuraria um montante a recuperar de 35,33 milhões de euros em 2024 e 18,68 milhões de euros em 2023.

Tabela 9 - Apuramento do Défice de Receita Regulada com referência a 2023 (milhões de euros)

Grupo	RRMM 2023 autorizada por Passageiro	RRMM 2023 por Passageiro	Défice de Receita Regulada por Passageiro	Passageiros Terminais Reais	Défice de Receita Regulada
Porto	8,97	8,17	0,80	15,19	12,15
Faro	9,03	8,35	0,68	9,60	6,53
			Total (Défice de receita regulada) – valor a ser recuperado das companhias aéreas		**18,68**

Tabela 10 - Apuramento do Défice de Receita Regulada com referência a 2024 (milhões de euros)

Grupo	RRMM 2024 autorizada por Passageiro	RRMM 2024 por Passageiro	Défice de Receita Regulada por Passageiro	Passageiros Terminais Reais	Défice de Rece Regula
Porto	9,76	8,42	1,34	15,93	21,
Faro	9,82	8,39	1,43	9,78	13,
			Total (Défice de receita regulada) – valor a ser recuperado das companhias aéreas		**35,**

4.4.1.2. MONITORIZAÇÃO DE PARÂMETROS DE QUALIDADE DE SERVIÇO

Em 2024, a ANA, S.A. alcançou resultados positivos na maioria dos indicadores de qualidade de serviço, com destaque para a disponibilidade das infraestruturas e o nível de satisfação dos passageiros. Contudo, registaram-se situações de incumprimento nos níveis mínimos exigidos em dois indicadores: a "Entrega de Bagagem à Chegada" e o "Controlo de Segurança de Passageiros e de Bagagem de Mão".

Ao nível da entrega da bagagem, a ANA, S.A. deu continuidade aos esforços de mitigação, nomeadamente através da sensibilização das empresas de *handling* para a necessidade de cumprimento dos níveis de serviço estipulados. Adicionalmente, foram realizados acompanhamentos regulares ao desempenho, tanto a nível individual como global, sublinhando-se a importância de ajustar as equipas ao volume de tráfego.

A partir de 1 de julho de 2024, foi implementado um processo de responsabilização dirigido aos agentes de assistência em escala licenciados para a atividade de assistência a bagagem que não cumpram os níveis de serviço estabelecidos e que originem penalizações à ANA no âmbito do RQSA, em conformidade com a Deliberação de 28 de junho de 2024 da ANA S.A.

Em 2024, verificaram-se 19 incumprimentos nos Aeroportos de Lisboa, Porto e Faro que, no total, resultaram numa penalidade de 2.899.681 euros dividida da seguinte forma por aeroporto e indicador:

Tabela 11 - Penalidades incorridas no âmbito do Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuário (RQSA) de 2024

Indicadores	Lisboa		Porto	Faro	Total 2024
	Pico	Fora de Pico			
Entrega de Bagagem, 1ª Bagagem	248	-	314	73	634
Entrega de Bagagem, última Bagagem	863	199	-	-	1.061
Controlo de Segurança, tempo de espera	431	332	332	-	1.095
People Movers	77	33	-	-	109
Penalidades Total	**1.618**	**564**	**645**	**73**	**2.900**

Em 2023, verificaram-se 17 incumprimentos nos Aeroportos de Lisboa, Porto e Faro que, no total, resultaram numa penalidade de 1.990.250 euros dividida da seguinte forma por aeroporto e indicador:

Tabela 12 - Penalidades incorridas no âmbito do Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuário (RQSA) de 2023

Indicadores	Lisboa		Porto	Faro	Total 2023
	Pico	Fora de Pico			
Entrega de Bagagem, 1ª Bagagem	391	0	281	153	826
Entrega de Bagagem, última Bagagem	709	304	0	0	1.013
Controlo de Segurança, tempo de espera	0	151	0	0	151
Penalidades Total	**1.100**	**455**	**281**	**153**	**1.990**

Em relação à satisfação dos passageiros, os níveis de serviço foram integralmente cumpridos para os indicadores avaliados no RQSA. Em particular, os aeroportos do Porto, Madeira e Ponta Delgada destacaram-se com classificações constantemente acima de 4 pontos, numa escala de 1 a 5.

Em termos operacionais, destacam-se ainda as iniciativas abaixo:

- No **aeroporto de Lisboa**, no âmbito do Plano de Melhoria de Qualidade de Serviço, foram realizadas várias melhorias, incluindo a substituição de elevadores, escadas mecânicas e passadeiras rolantes, a remodelação de espaços de restauração e lojas, e a reabertura do Lounge ANA. Destaca-se ainda o aumento da capacidade de resposta e processamento de bagagem com a instalação de dois novos carrosséis no terminal de bagagem. Adicionalmente, foi implementado o conceito de aeroporto silencioso, minimizando interrupções auditivas e promovendo uma atmosfera mais tranquila nos terminais;
- No **aeroporto do Porto**, destaca-se o aumento da área de controlo de segurança e a disponibilização de novos *ledwalls* com informação de voo;
- No **aeroporto de Faro** foi implementado um conjunto de infraestruturas e equipamentos para melhorar a capacidade de processamento no fluxo Não-Schengen, melhorar a experiência do passageiro e a qualidade de serviço, nomeadamente a criação de área provisória EES (*Exit/Entry System*) nas chegadas, *Self Bag Drop Off*, compatibilização dos sistemas de aquecimento, ventilação e ar condicionado e beneficiações das áreas de espera e conforto do passageiro;
- No **aeroporto da Madeira**, destaca-se a implementação e divulgação de um *chatbot* que disponibiliza informações sobre a infraestrutura do aeroporto e os voos diretamente no terminal, melhorando o apoio aos passageiros;
- Finalmente, no caso do **aeroporto de Ponta Delgada**, implementaram-se melhorias significativas na sinalização transversal, incluindo a substituição da sinalização nas portas de saída de emergência, a sinalização operacional e a instalação de sinalização para identificação de lugares prioritários em todos os espaços da aerogare. Adicionalmente, foram iniciados os trabalhos de remodelação das instalações sanitárias e remodelação do interior do terminal.

No que respeita ao controlo de segurança, é de realçar as iniciativas abaixo:

- Em 2024, foi concluída a instalação dos novos equipamentos de rastreio de bagagem de porão com deteção automática de explosivos, nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro. Tratou-se da primeira instalação de tomografias para o rastreio da bagagem de porão, nos aeroportos em Portugal. Estes equipamentos apresentam uma capacidade superior de identificação de artigos proibidos, proporcionando aos operadores imagens em 3D para análise e decisão, o que resulta numa melhoria da eficiência e da eficácia no processo de segurança deste sistema;
- Em 2024 iniciou-se a preparação da melhoria das linhas automáticas de retorno de tabuleiros nos aeroportos, tornando-as mais eficientes, através de um retorno de tabuleiros mais célere, menos ruidoso e que permite utilizar tabuleiros de maior capacidade. Foram igualmente reforçados, em número, os equipamentos de Resolução de Dúvidas em Líquidos, já como preparação da futura implementação de máquinas EDSCB C3 (tecnologia 3D);
- No final do ano de 2024 iniciou-se a atualização do circuito *Fast Track* do controlo de segurança, através da instalação de novos equipamentos de rastreio. Os aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Madeira, e Ponta Delgada vão ser alvo de melhoria nestas linhas, sendo que o aeroporto da Madeira foi o primeiro a receber estes equipamentos (de rastreio de bagagem de cabina e de passageiros);
- Salientamos, ainda, que a ANA implementou um sistema de monitorização automática de tempos de espera nos 5 principais aeroportos da Rede ANA (sistema da XOVIS). Este sistema substituiu o anterior 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. Ao retirar a necessidade de se efetuar a 2ª leitura do cartão de embarque, melhora a eficiência em termos de previsibilidade, de gestão da operação de segurança e da experiência do passageiro nesses aeroportos;
- Tendo em consideração a eficácia do sistema XOVIS, foi aprovada a sua extensão ao processo de controlo de fronteira nos aeroportos de Lisboa, Faro e Madeira, o que virá facilitar a gestão da operativa, com a implementação do novo sistema europeu de controlo de fronteiras, designado como Entry-Exit System.

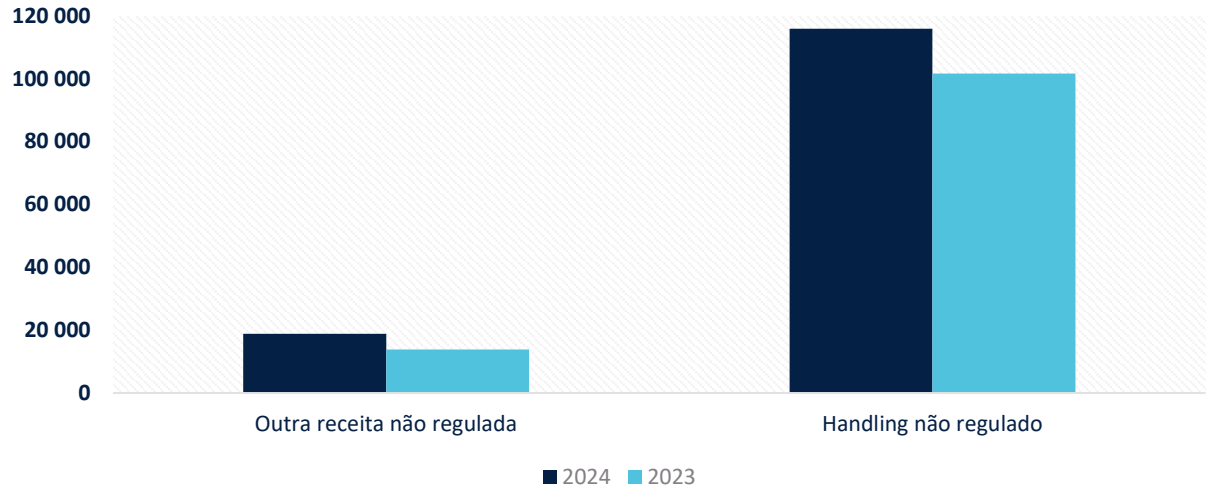
Por fim, e em conformidade com a determinação da ANAC, de 7 de junho de 2024, a ANA, S.A. iniciou, a 28 de junho de 2024, o processo negocial com as Companhias Aéreas para a definição dos níveis de desempenho mínimos estipulados no Anexo 7 do Contrato de Concessão.

4.4.2. RECEITA AVIAÇÃO NÃO REGULADA

A receita aviação não regulada do Grupo ANA evidenciou um aumento de 17,0% face ao período homólogo, ascendendo a 134,8 milhões de euros em 2024. Para este resultado, destaca-se a contribuição da Portway, S.A. com 92,1 milhões de euros (92 milhões de euros respeitantes aos serviços de handling não regulados e 131 milhares de euros respeitantes a equipamentos e serviços).

O montante remanescente, de 42,64 milhões de euros, respeita à contribuição da ANA, S.A. para esta categoria, inclui o *handling* não regulado, a cedência de combustíveis e as receitas decorrentes de outros serviços e equipamentos, que registou, em 2024, um aumento de 18,6% face ao período homólogo do ano anterior. Para esse valor contribuiu a venda de equipamentos de aviação, que registaram um aumento de receitas de 4,1 milhões de euros.

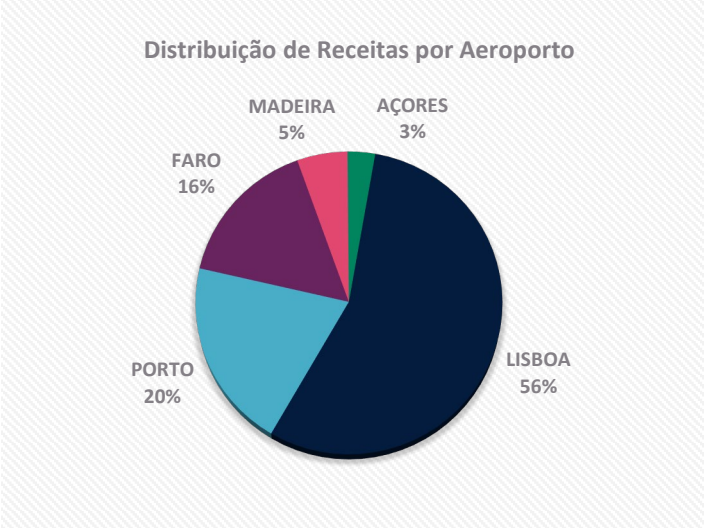
Figura 5 - Evolução da receita aviação não regulada do Grupo (2024-2023)



4.5 RECEITA EXTRA AVIAÇÃO

No ano de 2024 as receitas extra aviação da ANA, S.A. atingiram os 323,3 milhões de euros (318 milhões de euros quando expurgadas as transações intragrupo), traduzindo um crescimento de 27,5 milhões de euros, cerca de 9,3%, face ao ano anterior.

Figura 6 - Distribuição das receitas extra aviação ANA, S.A. por negócio



A evolução registada nas receitas das atividades comerciais extra aviação de 2024, por aeroporto e por negócio, comparados com o período homólogo de 2023, é evidenciada nos gráficos a seguir apresentados.

Figura 8 - Evolução das receitas extra aviação por Aeroporto

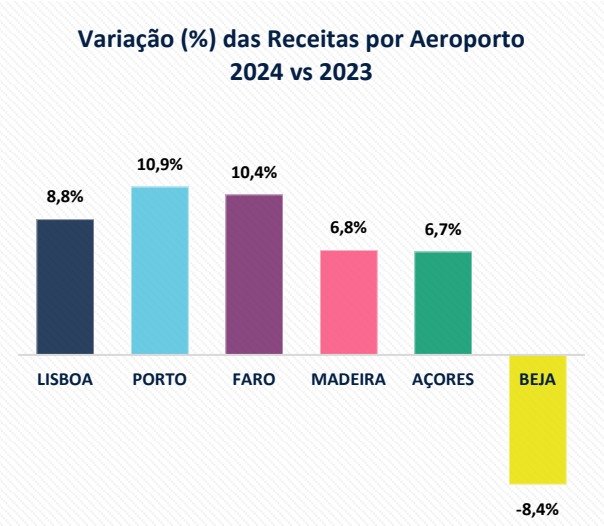
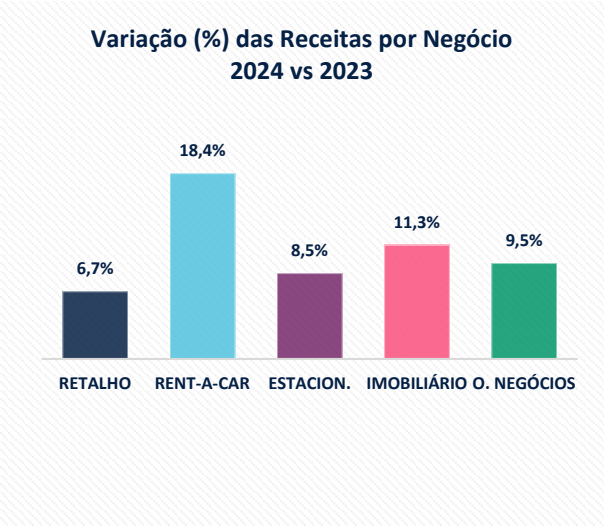


Figura 7 - Evolução das receitas extra aviação por Negócio



O crescimento verificado na generalidade dos negócios e aeroportos traduziu-se num incremento de 4,8% na receita por passageiro, face ao ano anterior.

4.5.1. RETALHO

No ano de 2024, o negócio de Retalho, nos aeroportos geridos pela ANA, S.A., alcançou valores históricos de receitas, cerca de 180 milhões de euros, registando um crescimento de 6,7%, em relação ao ano transato.

Em termos de volume de vendas, registou-se uma evolução positiva dos resultados de Retalho em todos os aeroportos da rede ANA, com um crescimento de aproximadamente 3,0% face ao ano de 2023.

Não obstante, é de salientar que os resultados do negócio de Retalho, registaram uma evolução superior à evolução do tráfego como consequência da melhoria da oferta comercial efetuada ao longo do ano de 2024, através da renovação de vários espaços comerciais, da implementação de novos conceitos, da adequação da oferta e da melhoria de qualidade em alguns segmentos de negócio.

Ao nível das receitas por passageiro, verificou-se igualmente um aumento, face a 2023, na ordem dos 2,2%.

Destacam-se alguns processos que contribuíram para o desenvolvimento do negócio em 2024:

- Nos aeroportos de Lisboa, Faro e Madeira, a remodelação total das lojas principais "Duty Free" e a expansão da área comercial no terminal 2 do aeroporto de Lisboa;
- No aeroporto de Lisboa, a renovação da oferta comercial premium na Luxury Avenue, com introdução de novas marcas e a remodelação de vários conceitos de moda;
- A introdução de nova oferta de restauração nos aeroportos de Faro e da Madeira;
- A adoção de novos conceitos com oferta de marcas nacionais, como a Benamôr no aeroporto do Porto;
- A introdução de novos segmentos de negócio, como o desporto no aeroporto da Madeira.

Relativamente à gestão e desenvolvimento do negócio de retalho, encontram-se previstos para 2025 diversos processos de comercialização em vários segmentos de negócio e reformulação de espaços existentes, com operadores atuais. Paralelamente, estão previstos diversos projetos de renovação e desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias que resultarão em novas áreas comerciais. Prevê-se também a conclusão do programa de intervenções nas lojas principais "Duty Free", com intervenções no aeroporto do Porto e nos aeroportos dos Açores.

Para todos estes projetos, a ANA, S.A. pretende ir ao encontro das necessidades do atual perfil do consumidor, ao disponibilizar ofertas mais ajustadas, que sigam as tendências atuais e adaptadas à realidade local.

4.5.2. ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL

O negócio de estacionamento automóvel consubstanciou-se num montante total de 37,4 milhões de euros em 2024, registando um aumento de 8,5% face a 2023. Relativamente às receitas por passageiro, verificou-se igualmente um aumento na ordem dos 4,0%.

O segmento de estacionamento de rotação continua a ser o mais importante, sendo de destacar, relativamente a 2023, o crescimento de cerca de 13% no segmento de reservas online, na sequência de uma forte aposta neste canal de distribuição. Por fim, em 2024, também se verificou um aumento na procura de avenças de estacionamento pelos colaboradores das empresas com atividade nos aeroportos.

Foi finalizado, no ano de 2024, o processo de migração para uma nova plataforma de *e-commerce*, que permitirá continuar a aposta no canal de venda de estacionamento online melhorando a experiência de compra e permitindo a oferta de novos serviços de estacionamento.

Associado ao crescente número de utilizadores de Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados a partir de Plataforma Eletrónica (TVDE), de e para os aeroportos da rede ANA, procurou-se consolidar a zona exclusiva para recolha de utilizadores de TVDE (área Pick-Up) em Lisboa que permitiu melhorar as condições de serviço a estes passageiros e contribuir para uma melhor fluidez do tráfego nas zonas de *Curbside* do aeroporto.

No aeroporto de Faro, foi criada uma zona de oferta Premium de estacionamento, denominado de "FAO Premium Parking - P2". Este novo serviço disponibiliza 22 lugares cobertos exclusivos, cada um com um Ponto de Carregamento para Viaturas Elétricas (PCVE) de utilização gratuita, bem como 2 lugares para PMR.

Para 2025, estão planeadas um conjunto de iniciativas, das quais destacamos:

- Reformulação da zona de Curbside das Chegadas do Terminal 1 do aeroporto de Lisboa, para a melhoria da circulação e acesso aos parques de estacionamento e transportes públicos;
- Criação de bolsas adicionais de estacionamento automóvel no aeroporto de Lisboa, nomeadamente por pavimentação de zonas baldias existentes;
- Criação de áreas Pick-Up para TVDE nos aeroportos de Porto e Faro;
- Aumento da oferta de PCVEs no perímetro do aeroporto de Lisboa;
- Dotar os aeroportos do Porto, Faro e Madeira de PCVEs.

4.5.3. RENT-A-CAR

Sem prejuízo da manutenção de uma elevada concorrência *off-airport* existente neste setor, o ano de 2024 foi marcado por um desempenho muito positivo deste segmento de atividade.

Relativamente aos aeroportos nacionais, a atividade comercial das empresas que operam nos aeroportos do Continente evoluiu em cerca de 6,4%, enquanto a das empresas dos arquipélagos da Madeira e Açores cresceu 2,0% e 10,6%, respetivamente, o que resultou num crescimento das receitas para a ANA, S.A., de 18,4% face a 2023, exponenciadas pelo novo modelo contratual implementado a partir de junho de 2024.

Ao nível das receitas por passageiro, verificou-se igualmente um aumento, face a 2023, na ordem dos 13,5%.

Com o crescimento desta atividade em diversos aeroportos e o seu impacto no desempenho das empresas que aí operam, houve a necessidade de iniciar estudos de aumento de capacidade de estacionamento para melhor servir as entidades licenciadas que operam neste segmento de atividade.

Relativamente à gestão e desenvolvimento do negócio de rent-a-car, encontra-se previstos para 2025 o lançamento de processos de concurso nos aeroportos da Madeira e dos Açores.

4.5.4. IMOBILIÁRIO

Em 2024, o negócio imobiliário ultrapassou os 33,6 milhões de euros, 3,4 milhões de euros superior face ao ano anterior (+11,3%). Os segmentos que mais contribuíram para este resultado são os espaços ocupados por agentes de *handling*, com destaque para os espaços dedicados à manutenção em linha e a carga expresso.

Em 2024, foram iniciados diversos projetos de desenvolvimento imobiliário em vários setores, destacando-se a manutenção em linha nos aeroportos do Porto e Beja. Prevê-se que tais projetos tenham um impacto muito positivo nos resultados de médio e longo prazo e contribuam para a consolidação do negócio imobiliário da ANA, S.A. Foi, também, concluído o concurso para a exploração da estação de serviço no aeroporto de Faro.

No primeiro semestre de 2025, prevê-se lançar os concursos para o licenciamento com construção de um hotel e de uma unidade de restauração de comida rápida no aeroporto de Faro, e no segundo trimestre o concurso para a construção do segundo hotel no aeroporto do Porto.

No âmbito da atividade de Carga e Logística, área estratégica muito particular com impacto quer na aviação quer na extra aviação, foi realizada uma avaliação rigorosa e detalhada das condições de operação das infraestruturas dedicadas à atividade de carga aérea nos aeroportos, tendo por objetivo a melhoria da eficiência e do desempenho operacional das referidas infraestruturas e potenciar, por essa via, o desenvolvimento do negócio. O trabalho foi realizado em estreita articulação com os principais operadores de assistência em escala, operadores aéreos e demais *stakeholders*. Destacam-se as avaliações realizadas aos terminais/instalações de carga dos diversos aeroportos da rede, especialmente de Lisboa e do Porto.

Em 2025, além da exploração de novas oportunidades de negócio, perspetiva-se a implementação de várias medidas para a melhoria da eficiência operacional das infraestruturas de carga, nomeadamente o arranque da implementação de uma plataforma ACCS (Airport Cargo Community System), a qual se encontra em fase de implementação noutros aeroportos da rede VINCI.

4.5.5. OUTROS NEGÓCIOS

No que respeita à atividade de Serviços/Lounges, Publicidade e Telecomunicações, o montante de receitas atingiu cerca de 19,5 milhões de euros, evidenciando um crescimento de cerca de 9,5% face a 2023.

Ao nível dos Serviços, estas receitas ascenderam a 12,4 milhões de euros em 2024, mais 3,1% em relação a 2023, essencialmente devido a um aumento na procura de utilização dos lounges.

O lounge do aeroporto de Lisboa registou 479.132 passageiros em 2024, um valor muito próximo do alcançado em 2023 (-0,77%), apesar do encerramento do lounge para obras de beneficiação, por um período de 4 semanas, em maio e junho de 2024.

Os lounges do aeroportos do Porto e Faro fecharam o ano com 232.254 e 133.513 passageiros, traduzindo-se em crescimentos de 19,9% e 9,4%, respetivamente.

Finalmente, no aeroporto da Madeira, a utilização do lounge, aberto ao público em abril de 2023, registou 37.137 passageiros em 2024.

Em 2024, foi desenvolvido um estudo detalhado no sentido de avaliar opções para o modelo de negócio de gestão dos *lounges*, incluindo também a análise da oferta e do *pricing*, e a garantia da melhoria da qualidade de serviço aos passageiros, prevendo-se novos desenvolvimentos ao longo de 2025.

No contexto do negócio de Publicidade, o ano de 2024, evidenciou um crescimento global de 30,6% relativamente ao ano anterior, totalizando cerca de 5,6 milhões de euros de receitas.

Em 2024, o foco principal na gestão do negócio foi procurar privilegiar os suportes *premium*, reduzindo a "poluição" visual do ambiente aeroportuário, nomeadamente através do recurso a soluções digitais em detrimento a materiais de utilização única e com posições mais impactantes que procurem potenciar o *sense of place*. Estas melhorias reforçam o compromisso da Empresa com as políticas de sustentabilidade em curso, transversais a todos os negócios.

Por outro lado, esta estratégia visa promover campanhas publicitárias mais dirigidas, com conteúdos ajustados às audiências que atendem às crescentes exigências do mercado publicitário, garantindo uma resposta efetiva às necessidades e expectativas das marcas.

No respeitante às receitas do negócio de Telecomunicações, em 2024, estas representaram cerca de 1,4 milhões de euros. Apesar de se verificar ainda uma ligeira variação negativa de 0,5%, face a 2023, denota-se uma melhoria significativa, relativamente à variação ocorrida entre 2023 e 2022, que foi de cerca de 10%.

5. SUSTENTABILIDADE

Em linha com o posicionamento da VINCI Airports, SAS, no setor da gestão aeroportuária, a ANA, S.A., defende uma abordagem empresarial ao Desenvolvimento Sustentável inserida no quadro da sua missão e estratégia de negócio, possuindo uma abordagem multidisciplinar, envolvendo as várias Direções e *stakeholders*, tendo um plano de ação para os seus diversos aeroportos.

A visão para 2030, no novo ciclo de sustentabilidade, iniciado em 2022, que consagra a missão de ligar Portugal ao mundo de uma forma sustentável, contribuindo para o desenvolvimento económico, social e cultural das regiões em que opera, encerra em si as dimensões corporativas e local. A Visão 2030 apresenta-se, assim, com quatro ambições:

- Assegurar um desempenho ambiental de excelência visando: reduzir as emissões diretas e indiretas de gases de efeito de estufa; promover a economia circular, o uso sustentável da água e a mobilidade sustentável; monitorizar e minimizar os ruídos inerentes à operação; preservar a biodiversidade.
- Ser um empregador de referência assente na atração, retenção e promoção do desenvolvimento e da capacitação dos colaboradores, gerando oportunidades para todos, estimulando a intergeracionalidade e a partilha de conhecimento e garantindo as melhores condições de saúde, segurança e bem-estar.
- Desempenhar um papel central para o sucesso das regiões, pretendendo contribuir para a prosperidade do país, das regiões e das comunidades onde atuamos, através de um desempenho financeiro robusto e do incentivo a cadeias de valor resilientes.
- Participar ativamente na transição da indústria da aviação, promovendo colaborações no setor da aviação e na comunidade aeroportuária, com vista à recuperação económica e transição ecológica.

Neste contexto, a ANA, S.A. assume como prioridades para a Empresa oferecer aos clientes um serviço de elevada qualidade, criar valor para os *stakeholders* e promover elevados níveis de qualificação profissional e motivação dos seus colaboradores.

O novo modelo de negócios, mais resiliente, responsável e sustentável, surge como efeito do reconhecimento de quatro ambições-chave que, em conjunto, promovem a concretização da visão descrita, bem como, responder aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pela Assembleia Geral das Nações Unidas, de modo particular em face dos temas materiais identificados, aos seguintes ODS:

Figura 9 - Objetivos de Desenvolvimento Sustentável com responsabilidade direta

Para os objetivos acima referidos, a ANA, S.A. criou um conjunto de grupos de trabalho com vista ao aprofundamento e definição de planos de ação por ambição. Em 2024, deu-se continuidade à implementação dos planos, assim como a realização dos Roadshows de Sustentabilidade.

Figura 10 - Objetivos de Desenvolvimento Sustentável onde é esperada influência e cooperação

Foi ainda publicado o Relatório de Sustentabilidade da empresa relativo ao ano de 2023, de acordo com o referencial *Global Reporting Initative*, tendo este sido objeto de verificação externa. Pode ser consultado em https://www.ana.pt/pt/institucional/publicacoes-e-relatorios/relatorios-de-desempenho-ambiental.

De forma a preparar a empresa para responder às obrigações decorrentes da Diretiva (UE) 2022/2464 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, que diz respeito ao relato de sustentabilidade das empresas, foi ainda iniciada em 2024 uma *gap analysis* relativa à divulgação de informação de acordo com os *European Sustainability Reporting Standards* assim como a preparação de nova matriz de dupla materialidade.

Atendendo ao formato de apresentação do Relatório de Gestão e Contas, são identificados no capítulo 5 os critérios ambientais e sociais, estando a abordagem dos critérios de governança divididos entre o presente capítulo e o capítulo 6. Análise Económica e Financeira, onde será apresentado em maior detalhe o desempenho e evolução do eixo no contexto da atividade da ANA, S.A..

5.1. RECURSOS HUMANOS

5.1.1. RECRUTAMENTO

O ano de 2024 foi um ano de significativo crescimento e consolidação no setor aeroportuário, o que levou à admissão de 87 colaboradores na ANA, S.A., dos quais 20 iniciaram as suas carreiras a partir de programas de estágio, e de 200 colaboradores na Portway, S.A., designadamente devido à integração de trabalhadores temporários. Foram, ainda, realizados 30 estágios, curriculares e profissionais, consolidando o compromisso do grupo com a capacitação e o desenvolvimento de novos talentos.

Em outubro de 2023, foi lançado o programa de trainees *VINCI Internship Program* (https://vipana.pt/), programa de estágios profissionais. Os estagiários têm a oportunidade de estar em diversas áreas de negócio e em diferentes funções. O programa inclui uma rotação de funções, 6 meses numa Direção e nos 6 meses seguintes noutra Direção.

Para a edição de 2023-2024, foram selecionados 15 jovens recém-graduados, dos quais 9 foram integrados nos quadros da ANA, S.A. no final do programa, reafirmando o sucesso desta iniciativa e o alinhamento entre o potencial dos estagiários e as necessidades da empresa.

Para enfrentar os desafios do recrutamento e atrair os melhores talentos, a ANA, S.A. reforçou as suas plataformas digitais de recrutamento, como o site externo (carreiras.ana.pt) e o LinkedIn. Estas plataformas, além de facilitarem o acompanhamento das etapas do processo de candidatura, oferecem aos candidatos a possibilidade de configurar alertas para vagas de interesse, garantindo uma maior proximidade e interação com o mercado de trabalho.

Em 2024, a ANA, S.A. participou em 12 feiras de emprego e 8 *talent bootcamps*. De notar também a organização de um *Open Day* para as áreas de manutenção de modo a aproximar estudantes e profissionais das operações da Empresa.

Ademais, a ANA, S.A. foi patrocinadora da maior aula de programação do mundo, um evento que entrou para o Guinness World Records, reforçando o compromisso com a inovação e o desenvolvimento tecnológico.

5.1.2. DESENVOLVIMENTO DE RECURSOS HUMANOS

A atração e retenção de talento, a par do desenvolvimento do capital humano, constituíram os pilares chave na gestão de pessoas. A ética e os direitos humanos continuam a ser aspetos chave, estando a Empresa empenhada em garantir que todos os colaboradores interiorizam e vivem estes princípios. As ações de formação assumem um papel preponderante para alcançar este objetivo.

Em 2024, a ANA, S.A. registou um aumento significativo na formação, com um total de 39.320 horas, o que representa um aumento de 43,0% face a 2023. Um total de 1.121 colaboradores participou em formações, correspondendo a 97,3% do total de trabalhadores da ANA, S.A.

Foram providenciadas 573 formações, abrangendo diversas áreas e níveis de especialização.

A satisfação global com a formação manteve-se elevada. De acordo com o feedback recolhido através de questionários, 91% dos colaboradores atribuíram uma avaliação de “Bom” ou superior (>= 4 numa escala de 1 a 6). Relativamente à utilidade das formações para as funções desempenhadas, 88% dos participantes concordaram ou concordaram plenamente (>= 4 na mesma escala).

No âmbito da formação para funções de liderança, os titulares de cargos de gestão representaram 24,0% do total das horas de formação realizadas. Entre os programas promovidos destacam-se iniciativas direcionadas ao desenvolvimento de competências de liderança e gestão.

À semelhança de 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.

A promoção da diversidade, equidade e inclusão foi fortalecida. Além das ações de sensibilização e workshops, a assinatura do Compromisso com a Inclusão do *Inclusive Community Forum*, a 3 de julho de 2024, consolidou o compromisso da ANA, S.A. enquanto empregador de referência nestes temas.

Para reforçar o bem-estar dos seus trabalhadores, em 2024, a Empresa lançou o *Benefits Class*. plano de benefícios flexíveis. A cada trabalhador é concedida a faculdade de alocar o valor de uma bolsa a si atribuída a um conjunto de benefícios adaptados às suas necessidades e estilo de vida.

Também a Portway, S.A. apostou significativamente na evolução dos seus colaboradores ao ministrar 231.900 horas de formação, o que representa um crescimento de 81,9% face a 2023. O incremento deve-se, nomeadamente, ao aumento do número de formandos, de 16.645 em 2023 para 44.989 em 2024.

5.1.3. RECURSOS HUMANOS EM NÚMEROS

Em 31 de dezembro de 2024, o Grupo ANA contava com a colaboração de 3.122 efetivos, sendo 1.152 da ANA, S.A e 1.970 da Portway, S.A., conforme se sistematiza no quadro seguinte.

Tabela 13 - Distribuição de colaboradores do Grupo ANA, por empresa, género e faixa etária (2023-2024)

	ANA, S.A.			Portway, S.A.			Grupo ANA		
	2024	2023	Var. % 2024/23	2024	2023	Var. % 2024/23	2024	2023	Var. % 2024/23
Total de efetivos a 31/12	1.152	1.122	**2,67%**	1.970	1.778	**10,80%**	3.122	2900	**7,66%**
Género									
Masculino	747	733	**1,91%**	1.400	1302	**7,53%**	2147	2035	**5,50%**
Feminino	405	389	**4,11%**	570	476	**19,75%**	975	865	**12,72%**
Faixa etária									
< 30	63	36	**75,00%**	432	291	**48,45%**	495	327	**51,38%**
30-50	605	611	**(0,98%)**	1.243	1223	**1,64%**	1848	1834	**0,76%**
>50	484	475	**1,89%**	295	264	**11,74%**	779,00	739	**5,41%**
Idade média	48,1	48,6	**(1,03%)**	40,3	40,7	**(0,98%)**	44,2	44,7	**(1,12%)**

A tabela evidencia um acréscimo de 7,66% (+2,67% na ANA, S.A. e +10,80% na Portway, S.A.) dos colaboradores do Grupo ANA, em 2024, face ao ano anterior. A média etária dos colaboradores do Grupo, em 2024, é de 44,2 anos, tendo este indicador registado uma diminuição de 1,12% face a 2023.

5.1.4. SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO

A ANA, S.A. considera a segurança e saúde no trabalho um objetivo prioritário, que deve estar presente em todos os seus processos empresariais. Para tal, implementou e mantém um sistema de gestão da segurança e saúde no trabalho.

O seu compromisso com a segurança e saúde no trabalho encontra-se alinhado com a estratégia da VINCI Airports, SAS e VINCI Concessions que define como objetivo primordial "Zero Acidentes de Trabalho". Este compromisso tem vindo a ser reforçado através de um conjunto de ações que visam prevenir lesões e afeções da saúde relacionadas com o trabalho e promover atividades e locais de trabalho seguros e saudáveis.

Em relação ao ano de 2024 destaca-se:

- Desenvolvimento de uma plataforma de gestão documental, a decorrer em versão piloto no aeroporto de Lisboa, que permite a integração de todas as atividades realizadas pelos parceiros nas nossas instalações;
- Implementação de avaliações de riscos de trabalhos elétricos de baixa e média tensão, em vias sem interrupção de tráfego e para trabalhos de soldadura;
- Continuação da implementação de sistemas anti-queda e proteções coletivas para a prevenção de riscos relacionados com trabalhos em altura e espaços confinados;
- Adequação dos Equipamentos de Proteção Individual de proteção contra o risco de arco elétrico no âmbito dos equipamentos a intervencionar;
- Continuação e adaptação do programa de formação em segurança e saúde no trabalho; e
- No âmbito do Programa de Proteção Radiológica, destaca-se a obtenção dos registos de prática para os aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Beja e Madeira.

Em 2024, registaram-se 7 acidentes de trabalho que, em relação ao ano transato, se traduzem numa diminuição expressiva da taxa de frequência (LTIR – *Lost Time Injury Rate*) de acidentes de trabalho, 3,70 em 2024 face a 7,07 em 2023, e da taxa de gravidade (SR – *Severity Rate*), 0,15 em 2024 face a 0,45 em 2023.

A redução de LTIR de 2024 deveu-se à diminuição do número de acidentes de trabalho, em comparação ao registado em 2023, 7 em 2024 face a 13 em 2023. No que se refere ao valor de SR, os dias de baixa em consequência de acidentes de trabalho ocorridos, em 2024, foi inferior ao valor registado em 2023, 281 em 2024 face a 820 em 2023.

Na Portway, S.A., registaram-se 166 acidentes de trabalho, o que, em relação ao ano anterior, indica um aumento de LTIR de acidentes de trabalho, 18,38 em 2024 face a 13,47 em 2023, e um aumento de SR, 0,57 em 2024 face a 0,42 em 2023.

O aumento do LTIR de 2024 deveu-se ao aumento do número de acidentes de trabalho, em comparação ao registado em 2023, 166 em 2024 face a 108 em 2023. No que se refere ao valor de SR, os dias de baixa em consequência de acidentes de trabalho ocorridos, em 2024, foi superior ao valor registado em 2023, 4954 em 2024 face a 3187 em 2023.

Em simultâneo com todas as empresas do Grupo VINCI, realizou-se a *Safety Week* 2024, tendo sido desenvolvidas várias ações de sensibilização, para os colaboradores e parceiros da Empresa, sob o mote "*Spot&Stop*", entre as quais se destacam as seguintes:

- Atividade presencial Juntos e Presentes, dirigida à Comissão Executiva e Diretores. A sessão de abertura foi realizada pelo CEO, Thierry Ligonnière, que apresentou a evolução da sinistralidade na última década na ANA S.A., os acidentes com maior repercussão e o respetivo impacto financeiro. No terreno, os participantes foram desafiados a identificar condições perigosas e atos inseguros nas áreas dos terminais de bagagem e lado ar do aeroporto de Lisboa.
- *Workshop Spot & Stop* – Acidentes Zero, destinado a colaboradores e prestadores de serviço. Destinado à consciencialização coletiva sobre a importância da adoção de práticas seguras em todas as atividades diárias e da adoção de comportamentos proativos para a identificação e comunicação de situações perigosas.
- Atividades no Terreno – Agentes de Segurança. Realizada em todos os aeroportos, envolveu as camadas mais jovens e elementos seniores. Teve como objetivos criar sinergias para sensibilizar os elementos mais jovens para questões da Segurança e Saúde no Trabalho e promover a importância do reporte dos quase acidentes.
- Desafio fotográfico sob o tema da *Safety Week* 2024 ("*Spot&Stop*"), e cujo objetivo foi despertar todos os colaboradores para a importância de estarem atentos e fotografarem situações de risco que possam pôr em causa a sua segurança e/ou a de terceiros e, deste modo, evitar a ocorrência de acidentes de trabalho.

Em 2024, ocorreram 70 ações de formação na presença, ao todo, de 1.252 participantes, que ocuparam 4.461 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 impactes e a promoção da sustentabilidade na envolvente dos seus aeroportos. Através da sua política de ambiente, a ANA S.A. assume um conjunto de compromissos que concretiza através da implementação e manutenção de um sistema de gestão ambiental adequado e eficaz.

O compromisso com o ambiente tem vindo a ser reforçado, garantindo o alinhamento com os objetivos ambientais definidos para o Grupo VINCI até 2030. A estratégia ambiental da Empresa integra ambiciosos objetivos organizados em torno de três grandes áreas: i) energia e alterações climáticas, ii) economia circular e gestão de resíduos; iii) água e ambiente naturais. Entre os objetivos e metas atuais para 2030 salientam-se os seguintes:

- Alcançar a neutralidade carbónica - NetZero até 2030;
- Atingir os níveis mais elevados de acreditação no Airport Carbon Accreditation em todos os aeroportos;
- Atingir os zero resíduos diretos enviados para aterro;
- Reduzir os consumos de água, atingindo a média global de 10 L/TU[17];
- Manter a certificação de acordo com a norma ISO 14001;
- 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, além de manter a adesão ao Pacto de Mobilidade Empresarial para a Cidade de Lisboa, promovido pelo Município de Lisboa, pelo WBCSD - World Business Council for Sustainable Development e pelo BCSD Portugal - Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável, e ao Pacto do Porto para o Clima, promovido pelo Município do Porto, iniciou a prestação de serviços de Estudo de Mobilidade Empresarial nos aeroportos de Porto e Faro.

Ainda no âmbito da mobilidade, em 2024, a Empresa participa no projeto piloto LIFE-MOONSET, projeto para testar a implementação de um serviço inovador de transporte a pedido para trabalhadores noturnos, juntamente com a Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A. e parceiros internacionais.

No âmbito da adesão à Carta de Princípios do BCSD Portugal, a ANA, S.A. participou, em 2024, num conjunto de atividades dinamizadas pelo BCSD Portugal, com o objetivo de alinhar a contribuição das empresas para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas.

Também a implementação do plano de ação definido pela ANA, S.A. no âmbito da iniciativa Act4Nature Portugal, vocacionada para proteger, promover e restaurar a biodiversidade e os serviços de ecossistemas, continuou a assumir um papel relevante em 2024.

[17] *Unidade de Tráfego, calculada de acordo com DL n.º 254/2012 de 26 de novembro.*

É ainda de destacar a manutenção em 2024 dos protocolos de colaboração da empresa com várias associações ambientais (CERVAS, RIAS e QUERCUS) para apoio em diferentes áreas de especialização técnica, operacional ou ambiental.

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).

Em 2024, na sequência da atualização do sistema para uma versão mais recente, iniciou-se a revisão das parametrizações associadas com a definição de rotas e corredores de voo, com maior expressão no caso do aeroporto de Lisboa, em virtude das alterações introduzidas pela NAV Portugal, E.P.E. aos procedimentos de voo.

Na sequência das obrigações legais a que se encontra sujeita, a ANA, S.A., tendo por base os Mapas Estratégicos de Ruído referentes ao ano de 2021 para os aeroportos considerados como Grandes Infraestruturas de Transporte Aéreo (GIT) – Lisboa e Porto, aprovados pela APA, procedeu à revisão dos Planos de Ação de Redução de Ruído, a vigorar para o período de 2024-2029. Neste contexto, e seguindo as orientações da APA, a revisão teve como referência os movimentos ocorridos em 2023, por se considerar mais representativo do que 2021, período de recuperação pós-pandemia COVID-19.

Durante o ano de 2024, 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.

Salienta-se, neste âmbito, no aeroporto de Lisboa, a continuação da operacionalização do Programa Bairro[18] para recetores considerados especialmente sensíveis, de saúde e educação. Foi efetuado o respetivo levantamento dos recetores potencialmente elegíveis e realizados os contactos para apresentação do Programa. Encontra-se em curso a realização das análises técnicas e procedimentais aplicáveis, em conformidade com os respetivos Termos e Condições do Programa.

[18] *Medida de mitigação do ruído emitido pelas aeronaves, resultante do Plano de Ação de ruído, consubstanciada no financiamento pela ANA, S.A. do isolamento acústico de edifícios onde se encontram recetores especialmente sensíveis tais como escolas e hospitais.*

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

Neste contexto, importa referir que, em 2024, 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 2023.

Em 2024, a Empresa continuou a monitorizar no Aeroporto de Lisboa as partículas Ultrafinas. Embora a matéria não esteja regulamentada em Portugal, pretende-se criar um histórico de informação sobre os níveis de concentração deste poluente.

5.2.2. ENERGIA E ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

Em 2024, o Grupo VINCI e, particularmente, a ANA, S.A. aprofundaram o empenho e compromisso no combate às alterações climáticas, encarando o caminho para a neutralidade carbónica - *netzero* - como uma prioridade ao nível da gestão ambiental.

Para o efeito, o ano foi marcado pela implementação das medidas constantes na estratégia de neutralidade carbónica da Empresa, visando a redução contínua da pegada de carbono através da concretização de medidas para uma maior eficiência energética, do estudo e adoção de tecnologias com zero emissões e na procura de formas de colaboração com projetos de inovação de tecnologias limpas, tendo para o efeito sido definido o modelo de reporte e monitorização por aeroporto (designado por *carbon budget*).

Concretamente, destaca-se a aprovação da candidatura ao financiamento CEF-AFIF – eGOANA – iniciativa da Comissão Europeia ao nível da transição energética que visa a descarbonização do setor da aviação. O projeto consiste na implementação de pontos para carregamento de *Ground Support Equipment* (GSE), fornecimento de ar condicionado e eletricidade a aeronaves parqueadas, de modo a regulamentar o *APU-off* (interdição de utilização de *Auxiliary Power Unit*) pelas companhias aéreas.

Em linha com a promoção das energias renováveis, está em fase de instalação a implementação de projeto piloto na Madeira de produção de energia eólica, para o fornecimento de energia elétrica de fonte renovável no período noturno, complementando, deste modo, o reforço de fontes de energia renovável neste aeroporto com a instalação da futura central fotovoltaica, entre 2024 e 2025.

Relativamente a centrais fotovoltaicas, em 2024, destaca-se o pleno funcionamento da central fotovoltaica no aeroporto de Faro, que permitiu fornecer 35,4% da energia elétrica consumida neste aeroporto. Estão também em curso projetos para a instalação de centrais fotovoltaicas em Lisboa, Porto, Porto Santo, Ponta Delgada, Horta e Santa Maria. Os projetos encontram-se em fase de licenciamento, exceto os previstos para os aeroportos dos Açores e da Madeira, onde este foi já obtido junto das entidades oficiais competentes.

Ainda sobre o aeroporto de Faro, foi realizado o Estudo de Adaptação às Alterações Climáticas e, consequentemente, desenvolvido um Plano de Adaptação, com ações e medidas concretas.

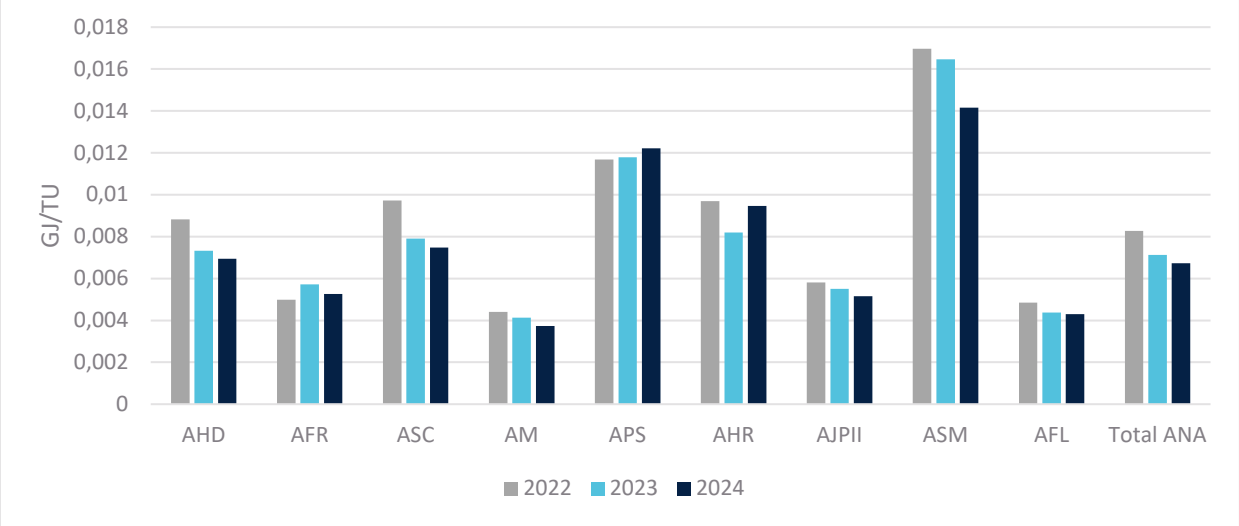
É relevante mencionar a continuidade na instalação de LED[19]; na gestão otimizada da temperatura e climatização nos terminais; no processo de eletrificação da frota; e no aumento do número de pontos de carregamento de veículos elétricos.

[19] *Light Emitting Diode (Díodo Emissor de Luz)*

Em termos quantitativos, em 2024, verificou-se uma redução dos consumos globais de energia por unidade de tráfego de 5,6% face a 2023.

Contudo, existiram variações relevantes neste indicador, quando analisado por aeroporto. Nos aeroportos de Beja (+14,1%), Horta (+1,5%) e Porto Santo (+3,7%) foram registados aumentos nos consumos médios de energia por unidade de tráfego, em resultado do decréscimo de atividade e, por outro lado, foram conseguidas reduções nos aeroportos de Santa Maria (-14,0%), Madeira (-9,0%) e Faro (-7,9%), decorrentes da redução de consumos de energia, sobretudo eletricidade e diesel.

Figura 11 - Consumo de Energia GJ[20]/TU[21] nos aeroportos ANA, 2022-2024



Na ANA, S.A., é consumida energia direta (gasolina, gasóleo, gás natural, gás propano e gás butano) e energia indireta (eletricidade). Em 2024, a eletricidade continuou a ser a fonte de energia mais representativa.

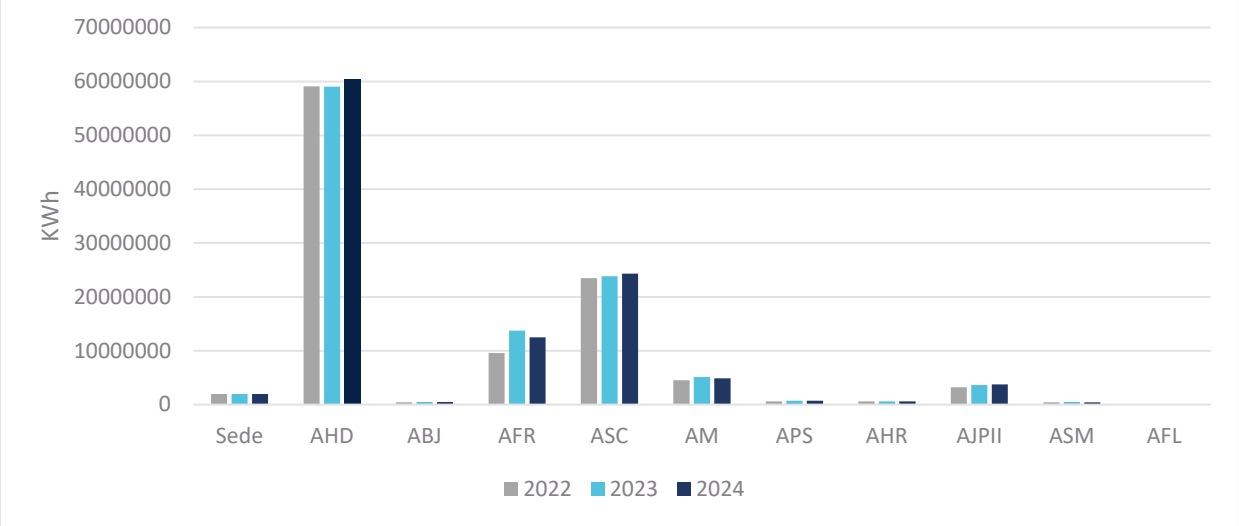
Entre 2023 e 2024 existiu, em termos absolutos, uma estabilização do consumo de energia elétrica (+0,5%), em resultado do aumento da atividade dos aeroportos assim como do processo de transição energética em curso (transferência de consumos fósseis por energia elétrica), uma vez que este aumento foi inferior ao aumento de atividade verificada no período homólogo.

Contudo, é de notar as reduções registadas, em termos absolutos, no aeroporto de Santa Maria (-10,4%), devido ao facto do aeroporto ter deixado de funcionar durante as 24 horas diárias assim como a diminuição do funcionamento de equipamentos de aquecimento, ventilação e ar condicionado, e nos aeroportos de Faro (-9,2%) e Madeira (-4,7%), devido à aposta na instalação de equipamentos mais eficientes.

[20] *Gigajoule*

[21] *Unidade de Tráfego, calculada de acordo com DL n.º 254/2012 de 26 de novembro.*

Figura 12 - Consumo de Energia Elétrica nos aeroportos ANA, 2022-2024



Relativamente ao consumo de combustíveis líquidos (gasóleo e gasolina) nos aeroportos da rede ANA, registou-se, globalmente, uma diminuição nos consumos de diesel (-4,6%), apesar de terem sido registados aumentos nos aeroportos do Porto, devido ao aumento de situações de *Low Visibility Operation*, Porto Santo, Horta, Ponta Delgada, pelo aumento da atividade, e Flores, pelo aumento da utilização da viatura de Serviço de Luta Contra Incêndios.

Em alternativa, tem-se verificado o aumento do consumo de gasolina (+16,6%), sobretudo ligado à transição energética da frota (veículos híbridos) e ao aumento do consumo aliado a métodos mecânicos de controle de vegetação, em alternativa ao uso de produtos fitossanitários.

Figura 13 - Consumo de Gasóleo, em litros, (viaturas e grupos geradores) nos aeroportos ANA, 2022-2024

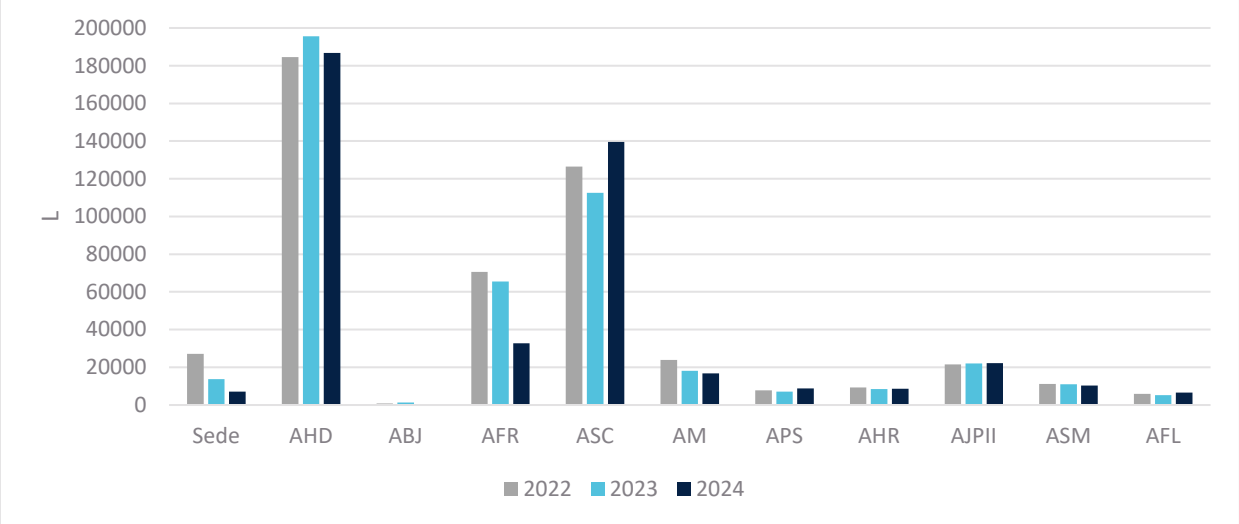
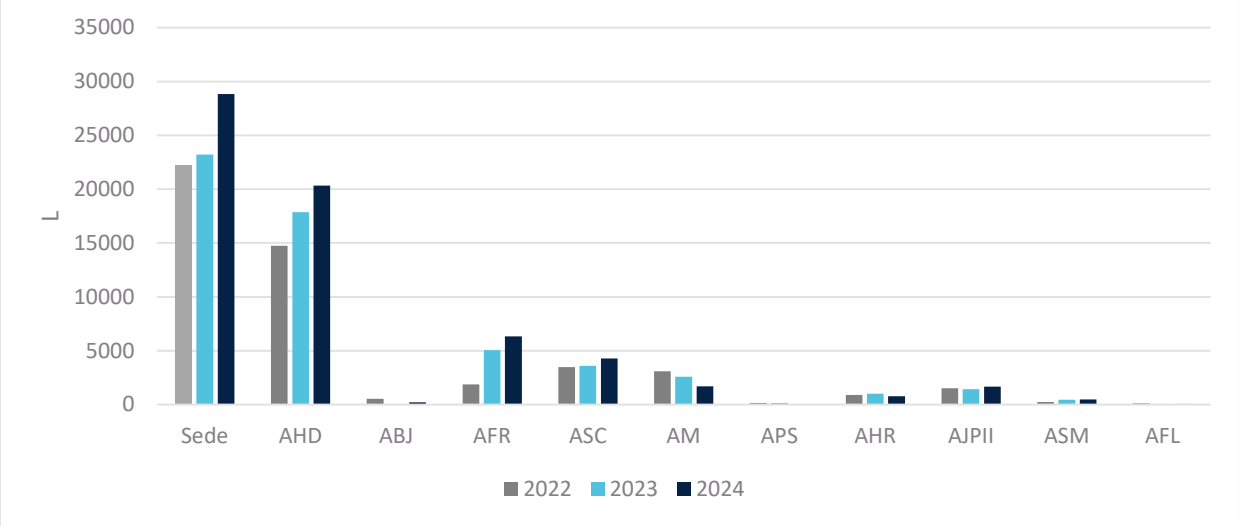


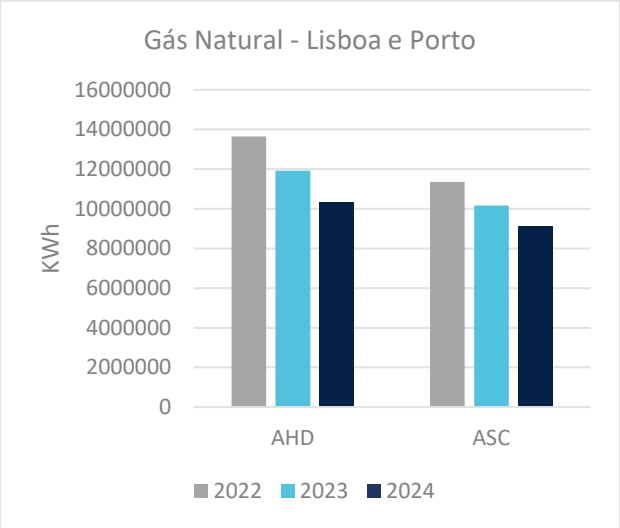
Figura 14 - Consumo de Gasolina, em litros, nos aeroportos ANA, 2022 – 2024

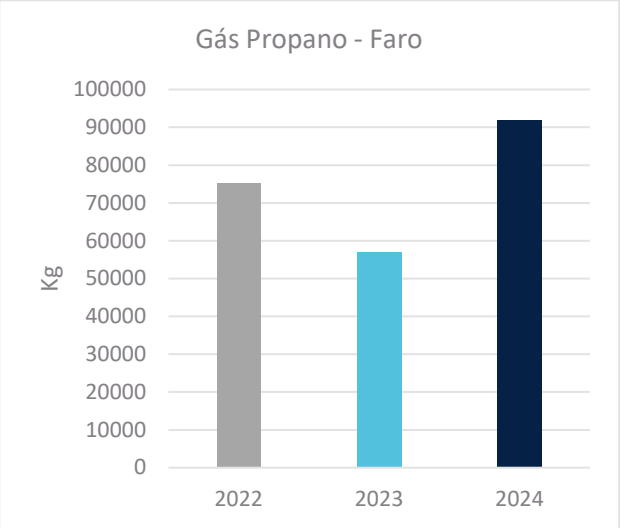


Em relação ao consumo de gás natural, apenas verificado nos aeroportos de Lisboa e do Porto, entre 2022 e 2024 tem sido registada uma diminuição significativa no consumo deste tipo de energia, sobretudo utilizada no aquecimento dos terminais, águas quentes sanitárias e na restauração.

Por outro lado, existe apenas o consumo de gás propano no aeroporto de Faro, utilizado para aquecimento do terminal. Embora em 2023, tenha existido uma diminuição destes consumos no aeroporto, em virtude da alteração dos *setpoints* de temperatura no terminal, em 2024, os consumos aumentaram para valores superiores aos registados em 2022 para garantir um compromisso mais equilibrado entre o conforto do passageiro/colaboradores e a poupança energética.

Figura 15 - Consumo de Gás Natural nos aeroportos de Lisboa e Porto e de Gás Propano no aeroporto de Faro, 2022 – 2024





Em 2023, os dez aeroportos da rede ANA obtiveram a certificação ACA 4+ (*Transition*), o nível mais elevado do *Airport Carbon Acreditation* (ACA[22]) da ACI – Europe. O ACA 4+ reconhece os aeroportos que estabeleceram objetivos e curvas de redução das emissões de carbono até 2030 compatíveis com um cenário de aquecimento inferior a 2°C[23], conforme estipulado no Acordo de Paris, e que os mesmos envolvem, de forma ativa, os seus principais *stakeholders* no caminho da redução das emissões de carbono.

Adicionalmente, os aeroportos de Ponta Delgada, Madeira e Beja participaram, com sucesso, no projeto-piloto do novo nível ACA 5. Na 28.ª Conferência das Partes das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas (COP28), durante o Fórum Global da Aviação Sustentável, foi lançado o novo nível de acreditação, tendo sido anunciada a lista dos dez aeroportos pioneiros que o conseguiram atingir.

Em 2024, mantiveram-se os níveis de acreditação devido à implementação de iniciativas de redução das emissões, à aquisição de garantias de origem[24] e à compensação das emissões residuais mediante a aquisição de créditos de carbono[25] no mercado voluntário de carbono internacional[26].

Relativamente a combustíveis, além do desafio de disponibilizar combustíveis sustentáveis de aviação (*Sustainable Aviation Fuels* - SAF) nos aeroportos nacionais, em linha com o *Fit for 55*, em 2024, na sequência do sucesso da primeira fase do projeto piloto de *Hydrotreated Vegetable Oil* no aeroporto de Faro, avançou-se para a segunda fase do projeto piloto no aeroporto de Faro e iniciou-se o projeto piloto no aeroporto de Lisboa.

Foi também concluído o Plano de Mobilidade Sustentável ANA, estando em curso a implementação das medidas aí constantes. De salientar a aprovação, em março de 2024, pela Comissão Europeia, da candidatura do projeto LIFE-MOONSET (*IMplementing a NOcturnal, EcO-FrieNdly, and Integrated SharEd Transportation Concept*), projeto em consórcio em regime de cofinanciamento europeu para implementar e avaliar um serviço inovador de transporte a pedido para trabalhadores noturnos, em locais que atualmente não são adequadamente servidos pela rede de transportes públicos, que lhes permita viajar de forma sustentável de e para o trabalho sem necessidade de utilizar viatura própria.

A par das emissões de responsabilidade direta da Empresa (âmbito 1) e das emissões associadas aos seus consumos de eletricidade (âmbito 2)[27], 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*. De referir que o âmbito 3 representa a maior fatia de emissões da empresa, com as emissões das aeronaves e, em menor proporção, a deslocação de passageiros de e para o aeroporto.

Assim, em 2024, foram realizadas reuniões com os grupos de trabalho, criados com o objetivo de acompanhar a implementação das medidas consideradas nos Planos de Parceria estabelecidos entre as partes e nas Declarações de Compromisso assinadas entre 2021 e 2023.

[22] *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 CO_2, através de 6 níveis de certificação: Mapeamento, Redução, Otimização, Neutralidade, Transformação e Transição.*

[23] *Celsius*

[24] *Garantia de Origem é "um documento eletrónico que prova ao consumidor que uma dada quota ou quantidade de energia foi produzida a partir de fontes de energia renováveis", nos termos da alínea ii do artigo3.º Decreto-Lei n.º 15/2022, que estabelece a organização e o funcionamento do Sistema Elétrico Nacional.*

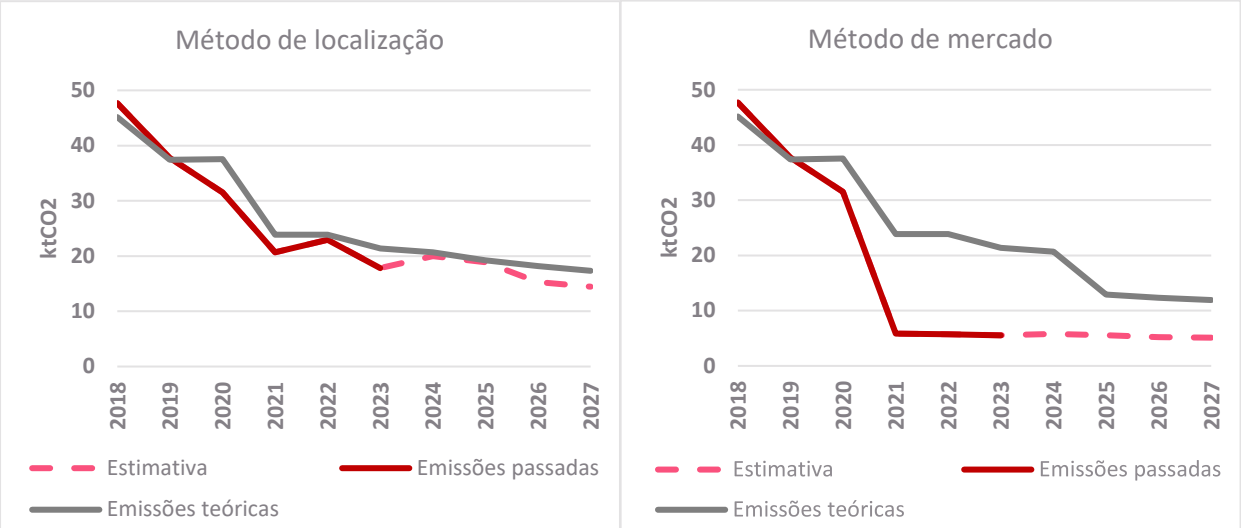
[25] *Crédito de carbono é uma "unidade emitida por cada tonelada de dióxido de carbono e reduzida ou sequestrada por uma atividade desenvolvida por um projeto de carbono registado no mercado voluntário de carbono", nos termos da alínea f) do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 4/2024.*

[26] *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).*

[27] *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.*

Para a quantificação das suas emissões de carbono, a ANA, S.A. apresenta os cálculos com base no método de localização e no método de 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.

Figura 16 - Pegada de Carbono ANA, 2020 - 2023, âmbitos 1 e 2, método de localização e método de mercado (com base nos critérios metodológicos definidos pelo Grupo VINCI)



Ambos os gráficos refletem uma estabilização/diminuição das emissões em 2023. As atividades que mais influenciaram a evolução da pegada de carbono são as emissões das aeronaves e, em menor proporção, a deslocação de passageiros em terra.

Em resultado das medidas acima apresentadas, todos os aeroportos da rede ANA conseguiram neutralidade das suas emissões de carbono de 2021 e de 2022 (âmbitos 1, 2 e deslocações de serviço).

Tabela 14 - Emissões de carbono, em toneladas, ANA, S.A. por âmbito (2022-2024)

	2024*	2023	2022
Âmbito 1	5.828	6.423	7.338
Âmbito 2 (método de localização – sem garantias de origem)	14.813	13.254	17.465
Âmbito 2 (método de mercado – com garantias de origem)	0	0	0,6
Âmbito 1 + 2 (método de mercado)	5.828	6.423	7.339
Créditos adquiridos no Mercado Voluntário de Carbono (tCO2e)**	ND***	7.581	7.929
Garantias de Origem (Mwh)****	ND***	138.170	134.557
Âmbito 3 (método de localização – sem garantias de origem)	ND***	5.910.469	5.417.526

* Valores estimados de acordo com o *Carbon Budget*[28].
** Os créditos de carbono foram adquiridos para compensar emissões de A1, A2 e deslocações de serviço.
*** Em processo de cálculo / aferição.
**** As GO adquiridas cobrem os consumos de terceiros.

No que respeita à Portway, S.A., a tabela infra resume as emissões de carbono de acordo com os respetivos âmbitos. A pegada de carbono para a atividade de 2024 está ainda a ser calculada.

Tabela 15 - Emissões de Carbono, em toneladas, Portway, S.A. por âmbito (2022-2023)

	2023	2022	2021
Âmbito 1	2.177,7	2.156,4	1.266,7
Âmbito 2	296,2	334,7	360,1
Âmbito 3	35,9	42,5	Não apurado

Pela pertinência, cumpre salientar que:

- o método de apuramento da pegada de carbono da ANA, S.A. e da Portway, S.A. são distintos pois enquanto a primeira segue a metodologia definida pela *Airport Carbon Acreditation*, a segunda segue a metodologia aplicável para os prestadores de serviço de *handling*;
- os montantes de carbono considerados no âmbito 3 são calculados de forma autónoma para a ANA, S.A. e para a Portway, S.A. e não são consolidados a nível de Grupo ANA.

5.2.3. PRESERVAÇÃO DOS RECURSOS NATURAIS E GESTÃO DE RESÍDUOS

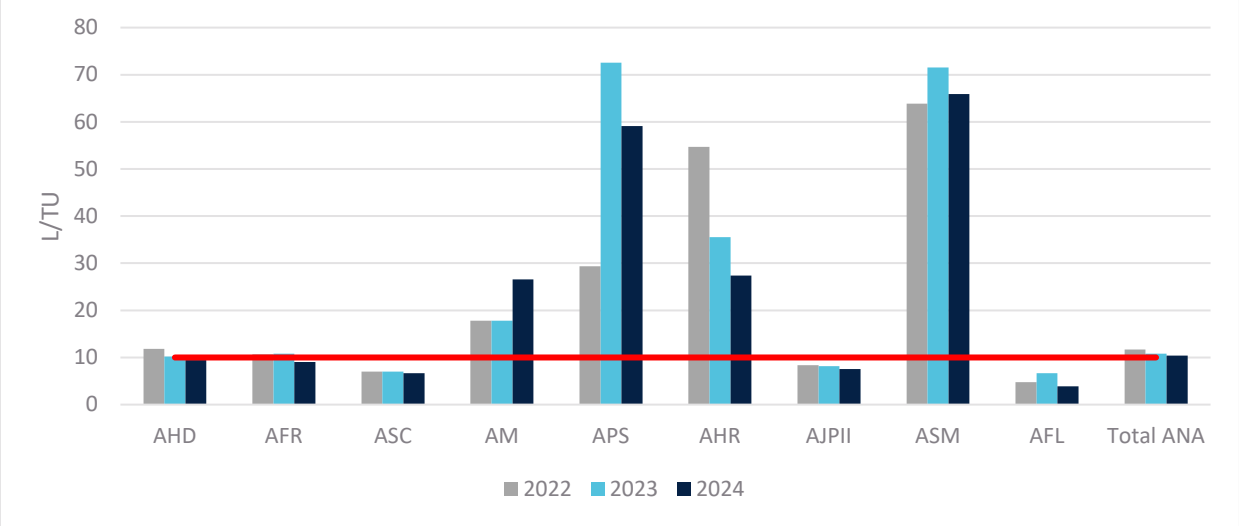
Durante o ano de 2024, registou-se uma estabilização do consumo global de água (+0,9%), apesar do aumento substancial no consumo do aeroporto da Madeira (+57,4%), devido a uma rotura de grandes proporções num ramal de abastecimento ao terminal.

No entanto, analisados os consumos específicos por unidade de tráfego, registou-se uma diminuição global de 3,8%. Em vários aeroportos registaram-se decréscimos de consumo expressivos, designadamente nos aeroportos de Flores (-42,1%), Horta (-22,9%), Porto Santo (-18,6%), Beja (-38,8%) e Faro (-16,8%).

É ainda de destacar que os aeroportos de Lisboa, Faro, Porto, Ponta Delgada e Flores atingiram, em 2024, um valor inferior à meta estratégica definida para 2030 (10 L/TU).

[28] *Ferramenta interna de controlo da pegada de carbono da Empresa, que considera valores reais e valores estimados, os últimos calculados tendo por base as medidas orçamentadas e os consumos futuros previstos pelos aeroportos.*

Figura 17 - Consumo de Água, em L/TU, nos aeroportos ANA, 2022 – 2024



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

O ano de 2024 destacou-se, maioritariamente, pelo desenvolvimento de estudos e projetos de reaproveitamento de águas pluviais, águas residuais domésticas e águas superficiais.

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.

No domínio do aproveitamento potencial de efluentes, foi dada continuidade ao estudo feito no aeroporto de Faro. Pretende-se que o aeroporto não consuma água de rede para rega, passando toda a água a ter origem na ETAR próxima do aeroporto.

Ainda no domínio dos recursos naturais, em 2024, todos os aeroportos cumpriram a meta de zero fitossanitários.

Ao nível da economia circular, a Empresa preconiza o incremento progressivo de ações de redução da produção de resíduos, do aumento da valorização dos resíduos produzidos e da eliminação do envio direto de resíduos para aterro, até 2030.

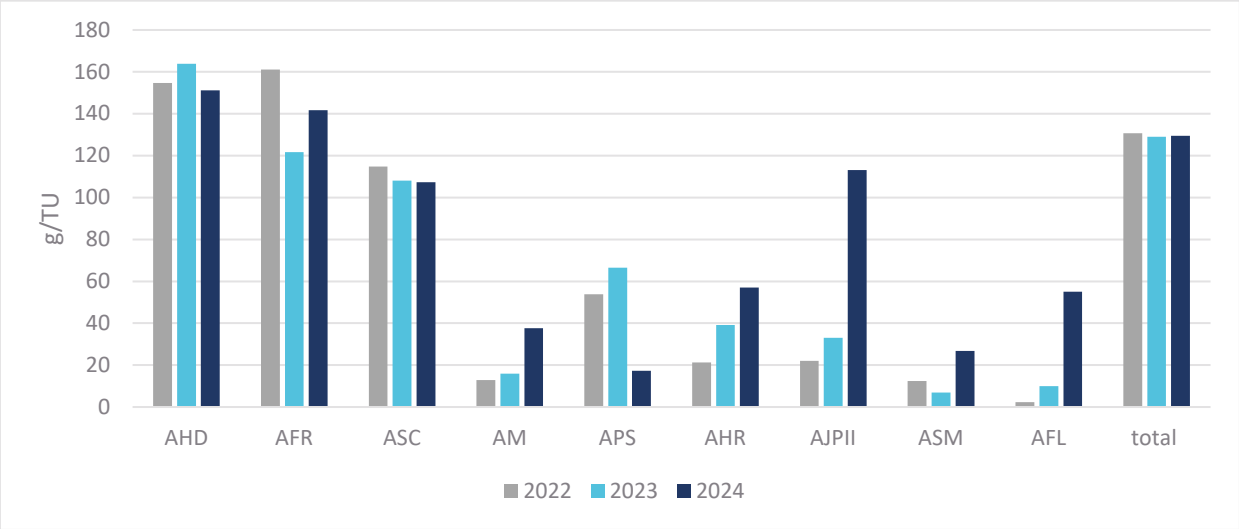
Para isso, em 2024, foi continuado o processo de revisão dos requisitos associados às Licenças de Assistência em Escala e de Ocupação, no sentido de se verem vertidos e integrados os princípios e a estratégia ambiental da Empresa. Os documentos elaborados no âmbito do Grupo de Trabalho de Gestão de Resíduos encontram-se em fase final de elaboração técnica.

No aeroporto de Ponta Delgada, a recolha dos resíduos sólidos urbanos passou a ser feita por um operador privado de gestão de resíduos licenciado. Foi iniciado, igualmente, no aeroporto da Madeira, concurso para o mesmo efeito. A alteração permite potenciar o controlo da produção de resíduos, uma vez que, a serem recolhidos pelos serviços camarários, a informação quantitativa relativa à sua produção era feita por estimativa.

Em 2024, a ANA, S.A. foi responsável pela produção total de cerca de 9.298,36 toneladas de resíduos, um acréscimo de 5,4% face ao valor de 2023, resultante do aumento de atividade em relação ao ano transato. Tal traduziu-se no aumento da produção média de resíduos por unidade de tráfego (+2,45%), cifrando-se este indicador em 129,5 g/TU.

Os aeroportos onde foram registados maiores aumentos foram Funchal, Ponta Delgada e Horta devido, respetivamente, à limpeza de armazém e entrega de materiais obsoletos, ao início do registo da quantidade de resíduos sólidos urbanos produzidos e ao aumento do encaminhamento de resíduos de ferro e aço, encaminhados para destino final adequado.

Figura 18 - Produção específica de resíduos, g/TU, 2022-2024

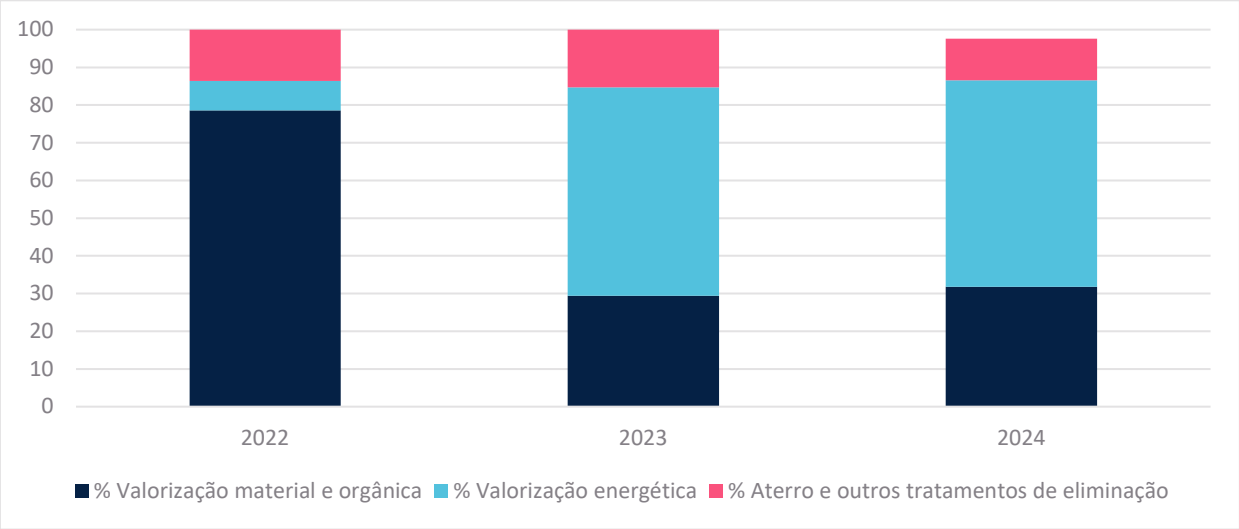


Verifica-se, em 2024, um ligeiro aumento da taxa de valorização material e orgânica e ligeiros decréscimos das taxas de valorização energética e de encaminhamento direto de resíduos para aterro.

No aeroporto de Faro, diminuiu a taxa de valorização de resíduos. Em Faro, o sistema de gestão de resíduos regional ainda apresenta oportunidades de melhoria.

É ainda de destacar que os aeroportos do Porto, Madeira e Porto Santo já conseguiram alcançar a meta de zero resíduos diretos para aterro.

Figura 19 - Taxa de Valorização Material e Orgânica, Taxa de Valorização Energética e Taxa de Resíduos para Aterro / Outros tratamentos Global ANA, 2022 – 2024



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 fator de risco importante 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 pela ICAO, a Empresa desenvolve estudos e avaliações de risco, de forma a, entre outros, diminuir o risco de colisões entre aeronaves e aves.

No ano de 2024, foram concluídos os diagnósticos de biodiversidade em todos os aeroportos da rede ANA e, consequentemente, elencadas as ações a desenvolver por aeroporto. Está em curso a validação de cada ação em relação às metas e requisitos de segurança operacional. As ações enquadram-se igualmente no âmbito da participação na iniciativa Act4Nature Portugal.

De salientar o cofinanciamento do projeto *Restore Seagrass* por parte do Programa LIFE[29]. Este projeto, em regime de cofinanciamento a sete anos, tem o apoio da ANA, S.A. para a Ria Formosa (com conservação de 168ha e restauro de 6ha), coordenado pelo Centro de Ciências do Mar do Algarve da Universidade do Algarve[30], com potencial de captação de carbono significativo.

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.

[29] Instrumento de financiamento da União Europeia para o ambiente e a ação climática.
[30] O website do projeto é https://www.marineforests.com/restoreseagrass/.

Em 2024, decorreu a 2ª edição dos prémios de ambiente VINCI. A edição reuniu 1.000 soluções, emergentes ou já testadas e comprovadas, para responder aos desafios de mitigação, adaptação às alterações climáticas, economia circular, recursos naturais e renaturalização. Na categoria de preservação de ecossistemas, o projeto *Restore Seagrass*, referido no ponto anterior, apresentado por colaboradores da ANA, S.A. foi uma das 12 soluções premiadas.

Em junho de 2024, no Mês da Criança e do Ambiente, a ANA, S.A., em parceria com a Quercus, promoveu atividades para os filhos dos colaboradores, no âmbito da iniciativa AEROEXPLORERS. As crianças participaram na plantação de espécies nativas, na construção de "hotéis para bichos" e “casas para pássaros”. O aeroporto do Porto, em parceria com o Grupo Blueotter, recebeu alunos da Escola Básica da Prozela para uma visita ao parque de resíduos do aeroporto.

Para a comemoração do Dia do Ambiente VINCI – celebrado a 23 de setembro de 2024 – foram organizadas duas sessões globais. Na sessão nacional, transmitida a partir de Faro, foram partilhados projetos ambientais dos nossos aeroportos. Na sessão internacional, foram apresentados os inovadores projetos nacionais, como o *Restore Seagrass*, acima referido, e o projeto relacionado com o reaproveitamento da água tratada pela ETAR próxima ao Aeroporto de Faro. Durante o dia, decorreram *workshops* nos aeroportos.

A ANA, S.A. participou numa ação de sensibilização aos passageiros no aeroporto de Faro, coorganizada pelo Turismo de Portugal e Turismo do Algarve. A iniciativa consistiu em colocar seis malas com 40 litros de água cada nos tapetes de recolha de bagagem, alertando que pequenas mudanças de comportamento podem resultar em até 235 litros de água economizados por passageiro.

Também no aeroporto de Faro ocorreu uma sessão sobre o uso do transporte coletivo, com a presença de vários *stakeholders* do setor dos transportes. A iniciativa visou apresentar a oferta de transporte urbano e interurbano à comunidade aeroportuária para otimizar e adequar os serviços às necessidades locais.

O aeroporto do Porto participou na Semana Europeia da Prevenção de Resíduos com diversas ações para sensibilizar equipas e passageiros sobre a redução do desperdício alimentar. As iniciativas incluíram formação para equipas de restauração em parceria com a LIPOR e a Associação Portuguesa de Nutrição e uma sessão aberta à comunidade aeroportuária com dicas práticas para reduzir desperdícios no dia a dia.

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 2024, verifica-se que o volume de projetos elegíveis e potencialmente alinhados da ANA, S.A., é o seguinte:

Tabela 16 - Enquadramento exploratório dos investimentos de acordo com a Taxonomia

% de Investimentos Elegíveis	% de Investimentos Alinhados (do total de projetos elegíveis)	% de Investimentos Alinhados (do total de investimentos)
60,50%	27,13%	16,42%

O carácter alinhado é meramente informativo.

Para o efeito, foram tidos em conta os seguintes itens:

Tabela 17 - Enquadramento exploratório dos investimentos de acordo com a Taxonomia por atividade económica

em milhares de euros

Cód.	Atividade económica elegível de acordo com a Taxonomia	Enquadramento das atividades no Grupo VINCI	Objetivo taxonomia	Valor	Valor potencialmente alinhado	% potencialmente alinhado
ANA, S.A.						
2.2	Tratamento de águas residuais urbanas	Construção, ampliação, atualização, operação e renovação de infraestruturas urbanas de águas residuais, incluindo estações de tratamento, redes de esgotos, estruturas de gestão de águas pluviais, ligações à infraestrutura de águas residuais, instalações de saneamento no local e descargas.	Água	5.256	1.576	2,58%
3.4	Manutenção de estradas e autoestradas	Manutenção de faixas de tráfego, como estradas, autoestradas, pontes, túneis, pistas de aeroporto, faixas de táxi e áreas de estacionamento, com uma abordagem de economia circular	Economia Circular	2.631	18	0,03%
6.5	Transportes em motociclos, veículos ligeiros de passageiros e veículos comerciais ligeiros	Transformação da frota de veículos térmicos para veículos elétricos/híbridos plug-in.	Mitigação	4.775	4.741	7,77%
6.17	Infraestruturas aeroportuárias hipocarbónicas	Fornecimento de energia elétrica fixa no solo e ar condicionado para aeronaves estacionárias.	Mitigação	651	651	1,07%
7.1	Construção de edifícios novos	Construção ou aluguer de longo prazo de edifícios sustentáveis.	Mitigação	1.572	385	0,63%
7.2	Renovação de edifícios existentes	Renovação ou aluguer de longo prazo de edifícios sustentáveis.	Mitigação	20.276	2.225	3,65%
7.3	Instalação, manutenção e reparação de equipamentos dotados de eficiência energética	Melhoria da eficiência energética de edifícios (LEDs, termóstatos inteligentes, sistemas de gestão energética de edifícios, contadores inteligentes, etc.).	Mitigação	25.777	6.908	11,32%
7.5	Instalação, manutenção e reparação de instrumentos e de dispositivos de medição, regulação do desempenho energético dos edifícios	Melhoria da eficiência energética de edifícios (termóstatos inteligentes, sistemas de gestão energética de edifícios, contadores inteligentes).	Mitigação	63	46	0,07%
	Total Elegíveis			**61.000**	**16.550**	**27,13%**
	Não elegível			39.819		
Total				**100.819**		
PORTWAY, S.A.						
6.3	Transportes urbanos e suburbanos, transporte rodoviário de passageiros	N.A.	Mitigação	3.556	2.880	80,98%
6.5	Transportes em motociclos, veículos ligeiros de passageiros e comerciais	Transformação da frota de veículos térmicos para veículos elétricos/híbridos plug-in.	Mitigação	156	156	100,00%
	Total Elegíveis			3.712	3.035	81,78%
	Não elegível			506		
Total				**4.218**		
	Total Grupo ANA			105.037		

Os montantes negativos respeitam a regularizações

5.3. RESPONSABILIDADE SOCIAL

Pela relevância do papel que a Responsabilidade Social Corporativa tem na ligação da Empresa à comunidade, o contributo da ANA, S.A. nesta área mantém-se.

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 com a Orquestra Sinfónica Juvenil, a 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).

Em 2024, a ANA, S.A. apoiou, também, a Casa Colombo-Museu do Porto Santo e dos Descobrimentos Portugueses e o 34.º Congresso Nacional da Hotelaria e Turismo.

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

A ANA, S.A. continuou ainda o desenvolvimento de parcerias com a EPIS – Empresas para a Inclusão Social 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).

Tendo como base a sua Visão 2030, a Empresa está a concluir um plano de relação com as comunidades, com o objetivo de desempenhar um papel central no sucesso dos territórios e de promover um impacto positivo nas nossas pessoas e na comunidade. O plano assenta em quatro pilares de desenvolvimento: proximidade e *stakeholders*; responsabilidade social e cidadania; impacto na região e colaborações estratégicas.

Em 2024, a Portway, S.A. também desenvolveu várias iniciativas e parcerias que reforçam a expansão das suas ações de responsabilidade social, designadamente, contribuiu para a realização do Seminário de Transportes e Negócios, que promoveu o debate e o conhecimento na área da mobilidade e logística; efetuou um donativo à Liga Portuguesa Contra o Cancro; e entregou mais de 700 mantas ao Centro de Apoio ao Sem Abrigo, fabricadas a partir da reciclagem do fardamento dos seus colaboradores.

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), compromisso conjunto de empresas do Grupo VINCI em Portugal, a ANA, S.A., a Sotécnica Sociedade Eletrotécnica, S.A., a Axianseu – Digital Solutions, S.A. e a Axianseu – Digital Consulting, S.A. da VINCI Energies Portugal, S.A.

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 trabalhadores do grupo, promovendo-se e reforçando-se, assim, o espírito de solidariedade e de responsabilidade social.

No total das seis edições, lançadas entre 2019 e 2024, foram recebidas 531 candidaturas e apoiados 90 projetos aos quais foram atribuídos mais de 1,7 milhões de euros e o apoio de 86 padrinhos e madrinhas.

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

5.4. GOVERNANCE

5.4.1. MODELO DE GOVERNO

O Governo Societário da ANA, S.A. é composto pela Assembleia Geral, o Conselho de Administração, o Conselho Fiscal e a Comissão Executiva.

O mais alto órgão de *governance* da ANA, S.A., é o Conselho de Administração, composto por doze elementos. Ao Conselho de Administração compete gerir e representar a sociedade, cabendo-lhe as competências previstas na lei, nos estatutos e conferidas pela Assembleia Geral.

Os membros do Conselho de Administração são designados pela Assembleia Geral, que representa o único acionista – a VINCI Airports, SAS. Por sua vez, o Conselho de Administração delega a gestão corrente da sociedade numa Comissão Executiva, composta por seis elementos, que também fazem parte do Conselho de Administração.

A Comissão Executiva é responsável pela gestão diária da Empresa e a implementação eficaz das estratégias e políticas aprovadas pelo Conselho de Administração.

Dos doze elementos que constituem o Conselho de Administração, dois são pessoas do género feminino e dez são do género masculino. Os membros da Comissão Executiva são independentes na gestão corrente da sociedade, embora seguindo as orientações provenientes do Conselho de Administração, também este independente. O Presidente do Conselho de Administração não tem funções executivas.

Os membros do mais alto órgão de governança têm mandatos de três anos (2024-2026). As suas competências correspondem a valias técnicas nas áreas abrangidas pela atividade da ANA, S.A., tais como gestão aeroportuária, financeira, área comercial Aviação e Extra Aviação.

Os *stakeholders* estão representados nos Conselhos Consultivos dos Aeroportos, nos comités criados por acordo entre a ANA, S.A. e o Estado Português, e em outras estruturas, como os Comités de Utilizadores, sendo também consultadas a respeito de diversas matérias, tais como o Plano Estratégico dos Aeroportos da rede ANA e sobre a fixação das taxas aeroportuárias.

A definição da estratégia de desenvolvimento sustentável é efetuada pelo Conselho de Administração, que garante a sua coerência com a estratégia definida no âmbito da VINCI Airports, SAS. As decisões sobre a implementação desta estratégia, no que respeita a políticas e metas, estão delegadas na Comissão Executiva, que faz ainda um acompanhamento corrente dos temas, reportando ao Conselho de Administração.

Em 2024, foi criada a Direção de Sustentabilidade e Ambiente, transformação do Gabinete de Sustentabilidade e Ambiente, especificamente para definir e coordenar a implementação da estratégia de sustentabilidade, que reporta diretamente a um vogal da Comissão Executiva, o *Chief of Planning and Sustainability Officer,* pelouro constituído em simultâneo.

Os impactos internos nas pessoas são geridos pela área de Segurança e Saúde no Trabalho da Direção de Segurança e Facilitação Aeroportuária assim como da Direção de Recursos Humanos. A ANA, S.A. dispõe ainda de um Comité de Sustentabilidade, composto pelos diretores da Empresa e respetivas equipas, tendo a responsabilidade do desenho da estratégia e da reflexão sobre os desafios da ANA, S.A.

5.4.2. POLÍTICA DE REMUNERAÇÃO

O Conselho de Administração da ANA, S.A. é avaliado pela VINCI Airports, com regras definidas pela sede do grupo VINCI, e tendo em conta o cumprimento dos seus objetivos.

A remuneração dos membros do Conselho de Administração inclui remuneração fixa e variável. Os pagamentos por rescisão não acontecem, caso não sejam violados princípios de ética ou conduta. Mecanismos de devolução de bónus e incentivos (*clawback*) são aplicáveis. Benefícios de reforma, bónus de atração ou pagamentos de incentivos ao recrutamento não são aplicáveis.

As políticas de remuneração para os altos executivos estão vinculadas aos seus objetivos e ao seu desempenho em relação à gestão dos impactos da organização na economia, no meio ambiente e nas pessoas, e existe ainda planos de desempenho a longo prazo que outorgam benefícios em relação aos resultados do grupo VINCI medidos em função de uma ponderação de um critério económico (50%), dois critérios financeiros (25%) e três critérios ESG *(Environmental, Social, and Governance*) (25%).

5.5. INVESTIGAÇÃO, DESENVOLVIMENTO E INOVAÇÃO

O ano de 2024 foi marcante no campo da inovação, alicerçado em novas ideias, iniciativas estratégicas e apoio financeiro público para a investigação, desenvolvimento e inovação.

As atividades focaram-se em quatro áreas fundamentais com impactos positivos particularmente ao nível da capacidade de gestão das infraestruturas e energia:

Laboratório de Inovação: O início das obras do Laboratório de Inovação no Terminal 1 do Aeroporto de Lisboa, cuja inauguração está prevista para o início de 2025, permitirá expandir as atividades de inovação e fortalecer o Centro de Excelência da VINCI Airports.

Biometria: A experiência Biométrica, decorrente do projeto de investigação e desenvolvimento cofinanciado pela União Europeia através do Programa de Recuperação e Resiliência, avançou para a fase de implementação nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Madeira e Ponta Delgada, evidenciando o compromisso da Empresa em melhorar a qualidade de serviço e a experiência aeroportuária do passageiro.

***Building Management System*:** Foi estruturado o projeto para a nova geração do sistema de gestão de infraestruturas da rede de aeroportos ANA com o objetivo de otimizar o consumo energético e a sua pegada carbónica, incluindo também o desenho de um projeto-piloto de *Digital Twin*, igualmente cofinanciado pelo Programa de Recuperação e Resiliência.

Inovação Aberta: Parcerias com *stakeholders* e incentivo à troca de ideias ajudaram a acelerar os projetos de inovação.

Importa ainda destacar um conjunto de projetos e iniciativas com relevância em áreas relacionadas com a interação com *stakeholders*, robótica e inteligência artificial e sustentabilidade:

Interação com *stakeholders*:

- Consolidação do *Chatbot* enquanto canal de comunicação com os passageiros, atingindo 5,7 milhões de mensagens trocadas (+7,5% face a 2023) e;
- Expansão da *Airport Community App*, aplicação direcionada à comunidade aeroportuária, que passou a abranger os aeroportos de Ponta Delgada e Funchal e fortaleceu a sua presença nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro como canal de comunicação das comunidades que aí trabalham.

Robótica e inteligência artificial:

- Conclusão do projeto-piloto de robótica humanoide, em testes no ambiente aeroportuário de Lisboa durante o ano de 2024, com foco na interação com os passageiros, que permitiu uma aprendizagem relevante para futuras iniciativas e;
- Abordagens relevantes na Inteligência Artificial e Visão Computorizada aplicada às operações aeroportuárias, com o arranque de projetos como o *CarryOn Bags* e *GateSphere*.

Sustentabilidade:

- Arranque de projetos de reciclagem de fardamentos em Lisboa e Porto;
- Arranque de projetos de microgeração eólica no aeroporto do Funchal;
- Arranque do projeto Manutenção Preditiva aplicada ao sistema de AVAC do Terminal 2 do aeroporto de Lisboa e;
- No aeroporto do Porto, a continuidade ao projeto *Drive2X* (https://drive2x.eu/) no âmbito do carregamento inteligente de veículos elétricos e com capacidade bidirecional.

Para 2025, a prioridade será dar continuidade aos projetos bem-sucedidos, ampliar a sua aplicação a outros aeroportos da ANA e da rede VINCI e integrar novas tecnologias, promovendo a inovação no setor aeroportuário.

5.6. SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

Em 2024, a Empresa manteve um compromisso firme com a modernização tecnológica, a segurança cibernética e a gestão eficiente de recursos, garantindo a capacidade de as infraestruturas tecnológicas responderem às exigências crescentes de uma operação aeroportuária dinâmica e conectada.

Foram implementados projetos de elevado impacto para melhorar a previsibilidade, eficiência operacional e satisfação dos utilizadores finais:

- Integração de sistemas de biometria em vários aeroportos da rede ANA;
- Lançamento de novas funcionalidades em plataformas críticas e a evolução de soluções como o *Airport Collaborative Decision-Making*, sistema que permite a colaboração entre os parceiros do aeroporto (gestores aeroportuários, operadores de aeronaves, prestadores de assistência em terra e controlo de tráfego aéreo) e o gestor de rede, através da troca de informações relevantes, precisas e em tempo útil;
- Aprovação e o início do projeto de migração do *core* de rede dos principais aeroportos nacionais, relevante para garantir maior capacidade, resiliência e desempenho das comunicações críticas.
- Prova de conceito do sistema *Airware* no aeroporto de Lisboa, solução integrada com a *app* da companhia aérea que permite aos passageiros completarem todo o processo de partida no aeroporto utilizando apenas o *smartphone*;
- Digitalização de processos com o abandono do processamento de faturas em papel para um fornecedor de serviços externo de reconhecimento ótico de carateres. A empresa recebe metadados de faturas legíveis por máquina e uma imagem digitalizada de cada fatura para que as mesmas sejam integradas no sistema de faturação;
- Transformação do EventHorizon, solução *cloud native*, num produto ANA. Esta evolução reflete o compromisso em criar soluções tecnológicas únicas e escaláveis que não apenas respondam às necessidades internas, mas também possam ser promovidas como soluções de referência no setor;
- Migrações significativas no Projeto GreenLake, modelo operacional de *cloud* que abrange toda a infraestrutura de TI através de uma única plataforma híbrida, com a conclusão da migração de 150 *terabytes* de dados distribuídos entre Lisboa, Porto e o centro de recuperação de desastres.

5.7. CIBERSEGURANÇA E PRIVACIDADE

No ano de 2024, deu-se continuidade à missão de assegurar a segurança de informação e cibersegurança na ANA, S.A.

Destacam-se as seguintes iniciativas:

- Implementação em curso do projeto plurianual de implementação do Sistema de Gestão de Segurança da informação na ANA, S.A., para dotar a empresa de políticas, processos e procedimentos adequados aos riscos e aos requisitos legais e regulatórios aplicáveis.
- Participação regular em *workshops* com *stakeholders* e entidades oficiais da área da aviação para debate e definição de estratégias de segurança da informação.
- Cooperação nos processos de aquisição de bens e serviços, garantindo a aplicação de mecanismos que garantem a segurança da informação em todas as aquisições.
- Acompanhamento de auditorias regulatórias no âmbito da segurança na prevenção de atos contra interferência ilícita na aviação civil, na componente de cibersegurança.
- Para a sensibilização e treino, foram desenvolvidas campanhas periódicas de sensibilização para o *phishing*, enviados mensalmente conselhos de segurança e realizadas formações a elementos-chave da organização na área de segurança da informação e à comissão executiva da ANA, S.A.
- Pesquisa contínua sobre as vulnerabilidades emergentes e as últimas tendências de ameaças de cibersegurança.
- Colaboração com a comunidade de cibersegurança, com participações em fóruns e grupos especializados, para partilha de inteligência sobre vulnerabilidades e melhores práticas de mitigação.

Não foram registados incidentes com impacto significativo ou substancial durante o ano de 2024.

Foram assegurados os reportes obrigatórios no âmbito do Decreto-Lei n.º 65/2021, de 30 de julho, como operador de serviços essenciais.

5.8. 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.

Durante o presente ano, foi dada continuidade à vertente de dados pessoais na gestão 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).

Adicionalmente, foram realizadas as seguintes ações:

- Formação sobre as políticas referentes à videovigilância, violação de dados pessoais, exercício de direitos por parte dos titulares dos dados e teletrabalho;
- Auditoria do sistema de biometria facial em funcionamento nos aeroportos por parte da Comissão Nacional de Proteção de Dados (CNPD);
- Auditoria interna para avaliar os procedimentos e políticas implementados;
- Cumprimento das recomendações das auditorias realizadas em 2023, com especial foco:
    - Na elaboração de pré-avaliações de impacto;
    - Na avaliação de impacto ao sistema de vigilância do aeroporto de Lisboa;
    - Na elaboração de uma política de gestão de dados; e
    - No início da migração do registo de tratamento de dados para a plataforma One Trust, plataforma que permite mitigar os riscos associados à não conformidade, fornecendo visibilidade sobre incidentes de privacidade para que se possa identificar rapidamente quais os dados afetados, como são utilizados, quem tem acesso e para onde são transferidos.

6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

6.1. RESULTADOS

Em 2024, o volume de negócios do Grupo ANA, excluindo o rédito dos contratos de construção e outros proveitos, atingiu os 1.289,5 milhões de euros, representando um crescimento de 17,7% 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 1.212,9 milhões de euros, o que se traduziu num aumento de 17,9% comparativamente com o ano de 2023.

Tabela 18 - Volume de negócios excluindo o rédito dos contratos de construção e outros proveitos do Grupo ANA (2022-2024; milhares de euros)

Grupo ANA	2024	2023	2022	Δ% 2024/2023
ANA, S.A.	1.212.874	1.028.966	847.346	17,9%
Portway, S.A.	125.513	107.269	88.007	17,0%
Operações intragrupo	(48.898)	(40.968)	(32.189)	19,4%
Grupo ANA	**1.289.489**	**1.095.267**	**903.163**	**17,7%**

Em sintonia com o contexto económico, o EBITDA[31] do Grupo ascendeu, em 2024, a 878,9 milhões de euros, evidenciando um robusto crescimento face ao ano anterior. Este resultado representa uma margem EBITDA de 68,2%, ligeiramente mais favorável comparativamente com o ano anterior.

Tabela 19 – EBITDA[26] do Grupo ANA (2022-2024; milhares de euros)

Indicadores	2024	2023	2022	Δ% 2024/2023
ANA, S.A.	866.894	729.225	596.702	18,9%
Portway, S.A.	12.001	12.055	12.504	(0,5%)
Operações intragrupo	(3)	0	-	(2.241,4%)
Grupo ANA	**878.892**	**741.280**	**609.206**	**18,6%**

Os fornecimentos e serviços externos líquidos, desconsiderado o impacto dos contratos de construção de 33 milhões de euros, ascenderam a 242 milhões de euros no Grupo ANA, tendo registado um aumento de 19,5% face ao ano anterior.

Os gastos com pessoal do Grupo ANA apresentaram um crescimento de 12,6%, comparativamente ao ano de 2023, o que somado ao crescimento de 15,6% registado em 2023 face a 2022, reflete o esforço de renovação e investimento nos quadros do Grupo face ao aumento da procura dos seus serviços

[31] *EBITDA da Concessão apurado de acordo com as definições constantes do Contrato de Concessão (página 11).*

prestados. Este aumento, superior ao crescimento dos FTE do grupo, que se registou em 7,7%, demonstra a aposta na valorização salarial na esfera do Grupo.

O resultado financeiro negativo do Grupo ANA melhorou em 2024, tendo se reduzido em 19,6% quando comparado com o ano anterior. Para o efeito, contribuiu a evolução positiva dos rendimentos gerados nas participações no capital social da joint-venture PTDF, Lda. e a associada Cabo Verde Airports, S.A., e dos juros obtidos pela remuneração dos excedentes de caixa. Esta variação positiva foi compensada, parcialmente, pelo aumento das taxas de juro suportadas pela ANA, S.A., que provocou um aumento de 8,96% nos custos de financiamento.

O Grupo ANA apurou um gasto de imposto no valor de 234,2 milhões de euros, em 2024, ou seja, um aumento de 26,8% face ao ano de 2023, acompanhando o crescimento positivo do resultado líquido do Grupo.

Tabela 20 – Outros indicadores relevantes para o Grupo ANA (2022-2024; milhares de euros)

Indicadores	2024	2023	2022	Δ% 2024/2023
FSE (excluindo contratos de construção)	242.070	202.604	168.302	19,5%
Gastos com pessoal	164.691	146.284	126.606	12,6%
Resultado financeiro	(27.978)	(34.784)	(38.305)	19,6%
Gasto de imposto sobre o rendimento	234.219	184.726	149.246	26,8%

O resultado líquido do Grupo ANA cifrou-se assim em 516,7 milhões de euros, o que representa um crescimento de 24% face a 2023, ano em que já havia apresentado um crescimento positivo. Estes resultados seguem em linha com o contexto económico de relativo crescimento.

Tabela 21 - Resultado líquido do Grupo ANA (2022-2024; milhares de euros)

Indicadores	2024	2023	2022	Δ% 2024/2023
ANA, S.A.	510.647	403.788	324.398	26,5%
Portway, S.A.	7.500	7.936	9.283	(5,5%)
Operações intragrupo	(1.462)	4.972	231	(129,4%)
Grupo ANA	**516.685**	**416.695**	**333.913**	**24,0%**

6.2. SITUAÇÃO FINANCEIRA

No final de 2024, os capitais empregues no Grupo ANA ascendiam a 1,538 mil milhões de euros.

O decréscimo evidenciado ao nível das aplicações líquidas resulta, essencialmente, da variação da rubrica de dívidas de terceiros, sendo de destacar a regularização de dívidas antigas associadas a processos de recuperação da situação financeira dos respetivos devedores. A variação da rúbrica investimentos financeiros justifica-se pela participação direta no capital da joint-venture PTDF, Lda e na empresa associada Cabo Verde Airports, S.A.

Ao nível do Capital Empregue, a redução registada tem origem na variação positiva do capital próprio, por via da incorporação do resultado líquido, compensada pela variação na dívida líquida a outras entidades.

A dívida líquida a outras entidades decorre dos reembolsos efetuados ao BEI no âmbito dos empréstimos contratados (num total de 14,3 milhões de euros) e encontra-se influenciada pelo saldo de Caixa e Equivalentes registada no final de 2024 (537 milhões de euros).

Tabela 22 - Situação Financeira no Grupo ANA (2024-2023, milhares de euros)

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
171.691	175.303	Ativo Fixo Tangível (líq. de subsídios)	178.983	180.577
1.633.724	1.644.462	Ativo Intangível (líq. de subsídios)	1.635.154	1.645.892
73.515	72.598	(+) Ativos/passivos por impostos diferidos	73.965	73.041
467	475	(+) Inventários	1.050	1.194
77.814	99.458	(+) Dívidas de terceiros	86.944	105.715
(453.123)	(451.024)	(+) Dívidas a terceiros e outros passivos	(471.622)	(462.196)
1.504.088	1.541.271	**(=) Aplicações Líquidas Afetas**	1.504.474	1.544.223
25.101	25.017	(+) Investimentos financeiros	33.918	25.778
1.529.189	1.566.288	**(=) Aplicações Líquidas Totais**	1.538.393	1.570.001
1.212.486	1.105.728	Capital Próprio	1.238.101	1.125.305
772.200	772.200	(+) Dívida ao acionista	772.200	772.200
(455.497)	(311.640)	(+) Dívida líq. a outras entidades[1]	(471.908)	(327.504)
1.529.189	1.566.288	**(=) Capitais Empregues**	1.538.393	1.570.001

[1]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 responsáveis dos diferentes riscos são responsáveis pela sua gestão, com a supervisão da Gestão de Topo.

Todos os riscos identificados são priorizados face à avaliação do seu risco inerente (probabilidade/ impacto), considerando-se posteriormente as medidas de mitigação existentes, de modo a obter-se o risco residual.

Assim, a gestão de risco permite a tomada de decisão mais informada, por forma a antecipar efeitos negativos e o aproveitar oportunidades no desenvolvimento do negócio.

Mantendo o alinhamento na gestão dos riscos de corrupção e tráfico de influência, identificados ao nível do Grupo VINCI, e assegurando a conformidade com o DL 109-E/2021, de 9 de dezembro, o Grupo ANA deu continuidade ao seu Programa de Integridade, Transparência e Conformidade com o Regime Geral da Prevenção da Corrupção, implementado em 2022, 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, o combate à corrupção nas suas atividades está no topo dos princípios éticos com os quais está comprometido.

Em concreto, o Grupo ANA agrupa os seus riscos em cinco principais 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 pontos 2.22. Política de Cobertura e 3.1 Gestão do Risco Financeiro;
- Conformidade e reporte - associados ao cumprimento da legislação e regulamentação, nacional e internacional, que vincula a atividade do Grupo, bem como à fiabilidade da informação financeira e não financeira que é comunicada;
- Fraude - associados à má conduta intencional, interna ou externa ao Grupo (incluindo riscos de corrupção).

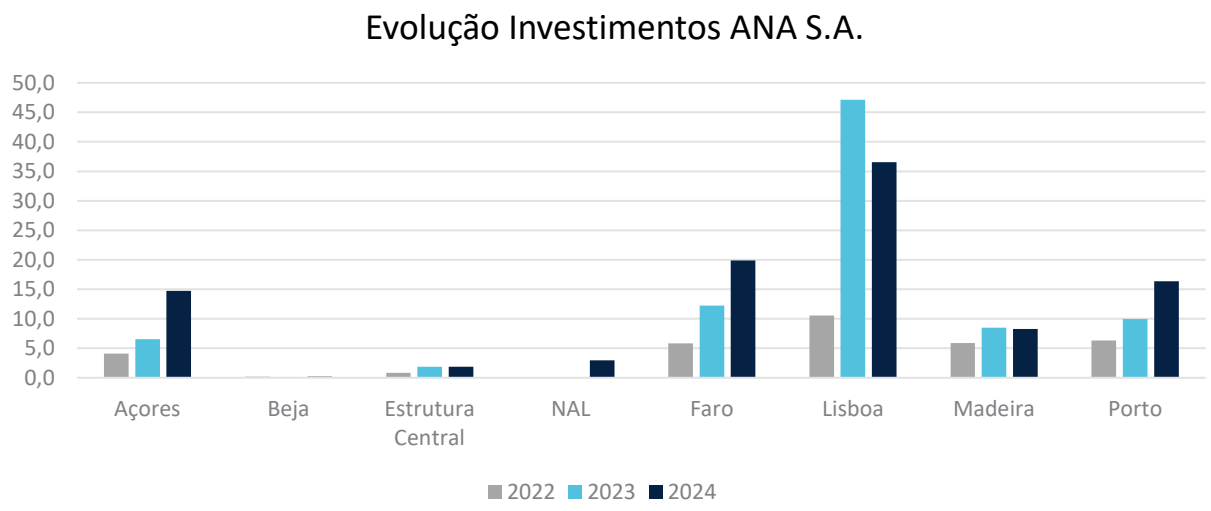
7. INVESTIMENTOS

7.1. INVESTIMENTOS NA REDE ANA

Em 2024, o Grupo ANA realizou investimentos no montante global 105,1 milhões de euros, dos quais 100,8 milhões respeitam aos realizados pela ANA, S.A. nos dez aeroportos sob sua gestão e cerca de 4,3 milhões de euros respeitam a investimentos realizados pela Portway, S.A.

Este montante global de investimento traduz um aumento de 15,5 milhões de euros, cerca de 17,3%, face a 2023, onde se destaca um aumento de 124,6% em investimento nos aeroportos dos Açores, 62,4% no aeroporto de Faro e 64,0% no aeroporto do Porto.

Figura 20 - Evolução dos Investimentos (millhões de euros) 2022-2024



O montante de investimento realizado corresponde a cerca de 95% do orçamento estimado para 2024.

Em termos geográficos, verificou-se uma concentração do investimento realizado pela ANA, S.A. nos aeroportos do Continente (Lisboa, Porto e Faro) que absorveram 72,8 milhões de euros, ou seja, 72,2% do investimento realizado no ano. Os aeroportos insulares, Madeira e Açores, absorveram 23 milhões de euros, 22,8% do investimento realizado, conforme se observa no quadro seguinte:

Tabela 23 - Distribuição do investimento por área geográfica

Milhões de euros

ANA S.A.	%	Valor
Lisboa	36,25%	**36,5**
Porto	16,24%	**16,4**
Faro	19,71%	**19,9**
Madeira	8,19%	**8,2**
Açores	14,61%	**14,7**
Beja	0,20%	**0,2**
NAL	2,93%	**3,0**

Estrutura Central	1,87%	**1,9**
	Total	**100,8**

Destaca-se, pela sua materialidade, o seguinte conjunto de projetos realizado em 2024:

- Melhorias nas instalações terminais (aerogares), dos aeroportos de Ponta Delgada e Horta, nos Açores. Este investimento de cerca de 17 milhões de euros (6,5 milhões de euros em 2024), 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 *Hold Bagagge Screenning (HBS) standard III* no aeroporto de Faro. Este investimento de cerca de 6,4 milhões de euros, visa garantir o cumprimento da regulamentação Europeia de *Security* (Regulamento (EU) 2015/1998), representando uma despesa de 4,8 milhões de euros em 2024;

- Extensão da área internacional do terminal 2 - 2ª fase, no aeroporto de Lisboa, com o aumento de áreas operacionais, nomeadamente áreas de circulação e de *seating*, instalações sanitárias e áreas comercias, especialmente *Food and Beverage,* um investimento de cerca de 12 milhões de euros (4,7 milhões de euros em 2024);

- Aerogare - chapas de cobertura/caleiras de escoamento de águas pluviais/caixilharia envidraçada, no aeroporto de Faro. Este investimento de cerca de 17,5 milhões de euros (4,4 milhões de euros em 2024), compreende a intervenção numa área de aproximadamente 17.200 m^2;

- Implementação *fly thru biometrics*, um investimento transversal, de cerca de 10 milhões de euros (4,2 milhões de euros em 2024), consiste numa plataforma tecnológica que visa criar e gerir a identidade digital do passageiro e garantir a conectividade entre o aeroporto e os *stakeholders*;

- *Ambulifts* e viaturas de transporte adaptado no apoio aos passageiros de mobilidade reduzida (PMR), um investimento de cerca de 6,4 milhões de euros (4,2 milhões de euros em 2024);

- Pista 17-35 no aeroporto do Porto. Este investimento de cerca de 53 milhões de euros (6,2 milhões de euros em 2024) inclui 26,8 milhões de euros (2,5 milhões de euros em 2024) referentes à certificação EASA infra referido em ponto autónomo, visa melhorar as condições estruturais e superficiais da pista, incluindo a substituição de camadas de pavimento e a renovação da sinalização com tecnologia LED e dotar o aeroporto das infraestruturas necessárias para as operações de aproximação e aterragens em Categoria CAT II/III;

- Reabilitação dos Pavimentos dos TWY's U4, U5 e RET H4 (LIGHT) no aeroporto de Lisboa, na substituição integral das camadas betuminosas nos TWY's U4 e U5 e parcial das camadas betuminosas na RET H4. É um investimento de cerca de 6,4 milhões de euros (6 milhões de euros em 2024) aqui se incluindo os investimentos para certificação EASA no montante de 2,5 milhões de euros infra referenciado em ponto autónomo.

- *GO LAGS* referente à introdução de tecnologia de rastreio ao transporte de LAGS na bagagem de cabine *e* referente à , visando minimizar, são investimentos transversais aos aeroportos da rede ANA, que representam um investimento global de cerca de 16 milhões de euros (3 milhões de euros em 2024);Reabilitação de Coletores - Lado Ar, no aeroporto de Santa Maria, representado uma despesa de 1,9 milhões de euros em 2024;

- Substituição de equipamento de sinalização luminosa no centro de alimentação de pista (CAP) Sul no aeroporto de Lisboa. Este investimento de 6,8 milhões de euros (1,9 milhões de euros em 2024), compreende a substituição dos equipamentos obsoletos, por forma a manter as condições de segurança operacional requeridas;

- Aerogare - Compatibilização AVAC, no aeroporto de Faro, um investimento de cerca de 1,9 milhões de euros (1,6 milhões de euros em 2024), na substituição de unidades de tratamento de ar e novo sistema de climatização;

- Implementação de iluminação 100% LED, transversal aos aeroportos da rede ANA. Este investimento de 1,6 milhões de euros em 2024, compreende a instalação de iluminação de tecnologia LED nos terminais de passageiros, áreas de movimento, parques de estacionamento e outras infraestruturas operacionais;

- Vedação periférica, investimento transversal aos aeroportos da rede ANA, de cerca de 10,5 milhões de euros (1,6 milhões de euros em 2024), compreende a substituição/manutenção da vedação de segurança no perímetro aeroportuário, em cumprimento dos requisitos emanados pela Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC);

- Substituição de elevadores, escadas mecânicas e passadeiras rolantes (substituição de tecnologia hidráulica por tecnologia elétrica) no aeroporto de Lisboa, um investimento de cerca de 4,4 milhões de euros (1,5 milhões de euros em 2024);

- Certificação EASA (*European Aviation Safety Agency*) que tem como objetivo a certificação dos aeródromos em conformidade com os requisitos previstos na legislação EASA Esta intervenção, transversal aos aeroportos da rede ANA, assume um investimento total de cerca de 86 milhões de euros (aqui se incluindo os 26 milhões de euros referentes à Pista 17-35 do aeroporto do Porto e os 2,5 milhões de euros referentes às Intervenções TWY's U4, U5 e RET H4 (LIGHT) no aeroporto de Lisboa, supra referenciados em pontos autónomos). A certificação EASA representou, em 2024, uma despesa de 6,8 milhões de euros que inclui as despesas respeitantes aos projetos acima referidos.

Ao nível da Portway, S.A., foram investidos cerca de 4,3 milhões de euros, representando um aumento de 30% face a 2023, destacando o investimento em equipamento operacional, nomeadamente *push backs* elétricos para aeronaves *Wide Body*, *loader* de 7 Ton, escadas e tapetes de bagagem (motorizados e rebocáveis), tratores elétricos e carrinhos/atrelados de transporte de bagagem assim como viaturas elétricas.

Em linha com o verificado no ano transato, a Portway reforçou a aposta na descarbonização da sua atividade. Nesse sentido, o aumento do investimento verificado em 2024 foi essencialmente em equipamentos e viaturas elétricos, tendo os equipamentos operacionais *Ground Service Equipment* (GSEs) elétricos representado cerca de 81% do investimento total neste tipo de tecnologia.

7.2. EXPANSÃO DO AEROPORTO DE LISBOA

Sem prejuízo do processo do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) referido no ponto 7.3 do presente relatório, o Concedente, através da Resolução do Conselho de Ministros n. º 67/2024, de 27 de maio, estabeleceu o objetivo de expansão do aeroporto de Lisboa de 38 movimentos por hora (em média) para 45 movimentos por hora, tendo instruído:

- Que a ANA S.A. desenvolva um plano de investimento faseado para desenvolver as infraestruturas que permitam atingir essa capacidade, em condições operacionais estáveis; e
- Que a NAV Portugal EPE desenvolva também um plano de expansão da capacidade do espaço aéreo de Lisboa, incluindo aproximações e circulações no solo, para atingir esta capacidade horária.

Os projetos da ANA S.A. de desenvolvimento de infraestruturas decorrentes deste plano serão posteriormente sujeitos ao processo de Avaliação de Impacte Ambiental, conforme decisão da APA.

7.3 NOVO AEROPORTO DE LISBOA

Em junho de 2024, o Concedente comunicou oficialmente à ANA, S.A. a sua intenção de iniciar as negociações do NAL, nos termos da Cláusula 44 do Contrato de Concessão, e solicitou à ANA, S.A. a elaboração do Relatório Inicial nos prazos contratuais estabelecidos para o efeito.

Esta decisão surgiu na sequência da Resolução do Conselho de Ministros n.º 66/2024, de 27 de maio de 2024, através da qual o Concedente define a localização do novo aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete e promove o desenvolvimento do NAL, agora designado como "Aeroporto Luís de Camões".

Neste sentido, a ANA, S.A. submeteu o Relatório Inicial ao Concedente em 17 de dezembro de 2024, com uma descrição das infraestruturas nas diferentes fases de desenvolvimento, uma estimativa preliminar do valor do investimento para a primeira fase e do calendário de execução associado e uma proposta de financiamento incluindo uma alteração do prazo das concessões e da regulação económica.

A construção do NAL implicará investimentos significativos em infraestruturas. Dado que as necessidades de financiamento serão consideráveis durante a fase de construção e para fasear o incremento necessário no tempo, o relatório inicial inclui aumentos das taxas aeroportuárias em Lisboa desde 2026 até atingir em 2030 uma RRMM para o Aeroporto de Lisboa de 23,37 euros (valor IPCH agosto 2023).

A 16 de janeiro de 2025 o Concedente solicitou à ANA S.A. para preparar a Candidatura ao NAL nos termos do Contrato de Concessão.

8. EVENTOS SUBSEQUENTES

Em janeiro de 2025 o Ministério Público interpôs junto do Supremo Tribunal Administrativo ação judicial relativamente, entre outras, à decisão da APA de isenção de Avaliação de Impacto Ambiental do projeto do Pier Sul, Pier Central e Apron Sul do Aeroporto de Lisboa. A ANA, S.A. não acompanha o entendimento do Ministério Público, tendo apresentado a devida contestação. Estas obras tinham sido determinadas pelo Estado através da RCM 201/2023 de 28 de dezembro de 2023.

Em 16 de janeiro de 2025, na sequência da entrega pela ANA, S.A. do *High Level Report* do Novo Aeroporto de Lisboa, o Concedente determinou que a ANA, S.A. deve preparar a Candidatura ao NAL a qual deverá ser apresentada nos 36 meses seguintes, conforme o estabelecido no contrato de concessão.

Em 17 de janeiro de 2025, o Concedente determinou através da RCM nº 1-D/2025 a criação da Estrutura de Gestão e Acompanhamento dos Projetos de Aeroportos (EGAPA), "com a missão de gerir e acompanhar as matérias relacionadas com o aumento da capacidade aeroportuária do aeroporto de Lisboa e concretização do NAL (…) bem como de assegurar a gestão corrente dos restantes direitos e obrigações previstos nos contratos de concessão". A EGAPA será presidida pelo IMT, I.P. e coadjuvado por um representante da UTAP e um representante da CEJURE.

Na RCM nº 58/2025 de 18 de março de 2025 o Concedente determinou um conjunto de medidas para reduzir o impacto do ruído gerado pelo Aeroporto de Lisboa nas populações dos municípios de Lisboa, Loures, Vila Franca de Xira e Almada, das quais se destaca o Programa Menos Ruído, que consiste no financiamento, pelo Fundo Ambiental instituído pelo Decreto-Lei n.º 42-A/2016, de intervenções nos edifícios habitacionais de uso sensível ao ruído. A ANA, S.A. fica com a responsabilidade do financiamento do isolamento acústico dos recetores especialmente sensíveis - saúde e educação, no interior do Ln 55 e nas condições definidas no Programa Bairro.

9. PERSPETIVAS PARA 2025

Apesar de alguma incerteza provocada pela conjuntura económica e geopolítica, perspetiva-se que a atividade aeroportuária em Portugal continue a crescer em 2025.

Na sequência do pedido do Concedente de preparação da Candidatura ao NAL, a ANA, S.A. irá dar continuidade aos procedimentos previstos no Contrato de Concessão, nomeadamente:

- realização de um Estudo de Impacte Ambiental (EIA), que a ANA, S.A. iniciou em janeiro de 2025;
- consulta às partes interessadas (*stakeholders*), que a ANA, S.A. iniciou em fevereiro de 2025, com objetivo de recolher os pareceres e requisitos funcionais para otimizar o projeto e em particular com o objetivo de reduzir os custos de execução e operação do mesmo;
- realização do Programa Base e do Estudo Prévio do NAL para a realização do EIA bem como do Relatório Técnico a apresentar ao Concedente em julho de 2026;
- primeiras articulações com os donos de obra e gestores públicos dos projetos de acessibilidades (Terceira Travessia do Tejo, ligação ferrovia com a cidade de Lisboa, linha de alta velocidade Lisboa –Madrid e Lisboa – Porto, estradas e autoestradas de acesso).

A ANA, S.A. está também a desenvolver o *master plan* do Aeroporto de Lisboa para atingir uma capacidade de 45 movimentos por hora conforme o determinado pelo governo através da RCM n.º 67/2024, de 27 de maio de 2024. As obras associadas a este aumento de capacidade deverão estar sujeitas a avaliação de impacte ambiental.

10. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

A ANA, S.A. encerrou o período findo em 31 de dezembro de 2024 com um resultado líquido positivo de 510.646.870,41 euros.

Atento o resultado líquido gerado pela empresa em 2024, o Conselho de Administração propõe que o montante de 2.359.290,00 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: 510.646.870,41 euros.

Lisboa, 7 de maio de 2025

Conselho de Administração

Presidente:

_____
José Luís Fazenda Arnaut Duarte

Vogal e Presidente da Comissão Executiva:

_____
Thierry Franck Dominique Ligonnière

Vogais:

_____
Alexandre Boris Georges Victor Lapeyre

_____
Francisco José Simões Crespo Vieira Pita

_____
Raphaël Alain Louis Pourny

_____
Karen Strougo

_____
Nicolas Dominique Notebaert

_____
Miguel Frutuoso Lopo Hipólito Pires Mateus

_____
Patricia Fernandez Garcia

_____
Remi Guy Ferdinand Maumon-Falcon de Longevialle

_____
Guillaume Bernard Marie Dubois

_____
Pierre Hughes Paul Louis Schmit

RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS **2024**

II — DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

ANA AEROPORTOS DE PORTUGAL

POWERED BY VINCI AIRPORTS

(em milhares de euros)

DEMONSTRAÇÃO DA POSIÇÃO FINANCEIRA SEPARADA E CONSOLIDADA

ANA, S.A.		Descrição	Notas	Grupo ANA	
2024	2023			2024	2023
		ATIVO			
		Não Corrente			
		Ativos Fixos Tangíveis			
58.131	60.714	Bens Dominiais	**6**	58.131	60.714
101.499	87.920	Bens Patrimoniais	**6**	108.343	92.595
57.780	42.273	Ativo em Curso	**6**	58.092	42.771
3.178	1.509	Ativos sob Direito de Uso	**7**	3.313	1.611
-	-	*Goodwill*	**9**	1.430	1.430
1.630.247	1.640.864	Direito de Concessão	**8**	1.630.247	1.640.864
3.477	3.598	Outros Ativos Intangíveis	**8**	3.477	3.598
18.891	18.891	Investimentos em Subsidiárias, Assoc. e Emp.Conjuntos	**10**	27.573	19.517
6.210	6.125	Investimentos Financeiros	**12**	6.345	6.260
20.914	2.597	Dívidas a Receber Comerciais e Outras	**13**	20.914	2.598
74.805	73.942	Ativos por Impostos Diferidos	**14**	75.255	74.385
1.975.132	**1.938.433**			**1.993.121**	**1.946.343**
		Corrente			
467	475	Inventários	**15**	1.050	1.194
119.796	121.144	Dívidas a Receber Comerciais e Outras	**16**	128.049	129.868
2.253	-	Imposto Corrente	**19**	2.253	-
536.049	398.257	Caixa e Equivalentes de Caixa	**20**	536.769	406.726
658.565	**519.876**			**668.122**	**537.787**
2.633.697	**2.458.309**	**Total do Ativo**		**2.661.243**	**2.484.130**
		CAPITAL PRÓPRIO			
200.000	200.000	Capital Social	**21**	200.000	200.000
80.965	80.853	Reservas	**22**	80.965	80.853
420.875	421.087	Resultados Transitados	**23**	440.452	427.757
510.647	403.788	Resultado Líquido	**24**	516.685	416.695
1.212.486	**1.105.728**			**1.238.101**	**1.125.305**
1.212.486	**1.105.728**	**Total do Capital Próprio**		**1.238.101**	**1.125.305**
		PASSIVO			
		Não Corrente			
805.093	812.271	Empréstimos	**25**	805.093	812.271
1.801	965	Passivo de Locação	**26**	1.880	1.012
61	78	Instrumentos Financeiros Derivados	**27**	61	78
60.108	50.031	Provisões	**28**	60.668	50.912
205	277	Obrigações com Benefícios de Reforma	**18**	205	277
1.290	1.343	Passivos por Impostos Diferidos	**14**	1.290	1.343
189.460	176.574	Dívidas a Pagar e Outros Passivos	**29**	190.376	177.429
1.058.018	**1.041.539**			**1.059.573**	**1.043.322**
		Corrente			
44.824	44.938	Empréstimos	**25**	29.000	37.444
972	565	Passivo de Locação	**26**	1.027	616
253.965	206.077	Dívidas a Pagar e Outros Passivos	**30**	270.199	218.369
63.432	59.462	Imposto Corrente	**19**	63.343	59.074
363.193	**311.042**			**363.569**	**315.503**
1.421.211	**1.352.581**	**Total do Passivo**		**1.423.142**	**1.358.825**
2.633.697	**2.458.309**	**Total do Capital Próprio e Passivo**		**2.661.243**	**2.484.130**

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração da posição financeira do exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

(em milhares de euros)

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS SEPARADA E CONSOLIDADA

ANA, S.A.		Descrição	Notas	Grupo ANA	
2024	2023			2024	2023
1.251.047	1.059.234	Rédito	**31**	1.325.656	1.124.141
986	1.011	Trabalhos Executados pela Entidade e Capitalizados	**6**	986	1.011
(3.335)	(3.058)	Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas	**32**	(4.273)	(3.779)
(294.546)	(245.172)	Fornecimentos e Serviços Externos	**33**	(275.054)	(228.920)
(84.371)	(78.140)	Gastos com o Pessoal	**34**	(164.691)	(146.284)
381	6.012	Imparidade de Dívidas a Receber e Outros Ativos	**17**	78	6.193
(8.128)	(16.670)	Provisões	**28**	(7.812)	(16.828)
683	489	Outros Rendimentos	**35**	754	450
(19.366)	(25.596)	Outros Gastos	**36**	(20.282)	(25.804)
992	800	Subsídios ao Investimento	**30**	996	800
(75.182)	(72.959)	Amortizações e Depreciações	**37**	(77.477)	(74.774)
769.161	625.951	**Resultado Operacional**		778.882	636.206
(54.500)	(50.022)	Gastos de Financiamento	**38**	(54.497)	(50.018)
9.521	3	Participação nos Resultados de Associadas	**39**	8.077	4.972
18.068	9.866	Outros Resultados Financeiros	**40**	18.442	10.261
(26.911)	(40.153)	**Resultado Financeiro**		(27.978)	(34.784)
742.250	585.798	Resultado antes de Impostos		750.904	601.421
(231.603)	(182.010)	Gasto de Imposto sobre o Rendimento	**41**	(234.219)	(184.726)
510.647	403.788	**Resultado Líquido do Período**		516.685	416.695
		Atribuível a:			
510.647	403.788	Accionistas		516.685	416.695
510.647	403.788	**Resultado Líquido do Período**		516.685	416.695
		Resultados por Ação (em euros)	**42**		
12,77	10,1	Básico		12,92	10,42
12,77	10,1	Diluído		12,92	10,42

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração dos resultados do exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

(em milhares de euros)

DEMONSTRAÇÃO DO RENDIMENTO INTEGRAL SEPARADA E CONSOLIDADA

ANA, S.A.		Descrição	Notas	Grupo ANA	
2024	2023			2024	2023
510.647	403.788	Resultado Líquido		516.685	416.695
		Outros Rendimentos que não reclassificam por resultados			
85	(100)	Remensurações	**18**	85	(100)
(62)	34	Imposto Diferido	**14**	(62)	34
		Outros Rendimentos que reclassificam por resultados			
17	(13)	Var. Justo Valor de *swaps* de cobertura	**27**	17	(13)
70	(608)	Ativos Financeiros ao Justo Valor por via rendimento integral	**12**	70	(608)
1	191	Imposto Diferido	**14**	1	191
510.758	403.292	**Total do Rendimento Integral**		516.796	416.199
		Resultado Líquido			
510.647	403.788	Atribuível aos Acionistas		516.685	416.695
510.647	403.788			516.685	416.695
		Rendimento Integral Total			
510.758	403.292	Atribuível aos Acionistas		516.796	416.199
510.758	403.292			516.796	416.199

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração das alterações nos capitais próprios consolidada do exercício findo em 31 de dezembro de 2024

(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 2023		200.000	81.349	418.243	333.913	1.033.505
Aplicação do resultado do ano anterior	**23**	-	-	333.913	(333.913)	-
Dividendos	**43**	-	-	(324.400)	-	(324.400)
Total do rendimento integral do período	**22**	-	(496)	-	416.695	416.199
Saldo em 31 de dezembro de 2023	**24**	200.000	80.853	427.756	416.696	1.125.305
Saldo em 1 de janeiro de 2024		200.000	80.853	427.756	416.696	1.125.305
Aplicação do resultado do ano anterior	**23**	-	-	416.695	(416.695)	-
Dividendos	**43**	-	-	(404.000)	-	(404.000)
Total do rendimento integral do período	**22**	-	110	-	516.685	516.795
Saldo em 31 de dezembro de 2024	**24**	200.000	80.963	440.451	516.687	1.238.101

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração das alterações nos capitais próprios consolidada do exercício findo em 31 de dezembro de 2024

(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 2023		200.000	81.349	421.089	324.398	1.026.836
Aplicação do resultado do ano anterior	**23**	-	-	324.398	(324.398)	-
Distribuição de Dividendos	**43**	-	-	(324.400)	-	(324.400)
Total do rendimento integral do período	**22**	-	(496)	-	403.788	403.292
Saldo em 31 de dezembro de 2023	**24**	200.000	80.853	421.087	403.788	1.105.728
Saldo em 1 de janeiro de 2024		200.000	80.853	421.087	403.788	1.105.728
Aplicação do resultado do ano anterior	**23**	-	-	403.788	(403.788)	-
Distribuição de Dividendos	**43**	-	-	(404.000)	-	(404.000)
Total do rendimento integral do período	**22**	-	111	-	510.647	510.758
Saldo em 31 de dezembro de 2024	**24**	200.000	80.964	420.875	510.647	1.212.486

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração das alterações nos capitais próprios separada do exercício findo em 31 de dezembro de 2024

Método Direto

(em milhares de euros)

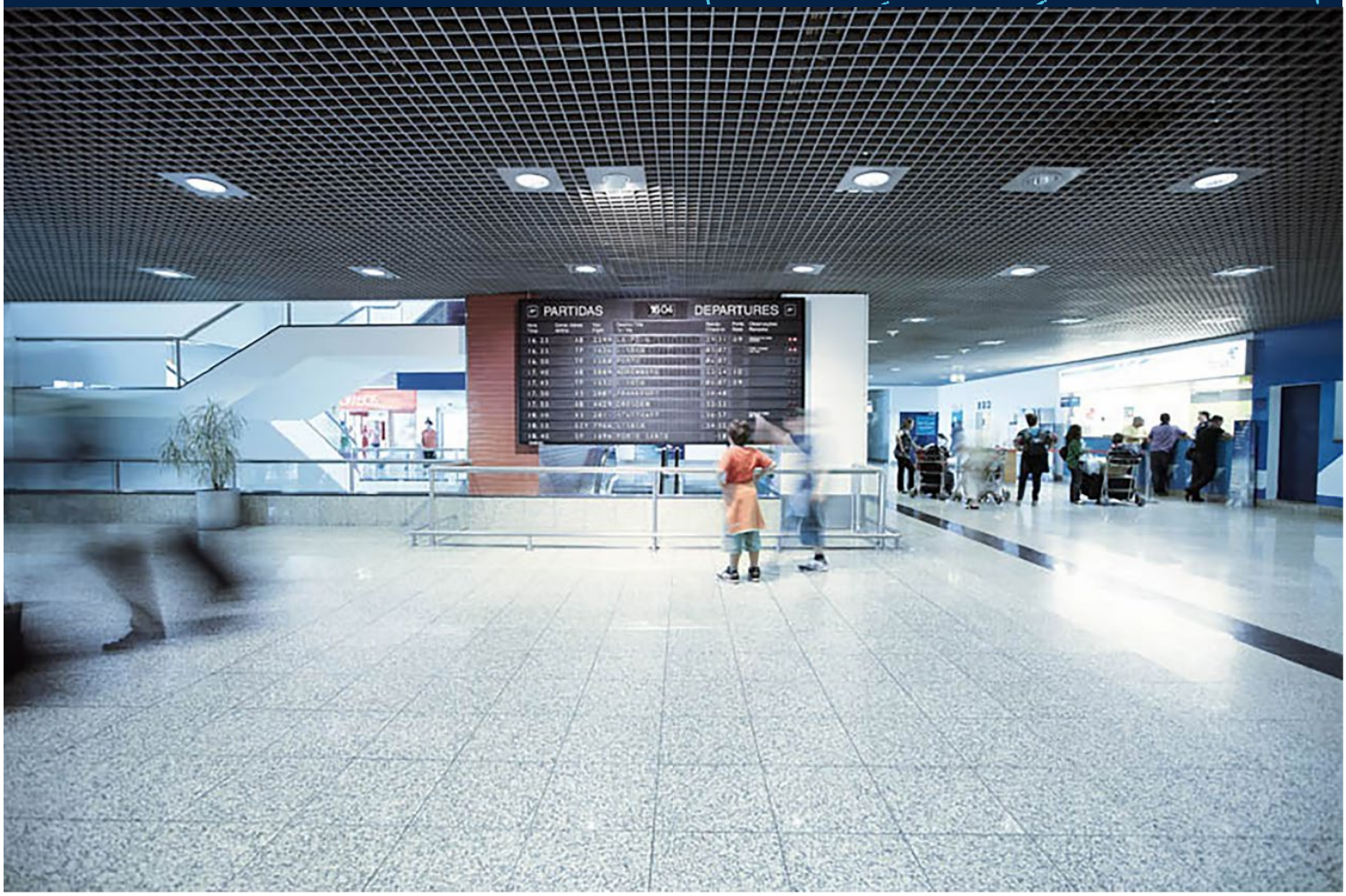
DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA SEPARADA E CONSOLIDADA

ANA, S.A.		Descrição	Notas	Grupo ANA	
2024	2023			2024	2023
1.326.272	1.142.149	Recebimentos de clientes		1.398.309	1.201.722
(301.789)	(230.940)	Pagamentos a fornecedores		(310.548)	(246.444)
(82.826)	(77.477)	Pagamentos ao pessoal		(129.615)	(115.602)
(229.772)	(263.389)	Pag. e receb. de imposto s/ rendimento	19	(233.471)	(267.544)
(68.256)	(30.270)	Outros rec. e pag. da atividade operacional		(66.844)	(30.506)
643.629	540.073	**Fluxos das atividades operacionais**		657.831	541.626
		Atividades de investimento			
		Recebimentos provenientes de:			
139	26	Ativos fixos tangíveis		139	26
21.467	3.349	Juros e rendimentos similares		21.467	3.349
16.124	2.337	Subsídios ao investimento		16.945	2.337
9.521	3	Dividendos		21	3
		Pagamentos respeitantes a:			
(17)	(11.249)	Investimentos financeiros	10	(17)	(11.249)
(85.467)	(102.374)	Ativos fixos tangíveis e ativos intangíveis		(90.724)	(105.643)
(38.233)	(107.908)	**Fluxos das atividades de investimento**		(52.169)	(111.177)
		Atividades de financiamento			
		Recebimentos provenientes de:			
13	4	Juros e rendimentos similares		13	4
8.331	-	Outras operações de financiamento (*Cash Pooling*)	25	-	-
-	-	Outras operações de financiamento		-	1
		Pagamentos respeitantes a:			
(14.304)	(14.245)	Empréstimos	25	(14.304)	(14.245)
(1.433)	(697)	Ativos sob Direito de Uso	25 e 26	(1.496)	(798)
(56.212)	(39.562)	Juros e gastos similares	25	(55.832)	(39.187)
(404.000)	(324.400)	Dividendos	43	(404.000)	(324.400)
-	(9.623)	Outras operações de financiamento (*Cash Pooling*)	25	-	-
(467.605)	(388.523)	**Fluxos das atividades de financiamento**		(475.619)	(378.625)
137.791	43.642	Variação de caixa e seus equivalentes		130.043	51.824
398.257	354.615	Caixa e seus equivalentes no início do período	20	406.726	354.902
536.048	398.257	Caixa e seus equivalentes no fim do período	20	536.769	406.726

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS **2024**

III — NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS



ANA AEROPORTOS DE PORTUGAL

POWERED BY VINCI AIRPORTS

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.

O Conselho de Administração submete à apreciação do seu acionista as demonstrações financeiras separadas e consolidadas e o relatório de gestão referentes ao exercício de 2024, na firme convicção de que tanto quanto é do seu conhecimento, a informação nele contida foi elaborada em conformidade com as normas contabilísticas aplicáveis, dando uma imagem verdadeira e apropriada do ativo e do passivo, da situação financeira e dos resultados do emitente e das empresas incluídas na consolidação, e que o relatório de gestão expõe fielmente as informações exigidas.

1. ATIVIDADE

1.1. ESTRUTURA DO GRUPO E ENQUADRAMENTO DA ATIVIDADE

ACIONISTA

Em 31 de dezembro de 2024, 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 Aer Rianta International Cuideachta Phoiblí Theoranta (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, até maio de 2029, 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, SAS, 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., 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. ocorreu em julho de 2023.

Em 31 de dezembro de 2024, o capital social desta empresa era de 4.137.440 milhares de escudos cabo-verdianos, detido em 30% pela ANA, S.A. e em 70% pela VINCI Airports, SAS.

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.

Através do Despacho nº 3361/2024, de 28 de março, as competências de acompanhamento da gestão dos contratos de concessão foram transferidas para o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.).

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, nos termos indicados na nota 36. Outros Gastos.

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.

Em maio de 2024, pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2024, o Concedente determinou que a Concessionária deverá desenvolver um plano de investimentos faseado para o aeroporto de Lisboa, tendo em vista atingir o objetivo de capacidade 45 movimentos por hora.

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)

Nos termos da Cláusula 45 do Contrato de Concessão, a ANA, S.A. deve realizar um Estudo Anual de Capacidade das Infraestruturas Aeroportuárias de Lisboa.

Se neste estudo for demonstrada a verificação de, pelo menos, três Fatores de Capacidade[32], a ANA, S.A. tem a obrigação de informar o Estado Português de que ocorreu um Fator de Desencadeamento do início das negociações para a implementação do NAL.

Após notificação, o Estado Português decide se a ANA, S.A. deve preparar um Relatório Inicial ("*High Level Assumption Report*") sobre o desenvolvimento da capacidade aeroportuária para Lisboa. A ANA, S.A., no mesmo prazo, tem a possibilidade de informar o Concedente de que é possível continuar a assegurar as suas obrigações de manutenção, de desenvolvimento e de qualidade de serviço por um período adicional de cinco anos.

Se solicitado, a ANA, S.A. deve apresentar o Relatório Inicial no prazo de 6 meses. No mesmo período, pode submeter uma proposta de Alternativa da Concessionária para o NAL com o respetivo Relatório Inicial.

32 Nos termos do Contrato de Concessão, são fatores de capacidade: "(a) total anual de Passageiros superior a vinte e dois milhões (22.000.000); (b) total anual de movimentos de tráfego aéreo comercial superior a cento e oitenta e cinco mil (185.000); (c) total de Passageiros de Terminal no trigésimo (30) dia útil dos doze (12) meses antecedentes, superior a oitenta mil (80.000); (d) total anual de movimentos de tráfego aéreo comercial no trigésimo (30) dia útil do ano, superior a quinhentos e oitenta (580), conforme identificados pelo Estudo Anual de Capacidade, ou (c) Classificação do aeroporto da Portela com o pior desempenho, por "Media de Atrasos por Partida" ("Average Delay per Departure"), de vinte aeroportos da União Europeia, por duas vezes consecutivas no relatório anual da Eurocontrol ("Eurocontrol's Central Office of Delay Analysis" (CODA));"

O Concedente, no prazo de 30 dias a contar da receção do Relatório Inicial ou da Alternativa da Concessionária para o NAL, deve confirmar, respetivamente, que a Concessionária prepare a Candidatura ao NAL ou apresente a Modificação necessária para implementar a Alternativa da Concessionária ao NAL.

Em 2022, foram verificados todos os fatores de capacidade previstos, tendo a ANA, S.A. notificado o Estado Português da ocorrência dos mesmos (carta n.º 752596).

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 Português.

A ANA, S.A. não teve 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.

Tendo em consideração as recomendações e o resultado do Relatório Final da CTI, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 66/2024, de 27 de maio, veio aprovar o desenvolvimento do NAL, especificando que deve (i) localizar-se no Campo de Tiro de Alco chete, (ii) substituir de forma integral o Aeroporto de Lisboa e (iii) denominar-se o NAL Aeroporto Luís de Camões.

Entende o Conselho de Ministros na resolução em apreço que as recomendações do Relatório da CTI "apontam para a solução de um único aeroporto, sem prejuízo da manutenção, numa primeira fase, de uma solução dual, com o funcionamento do Aeroporto de Lisboa, para minimizar o efeito de disrupção do tráfego aéreo de passageiros". Ademais, "que seja dada prioridade a uma solução que permita dar resposta à crescente procura", ou seja, "que tenha uma natureza expansível".

Assim, resolve o Governo que exista um único aeroporto na região de Lisboa que responda à procura potencial nos vários cenários e durante um longo período, visto que:

- "As opções duais levariam, com elevada probabilidade, à necessidade de discutir a construção de um novo aeroporto em 2045-2050";
- É a solução que permite "reduzir o impacto ambiental e social que decorre da existência de um aeroporto no centro da cidade" e "uma melhoria operacional no funcionamento do sistema aeroportuário" e na qualidade de serviço aos passageiros;
- É a única solução "que permite acomodar as previsões de crescimento da empresa Transportes Aéreos Portugueses, S. A., e manter de forma sustentável o hub da companhia, sem risco de divisão da operação entre dois aeroportos";
- "Um aeroporto de raiz na margem sul do Tejo servirá como catalisador da atividade económica a nível local e mesmo a nível regional, para além de permitir uma melhoria significativa da logística nacional, por potenciar uma plataforma intermodal entre aviação, ferrovia e rodovia".

Relativamente à localização no Campo de Tiro de Alcochete, considera o Governo que é a opção com as maiores vantagens comparativas, designadamente:

- Circunscrita inteiramente em terrenos públicos, logo não há necessidade de recorrer a expropriações;
- Já foi objeto de avaliação de impacte ambiental com a emissão de uma declaração de impacte ambiental, entretanto caducada;
- Maior proximidade ao centro de Lisboa e às principais vias rodoviárias e ferroviárias;

- Maior potencial económico na sua área de influência, podendo contribuir para a maximização dos efeitos macroeconómicos.

Em junho de 2024, o Concedente notificou a ANA, S.A. da sua intenção de iniciar as negociações do NAL, nos termos da Cláusula 44 do Contrato de Concessão, e solicitou a elaboração do Relatório Inicial nos prazos contratuais estabelecidos para o efeito.

No seguimento da notificação, a 17 de dezembro de 2024, a Concessionária entregou o Relatório Inicial ao Concedente, que apresenta: uma descrição das infraestruturas nas diferentes fases de desenvolvimento; uma estimativa preliminar do investimento para a primeira fase e o calendário de execução associado; uma proposta de financiamento, incluindo uma alteração do prazo das concessões e da regulação económica.

A 16 de janeiro de 2025 o Concedente solicitou à ANA S.A. para preparar a Candidatura ao NAL nos termos do Contrato de Concessão. O Contrato de Concessão prevê um prazo de 36 meses, a contar da data de resposta do Concedente, para a Concessionária apresentar uma candidatura ao NAL, com várias fases intermédias como a apresentação de um Estudo de Impacto Ambiental, um Relatório Técnico e um Relatório Financeiro.

1.3. 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 de acordo com o Anexo 12 do Contrato de Concessão, que aprova o modelo de regulação económica aplicável à Rede ANA, o 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 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 comparticipação ou compensação direta pelo Concedente;
c) Prorrogação do prazo da Concessão; ou
d) Qualquer outra forma que seja acordada entre as partes.

1.4. QUADRO LEGAL DA REGULAÇÃO ECONÓMICA

1.4.1. 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.

1.4.2. 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.

Para o Grupo Lisboa, o Modelo RRMM de 2023 em diante para cada período de 5 anos é baseado nos seguintes fatores objetivos: (i) rácio entre os somatórios de capital elegível (capex) e dos EBITDA dos 5 anos anteriores; e (ii) o IPCH reportado a agosto do ano$_{i-1,}$ de acordo com a seguinte metodologia:

- Para o ano de 2023, na ausência de uma Proposta Apoiada, o valor da Receita Regulada Média Máxima (RRMM) não poderá exceder, sem prejuízo deste ser sempre modificado na sequência da realização do teste comparativo (*benchmark*) bianual, o valor da RMM 2022;
- Para os anos 2024 e seguintes:
  - i) Receita Regulada Média Máxima do ano anterior (RRMM $_{i-1}$);
  - ii) A Receita Média Máxima do Ano Anterior (RRMM $_{i-1}$) é indexada ao fator de evolução nas alíneas (iii), (iv) e (v) seguintes = Receita Regulada Média Máxima (RRMM) de 2024 e anos seguintes;
  - iii) O Investimento de Capital Elegível exclui: (a) aquisição de empresas; (b) investimentos de capital (capex), realizados por um subconcessionário, que não foram capitalizados no balanço da Concessionária; e (c) quaisquer despesas de capital não afetas à prestação de Atividades e Serviços Aeroportuários. O EBITDA do Grupo de Lisboa deverá ser calculado repartindo quaisquer despesas operacionais na Sede/ Centrais na proporção da receita total entre o Grupo de Lisboa e os aeroportos de Faro e Porto;
  - iv) O Rácio produz uma das cinco opções para a evolução da Receita Regulada Média Máxima (RRMM) para os próximos 5 anos de acordo com a tabela apresentada abaixo do ponto v);
  - v) A Receita Regulada Média Máxima (RRMM) será indexada a essa evolução anual em cada ano posterior incluído no período completo de 5 anos seguinte.

Rácio R	Evolução da RRMM 2024-2028
R≥0,8	IPCH +1% por ano
0,6≤ R <0,8	IPCH +0,5% por ano
0,4≤ R <0,6	IPCH +0% por ano
0,2≤ R <0,4	IPCH -1% por ano
R<0,2	IPCH -2% por ano

Neste âmbito, e nos termos do disposto no Contrato de Concessão, a Concessionária tem que elaborar demonstrações financeiras auditadas para a Autoridade Reguladora, que mostrem a reconciliação entre o Investimento de Capital Elegível e o Investimento de Capital Total nas contas auditadas para os aeroportos do Grupo de Lisboa.

Neste sentido, a Concessionária efetuou o referido exercício na nota 5 – Informação por Segmentos, onde apresenta a reconciliação entre o capital elegível no total dos investimentos de capital e, bem assim, a determinação do EBITDA do Grupo de Lisboa apurado nos termos do Contrato de Concessão.

Através do quociente do investimento de capital elegível (CAPEX) e o EBITDA do Grupo de Lisboa referente ao período de 2018-2022, foi apurado um fator R inferior a 0,2, que implica uma evolução da RRMM de IPCH -2% por ano.

No que toca aos aeroportos de Faro e Porto, de 1 de janeiro de 2023 em diante, a Receita Regulada Média Máxima ($RRMM_i$) nos aeroportos de Faro e Porto reporta à Receita Regulada Média Máxima do Ano Anterior ($RRMM_{i-1}$) e fica sujeita às condições seguintes:

a) Em 2022, e no final de cada período subsequente, a Autoridade Reguladora deve efetuar análises que permitam concluir sobre os níveis de competitividade de Faro e Porto;

b) A fixação de taxas das Atividades Reguladas e as consultas às companhias aéreas têm de estar em estrita conformidade com o Decreto-lei n.º 254/2012.

Para os aeroportos de Faro e Porto, a ANAC determinou que a evolução das taxas fosse feita de acordo com o IPCH. Não obstante, a ANA, S.A. contestou esta decisão uma vez que entende que a manutenção das RRMM se encontra prevista no Contrato de Concessão.

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. (https://www.ana.pt/pt/negocio/aviacao/taxas).

É expectável que a regulação económica aplicável seja alterada aquando das negociações para a implementação do Novo Aeroporto de Lisboa.

1.5. SERVIÇOS 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, 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 combustível e óleo;
- Assistência de manutenção;
- Assistência de operações aéreas e gestão de tripulações;
- Assistência de transporte em terra;
- Assistência de restauração (catering).

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 2024.

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 operar em continuidade, tendo por base toda a informação relevante, factos e circunstâncias de natureza financeira, comercial e outras, incluindo os acontecimentos subsequentes à data de referência das demonstrações financeiras.

Em resultado da avaliação efetuada, é entendimento do Conselho de Administração que a ANA, S.A. 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 2024 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 2024:

- **Emendas à norma 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. A data de aplicação das emendas foi adiada para 1 de janeiro de 2024;

- **Emenda à norma IFRS 16 – Locações – Passivo de locação numa transação de venda e relocação:** Esta emenda publicada pelo IASB clarifica como um vendedor locatário contabiliza uma transação de venda e relocação que cumpre os critérios da IFRS 15 para ser classificada como venda;

- **Emenda às normas IAS 7 – Demonstrações dos Fluxos de Caixa - e IFRS 7 – Instrumentos Financeiros: Divulgações – Supplier Finance Arrangements :** estas emendas publicadas pelo IASB em maio de 2023 incluem requisitos de divulgação adicional de informação qualitativa e quantitativa sobre acordos de financiamento de fornecedores.

A adoção das emendas às normas acima referidas não produziu efeitos significativos nas demonstrações financeiras do Grupo, no exercício findo em 31 de dezembro de 2024.

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:

- **Emenda à IAS 21 – Os efeitos de alterações em taxas de câmbio – Lack of exchangeability *:*** Esta emenda publicada pelo IASB em agosto de 2023 define a abordagem para avaliar se uma moeda pode ou não ser trocada por outra moeda. Caso se conclua que a moeda não pode ser trocada por outra, indica como se determina a taxa de câmbio a aplicar e as divulgações adicionais necessárias.

Esta emenda, apesar de aprovada ("*endorsed*") pela União Europeia, não foi adotada pela Empresa em 2024, em virtude da sua aplicação não ser ainda obrigatória. Não se estima que da futura adoção da referida emenda 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 2024, 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:

- **Emenda a IFRS 9 e IFRS 7 – Classificação e Mensuração de Instrumentos Financeiros *Supplier Finance Arrangements*:** estas emendas publicadas pelo IASB em maio de 2024 incluem alterações decorrentes dos resultados do processo de revisão de pós-implementação da IFRS 9 efetuado pelo IASB;

- **Emenda à IFRS 9 e IFRS 7 – Contratos relacionados com eletricidade dependente da natureza:** esta emenda, publicada pelo IASB em dezembro de 2024 inclui guidance e divulgações adicionais relacionadas com contratos de fornecimento de eletricidade provenientes de energias renováveis, bem como possibilidade de designar esses contratos como instrumentos de cobertura se cumprirem determinados requisitos:

    - **Melhoramentos anuais das normas internacionais de relato financeiro (volume 11):** Corresponde essencialmente a emendas nas normas IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10 e IAS 7;

- **IFRS 18 – Apresentação e Divulgação das Demonstrações Financeiras**: esta norma substitui a norma IAS 1, inclui requisitos de apresentação e divulgação nas demonstrações financeiras para as entidades que reportam de acordo com IFRS.

- **IFRS 19 – Subsidiárias sem responsabilidade pública: divulgações:** Esta norma permite que uma subsidiária elegível possa optar por divulgações reduzidas nas suas demonstrações financeiras preparadas em IFRS.

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

2.3. CONSOLIDAÇÃO

As demonstrações financeiras consolidadas apresentadas, refletem os ativos, passivos e resultados da empresa e da sua subsidiária (Grupo ANA), e os capitais próprios e resultados atribuíveis ao Grupo por via da participação financeira da ANA, S.A. na respetiva "*joint venture*" e associada.

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. Os investimentos em associadas são contabilizados pelo método da equivalência patrimonial.

As demonstrações financeiras das associadas do grupo residentes no estrangeiro são preparadas na sua moeda funcional, definida como a moeda da economia onde estas operam. Às participações expressas em moeda estrangeira, em que se aplica o método da equivalência patrimonial, são registadas pelo contravalor em euros à taxa de câmbio oficial em vigor na data de balanço.

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. Após determinação da existência de controlo conjunto, os mesmos são classificados como operação conjunta ("*joint operation*") ou como "*joint venture*".

Uma "*joint operation*" é uma operação na qual as partes que exercem controlo conjunto têm direitos sobre os ativos e obrigações sobre os passivos relacionados com esse acordo, pelo que os ativos e passivos subjacentes (e os respetivos custos e proveitos) são reconhecidos e mensurados de acordo com as IFRS aplicáveis.

Por sua vez, uma "*joint venture*" é uma operação por meio da qual as partes que exercem controlo conjunto têm direitos sobre os ativos líquidos ("*net assets*"), pelo que estas participações financeiras são incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas pelo método de 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 dos resultados transitados, 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	2024	2023
USD	1,0389	1,1050
GBP	0,82918	0,86905
CVE	110,265	110,265

2.5. RELATO POR SEGMENTOS

Em conformidade com a IFRS 8, um segmento operacional é uma componente de uma entidade:

a) Que desenvolve atividades de negócio, de que pode obter réditos e incorrer em gastos (incluindo réditos e gastos relacionados com transações com outras componentes da mesma entidade);

b) Cujos resultados operacionais são regularmente revistos pelo principal responsável pela tomada de decisões operacionais da entidade, para efeitos da tomada de decisões sobre a imputação de recursos ao segmento e da avaliação do seu desempenho; e

c) Relativamente à qual esteja disponível informação financeira distinta.

O Grupo ANA identificou como responsável pela tomada de decisões operacionais a comissão executiva, ou seja, o órgão que revê a informação interna preparada de forma a avaliar a performance das atividades do Grupo e a afetação de recursos.

Atendendo ao quadro estabelecido na regulação económica a que a ANA S.A. se encontra sujeita, a ANA S.A. considerou, para efeitos de relato por segmentos, a separação feita de acordo com o Contrato de Concessão, bem como os interesses que possui noutras Empresas:

i. Grupo Lisboa: Lisboa, Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores), Madeira (Madeira e Porto Santo) e Terminal Civil de Beja;
ii. Aeroporto do Porto;
iii. Aeroporto de Faro;
iv. Portway, S.A;
v. PTDF, Lda.;
vi. Cabo Verde Airports, S.A.

2.6. ATIVOS DA CONCESSÃO

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

2.6.1. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

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

- Bens dominiais:

  Incluem 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: incluem todos os bens que se destinam à prestação do serviço público e, como tal, 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.

2.5. RELATO POR SEGMENTOS

Em conformidade com a IFRS 8, um segmento operacional é uma componente de uma entidade:

d) Que desenvolve atividades de negócio, de que pode obter réditos e incorrer em gastos (incluindo réditos e gastos relacionados com transações com outras componentes da mesma entidade);

e) Cujos resultados operacionais são regularmente revistos pelo principal responsável pela tomada de decisões operacionais da entidade, para efeitos da tomada de decisões sobre a imputação de recursos ao segmento e da avaliação do seu desempenho; e

f) Relativamente à qual esteja disponível informação financeira distinta.

O Grupo ANA identificou como responsável pela tomada de decisões operacionais a comissão executiva, ou seja, o órgão que revê a informação interna preparada de forma a avaliar a performance das atividades do Grupo e a afetação de recursos.

Atendendo ao quadro estabelecido na regulação económica a que a ANA S.A. se encontra sujeita, a ANA S.A. considerou, para efeitos de relato por segmentos, a separação feita de acordo com o Contrato de Concessão, bem como os interesses que possui noutras Empresas:

vii. Grupo Lisboa: Lisboa, Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores), Madeira (Madeira e Porto Santo) e Terminal Civil de Beja;

viii. Aeroporto do Porto;

ix. Aeroporto de Faro;

x. Portway, S.A;

xi. PTDF, Lda.;

xii. Cabo Verde Airports, S.A.

2.6. ATIVOS DA CONCESSÃO

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

2.6.1. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

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

- Bens dominiais:

  Incluem 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: incluem todos os bens que se destinam à prestação do serviço público e, como tal, 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 2.6.2).

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 linear.

2.6.2. 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.

2.7. 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.

2.8. 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.

2.9. IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS

Os ativos do Grupo ANA são analisados em cada período de reporte, por forma a detetar eventuais indícios de 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.;
- A atividade aeroportuária gerida pela Cabo Verde Airports, S.A.

2.10. 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.

2.11. 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 especificas do risco de crédito subjacente.

2.12. INVENTÁRIOS

Os inventários são valorizados ao menor entre o custo de aquisição e o seu 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.

2.13. CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

A rubrica caixa e equivalentes de caixa inclui a caixa, os depósitos bancários e os outros investimentos de curto prazo com maturidade inicial até três meses, que possam ser imediatamente mobilizáveis sem risco significativo de flutuações de valor 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.

Para efeitos da demonstração de fluxos de caixa, esta rubrica inclui, também, os descobertos bancários, os quais são apresentados na posição financeira, no passivo corrente, na rubrica empréstimos.

2.14. DIVIDENDOS

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

2.15. 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 (vide nota 2.16) e dívidas a pagar e outros passivos (vide nota 2.17).

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 (vide nota 3.3).

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

2.16. 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.

2.17. 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.

2.18. 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).

As responsabilidades da ANA, S.A. são calculadas anualmente, na data de fecho de contas, por peritos independentes, de acordo com o método das rendas vitalícias imediatas.

Os ganhos e perdas atuariais ("remensurações") apresentados na demonstração do rendimento integral incluem: (i) os ganhos e perdas atuariais resultantes de aumentos e diminuições do valor presente da obrigação de benefício definido em consequência de alterações de pressupostos atuariais e ajustamentos de experiência; (ii) o retorno dos ativos do plano, excluindo os montantes incluídos no juro líquido sobre o passivo (ativo) líquido de benefício definido; e (iii) as variações do efeito de restringir um ativo líquido de benefícios definidos ao limite máximo de ativos, excluindo os montantes incluídos no juro líquido sobre o passivo (ativo) líquido de benefício definido.
O custo financeiro dos planos com fundo constituído é calculado na base líquida da responsabilidade não fundeada.

Os ativos do plano seguem as condições de reconhecimento previstas na IAS 19 e os requisitos mínimos de financiamento estabelecidos legal ou contratualmente.

2.19. 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, o Conselho de Administração baseia o seu julgamento em pareceres jurídicos externos em conjunto com a avaliação interna do Gabinete Jurídico e do Contencioso.

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 resulte 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 (vide nota 46.2).

Os ativos contingentes não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, apenas são divulgados quando for provável a existência de um influxo económico futuro de recursos (vide nota 46.1).

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 de utilização é superior a 12 meses. O saldo remanescente é classificado como dívidas a pagar e outros passivos correntes.

2.20. 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.

2.21. 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 fornecem 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 incorridos inicialmente, 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 esteja reduzida a zero, a quantia remanescente da remensuração deve ser reconhecida na demonstração de resultados.

2.22. 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 na demonstração dos resultados, exceto no que se refere aos derivados designados como instrumentos de cobertura de fluxos de caixa. O reconhecimento das variações de justo valor dos derivados de cobertura, nos resultados do período, 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 contabilisticamente 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 prospetivamente.

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.

2.23. 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.

2.24. 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 2024, o RETGS era composto por 16 sociedades, incluindo a ANA, S.A. (vide nota 19).

O imposto sobre o rendimento compreende os impostos correntes e os impostos diferidos. O imposto sobre o rendimento é reconhecido na demonstração dos resultados, exceto quando relacionado com itens que sejam movimentados em capitais próprios. 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.

2.25. 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 quando 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 quando 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 de outros proveitos respeita, essencialmente, a serviços debitados à Portway, S.A. e à PTDF, Lda, 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 A1 e A3.

Rating	Saldos	
	2024	2023
Equivalentes de Caixa		
Aa3	-	239
A1	1.266	33
A2	-	8.651
A3	1.538	43
Baa1	70	762
Baa2	-	55
Outros	3	5
	2.877	**9.788**

Notação atribuída pela Moody's à data de 31.12.2024.

O Grupo ANA está sujeito ao risco do crédito concedido ao seu portfolio 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 inclui financiamentos no valor de 772.200 milhares de euros com o Grupo VINCI, que atingirá a maturidade em julho de 2029.

As responsabilidades contratuais referem-se a obrigações com a renovação/substituição dos ativos da Concessão e atualização financeira das responsabilidades até ao termo da concessão, em 2062.

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

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

2024	0 - 6 Meses	6 - 12 Meses	1 - 5 Anos	> 5 Anos
Fornecedores c/c	29.465	-	-	-
Fornecedores de Investimentos	39.838	-	-	-
Passivo de Locação (1)	584	523	1.966	-
Outros Credores	8.348	-	-	-
Garantias Prestadas por Terceiros	763	345	12.074	-
Empréstimos (1)	28.168	26.821	966.155	16.797
Derivados	18	19	24	-
Responsabilidades Contratuais (2)	14.366	14.366	99.407	457.486
Acréscimos de Custos	118.944	-	-	-
	240.492	**42.074**	**1.079.626**	**474.283**

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

(2) Responsabilidades contratuais com reposição/substituição

2023	0 - 6 Meses	6 - 12 Meses	1 - 5 Anos	> 5 Anos
Fornecedores c/c	24.542	-	-	-
Fornecedores de Investimentos	33.286	-	-	-
Passivo de Locação (1)	359	303	1.068	-
Outros Credores	8.103	-	-	-
Garantias Prestadas por Terceiros	766	214	10.069	-
Empréstimos (1)	29.898	40.705	206.240	859.922
Derivados	(3)	18	63	-
Responsabilidades Contratuais (2)	2.648	13.089	125.648	460.427
Acréscimos de Custos	111.971	-	-	-
	211.571	**54.330**	**343.088**	**1.320.350**

(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 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 2024 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 2025.

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

2024	Cenário c/ Taxa Atual *	Cenário +1%	Cenário -1%
Financiamentos à Taxa Variável	(52.143)	(3.976)	3.976
Financiamentos à Taxa Fixa	(292)	-	-
Juros s/ Locação Financeira	(79)	-	-
Impacto aproximado em Resultados/Cenário Taxa Atual		**(3.976)**	**3.976**

* custo dos juros estimados em 2025

3.2. GESTÃO DO RISCO DE CAPITAL

Os objetivos 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 25);
- Criar valor a longo prazo para o acionista.

Os rácios de *gearing*, em 31 de dezembro de 2024 e 2023, foram os seguintes:

	Grupo ANA	
	2024	2023
Empréstimos totais (Nota 25)	834.093	849.716
Passivo de locação (Nota 26)	2.907	1.628
Cash pooling[1] (Nota 20)	(533.853)	(396.895)
Caixa e equivalentes de caixa (Nota 20)	(2.916)	(9.831)
Dívida líquida	300.231	444.618
Capitais próprios	1.238.101	1.125.305
Capital Total	**1.538.332**	**1.569.923**
Gearing (%)	*19,5*	*28,3*

[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 junto do BEI durante o ano de 2024, com o aumento do saldo de *cash pooling*, bem como o aumento do capital próprio resultante da contabilização do resultado líquido registado no ano de 2024.

Ver comentário sobre a explicação da variação de Caixa e equivalentes de caixa e a variação de *cash pooling* na nota 20. Caixa e Equivalentes de caixa.

3.3. CONTABILIZAÇÃO DE INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVADOS

À data de 31 de dezembro de 2024, 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 2.19.

Estas responsabilidades resultam da avaliação pela área técnica quanto à periodicidade, aos períodos de realização e aos montantes a despender. 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 2.11.

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);
2. 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%.

4.6. BENEFÍCIOS DE REFORMA

A ANA, S.A. tem um Fundo de Pensões Complementar que é composto por dois planos, um Plano de Contribuição Definida e um Plano de Benefício Definido. O cálculo das responsabilidades sob o Plano de Benefícios Definidos é feito através do método das rendas vitalícias imediatas, que implica cálculos atuariais com pressupostos como a taxa de crescimento da pensão e a taxa de mortalidade. Estes pressupostos são atualizados anualmente (vide nota 18).

5. INFORMAÇÃO POR SEGMENTOS

A ANA S.A. desenvolveu vários relatórios de modo a analisar, periodicamente, a informação operacional e económica dos aeroportos e a cumprir-se com o ponto 8.6 do anexo 12 do Contrato de Concessão.

Neste sentido, e por forma a responder aos requisitos da regulação económica a que se encontra sujeita, a Empresa prepara a sua informação por segmentos em conformidade com os Grupos de Aeroportos estabelecidos no Contrato de Concessão, para além de apresentar como segmentos separados do Grupo ANA as suas participadas, Portway S.A., PTDF, Lda. e Cabo Verde Airports, S.A., respeitando a política de consolidação seguida e expressa na política 2.3 Consolidação. Assim, para o apuramento do EBITDA da Concessão do Grupo ANA, foi adicionado ao EBITDA Total ANA o EBITDA Ajustado da Portway S.A., subsidiária da ANA, S.A., adicionados os resultados com a participação nos resultados da PTDF, Lda. e Cabo Verde, e efetuadas as eliminações de transações entre partes relacionadas.

Conforme explicado no ponto 1.4.2. Regulação Económica estabelecida nos Contratos de Concessão, a partir de 2024, a 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, em que o EBITDA utilizado para o cálculo deste rácio deve ser feito da forma abaixo apresentada.

Tal como apresentado no capítulo I. Disposições gerais do Contrato de Concessão, o EBITDA da Concessão corresponde ao resultado operacional consolidado da Concessionária e é uma aplicação prática do conceito de EBITDA ajustado no contexto do Contrato de Concessão. A fórmula de cálculo do EBITDA da Concessão encontra-se indicada no capítulo 1. Principais Indicadores do Ano, do Relatório de Gestão.

Nos termos do ponto 8.6 do Anexo 12 do Contrato de Concessão, o EBITDA do Grupo de Lisboa "*deverá ser calculado repartindo quaisquer despesas operacionais na Sede/Centrais na proporção da receita total entre o Grupo Lisboa e os aeroportos de Faro e Porto*", daí que ao EBITDA da Concessão do Grupo Lisboa (apurado com base na faturação) sejam descontadas as despesas operacionais da sede.

EBITDA da Concessão por segmento a 31 de dezembro de 2024:

	Grupo Lisboa	Porto	Faro	Não Alocado*	Total ANA	Portway	PTDF	Cabo Verde	Ajustamentos Consolidação	Grupo ANA
Volume de Negócios (sem contratos Construção)	882.693	198.834	131.344	2	1.212.874	125.626	-	-	(51.017)	1.287.483
Outro Rédito	22.654	3.372	4.634	7.513	38.173	-	-	-	-	38.173
Trabalhos executados pela Entidade e Capitalizados	-	-	-	986	986	-	-	-	-	986
Total Outros Gastos	(213.616)	(60.295)	(46.148)	(89.305)	(409.365)	(113.702)	-	-	51.034	(472.033)
Outros Rendimentos	319	179	79	106	683	91	-	-	(20)	754
Subsídios ao Investimento	620	204	169	-	992	3	-	-	-	996
Amortizações e Depreciações	(43.824)	(18.053)	(11.350)	(1.956)	(75.182)	(2.282)	-	-	(13)	(77.477)
Resultado Operacional	**648.846**	**124.241**	**78.728**	**(82.653)**	**769.161**	**9.738**	**-**	**-**	**(16)**	**778.883**
Gastos de Financiamento	(21)	(6)	(5)	(54.468)	(54.500)	3	-	-	-	(54.498)
Participação nos Resultados de Associadas	-	-	-	9.521	9.521	-	4.714	3.342	(9.500)	8.077
Outros Resultados Financeiros	(2.306)	(776)	(549)	21.699	18.068	374	-	-	-	18.442
Gasto de Imposto sobre o Rendimento	-	-	-	(231.603)	(231.603)	(2.616)	-	-	-	(234.219)
Resultado do Período	**646.520**	**123.458**	**78.173**	**(337.505)**	**510.647**	**7.498**	**4.714**	**3.342**	**(9.516)**	**516.685**
Repartição do resultado operacional da Sede	(60.152)	(13.551)	(8.950)	82.653	-	-	-	-	-	-
Resultado por Segmento	**586.367**	**109.907**	**69.223**	**(254.851)**	**510.647**	**7.498**	**4.714**	**3.342**	**(9.516)**	**516.685**

Resultado Operacional	**648.846**	**124.241**	**78.728**	**(82.653)**	**769.161**	**9.738**	**-**	**-**	**(16)**	**778.883**
Amortizações e Depreciações	43.824	18.053	11.350	1.956	75.182	2.282	-	-	13	77.477
Outros Ajustamentos	(6.667)	(204)	(273)	15.589	8.445	(18)	-	-	-	8.426
Repex	8.931	5.752	(577)	-	14.106	-	-	-	-	14.106
EBITDA Contrato de Concessão	**694.934**	**147.842**	**89.227**	**(65.109)**	**866.894**	**12.001**	**-**	**-**	**(3)**	**878.892**
Receitas Operacionais Sede	-	-	-	(3.436)	(3.436)					
EBTIDA Sede Alocado**	(51.308)	(11.559)	(7.634)	68.544	(1.956)					
EBITDA Rácio R	**643.626**	**136.283**	**81.593**	**-**	**861.503**					

* Os resultados da Sede derivam dos resultados financeiros e do gasto de imposto geridos numa perspetiva centralizada

** Despesas operacionais da Sede alocadas consoante as receitas dos aeroportos (Anexo 12 do Contrato de Concessão)

EBITDA da Concessão por segmento a 31 de dezembro de 2023:

	Grupo Lisboa	Porto	Faro	Não Alocado*	Total ANA	Portway	PTDF	Cabo Verde	Ajustamentos Consolidação	Grupo ANA
Volume de Negócios (sem contratos Construção)	746.673	166.579	115.715	(1)	1.028.966	107.368	-	-	(42.462)	1.093.873
Outro Rédito	20.119	329	6.436	3.384	30.268	-	-	-	-	30.268
Trabalhos executados pela Entidade e Capitalizados	-	-	-	1.011	1.011	-	-	-	-	1.011
Total Outros Gastos	(201.794)	(52.205)	(50.939)	(57.686)	(362.624)	(95.319)	-	-	42.521	(415.421)
Outros Rendimentos	79	46	2	362	489	20	-	-	(60)	450
Subsídios ao Investimento	560	100	140	-	800	1	-	-	-	800
Amortizações e Depreciações	(43.880)	(17.171)	(10.066)	(1.841)	(72.959)	(1.816)	-	-	-	(74.774)
Resultado Operacional	**521.758**	**97.678**	**61.286**	**(54.771)**	**625.951**	**10.254**	**-**	**-**	**-**	**636.206**
Gastos de Financiamento	(11)	(1)	(0)	(50.010)	(50.023)	5	-	-	-	(50.018)
Participação nos Resultados de Associadas	-	-	-	3	3	-	4.336	633	-	4.972
Outros Resultados Financeiros	(2.004)	(750)	(701)	13.322	9.866	395	-	-	-	10.261
Gasto de Imposto sobre o Rendimento	-	-	-	(182.010)	(182.010)	(2.716)	-	-	-	(184.726)
Resultado do Período	**519.742**	**96.926**	**60.585**	**(273.466)**	**403.788**	**7.939**	**4.336**	**633**	**-**	**416.695**
Repartição do resultado operacional da Sede	(39.740)	(8.870)	(6.161)	54.771	-	-	-	-	-	-
Resultado por Segmento	**480.002**	**88.056**	**54.425**	**(218.695)**	**403.788**	**7.939**	**4.336**	**633**	**-**	**416.695**

Resultado Operacional	**521.758**	**97.678**	**61.286**	**(54.771)**	**625.951**	**10.254**	**-**	**-**	**-**	**636.206**
Amortizações e Depreciações	43.880	17.171	10.066	1.841	72.959	1.816	-	-	-	74.774
Outros Ajustamentos	6.990	(77)	(140)	1.238	8.012	(15)	-	-	-	7.997
Repex	9.752	7.156	5.396	-	22.303	-	-	-	-	22.303
EBITDA Contrato de Concessão	**582.380**	**121.928**	**76.609**	**(51.692)**	**729.225**	**12.055**	**-**	**-**	**-**	**741.280**
Receitas Operacionais Sede	-	-	-	(2.480)	(2.480)					
EBTIDA Sede Alocado**	(40.641)	(9.071)	(6.300)	54.172	(1.841)					
EBITDA Rácio R	**541.738**	**112.857**	**70.309**	**-**	**724.904**					

* Os resultados da Sede derivam dos resultados financeiros e do gasto de imposto geridos numa perspetiva centralizada

** Despesas operacionais da Sede alocadas consoante as receitas dos aeroportos (Anexo 12 do Contrato de Concessão)

Investimento Elegível a 31 de dezembro de 2024:

	Grupo Lisboa	Porto	Faro	Não alocado (*)	Total ANA	Portway	PTDF	Cabo Verde	Ajustamentos Consolidação	Grupo ANA
Ativos Fixos Tangíveis e Intangíveis	1.031.545	543.271	245.097	34.399	1.854.312	7.308	-	-	(16)	1.861.604
Investimentos em Subsidiárias, Assoc. e Emp. Conjuntos	-	-	-	18.891	18.891	-	9.281	3.975	(4.574)	27.573
Outros Ativos	80.036	17.478	7.760	655.221	760.494	34.004	-	-	(22.432)	772.066
Total do Ativo	**1.111.581**	**560.749**	**252.856**	**708.510**	**2.633.697**	**41.312**	**9.281**	**3.975**	**(27.023)**	**2.661.243**
Total do Passivo	**(232.581)**	**(66.071)**	**(55.748)**	**(1.066.810)**	**(1.421.211)**	**(25.794)**	**-**	**-**	**23.862**	**(1.423.142)**
Total de Investimento no Período	**59.700**	**16.362**	**19.866**	**4.892**	**100.819**	**4.218**	**-**	**-**	**42**	**105.079**
Ativo Fixo Tangível (Nota 6) (**)	31.080	9.022	13.876	779	54.756	4.218	-	-	(57)	58.917
Elegível	29.863	-	-	-	29.863	-	-	-	-	29.863
Não Elegível	1.217	-	-	-	1.217	-	-	-	-	1.217
Dtº de Concessão, Dtº Uso e outros Ativos Intangíveis (Nota 7 e 8) (**)	23.196	3.769	5.682	4.113	36.760	-	-	-	99	36.858
Elegível	21.822	-	-	-	21.822	-	-	-	-	21.822
Não Elegível	1.374	-	-	-	1.374	-	-	-	-	1.374
Ativos de Reposição por aplicação da IFRIC 12 (Nota 30)	5.424	3.571	308	-	9.304	-	-	-	-	9.304
Elegível	5.424	-	-	-	5.424	-	-	-	-	5.424
Total de Investimento Elegível	**57.109**	**-**	**-**	**-**	**57.109**	**-**	**-**	**-**	**-**	**57.109**

* Os Ativos e Passivos não alocados derivam essencialmente das atividades de gestão de disponibilidades, de investimento, de financiamento e impostos geridos numa perspetiva centralizada

** O valor de investimento do período não inclui adiantamentos

Investimento Elegível a 31 de dezembro de 2023:

	Grupo Lisboa	Porto	Faro	Não alocado (*)	Total ANA	Portway	PTDF	Cabo Verde	Ajustamentos Consolidação	Grupo ANA
Ativos Fixos Tangíveis e Intangíveis	1.022.309	546.227	236.875	31.466	1.836.877	5.275	-	-	-	1.842.152
Investimentos em Subsidiárias, Assoc. e Emp. Conjuntos	-	-	-	18.891	18.891	-	4.567	633	(4.574)	19.517
Outros Ativos	84.791	22.925	9.751	485.074	602.541	36.468	-	-	(16.547)	627.035
Total do Ativo	**1.107.100**	**569.152**	**246.627**	**535.431**	**2.458.309**	**41.742**	**4.567**	**633**	**(21.121)**	**2.488.704**
Total do Passivo	**(228.879)**	**(78.243)**	**(55.994)**	**(989.465)**	**(1.352.581)**	**(24.222)**	**-**	**-**	**17.978**	**(1.358.826)**
Total de Investimento no Período	**62.267**	**9.979**	**12.235**	**1.912**	**86.393**	**3.242**	**-**	**-**	**-**	**89.634**
Ativo Fixo Tangível (Nota 6)	39.362	9.105	5.146	1.204	54.816	3.242	-	-	-	58.058
Elegível	39.333	-	-	-	39.333	-	-	-	-	39.333
Não Elegível	28	-	-	-	28	-	-	-	-	28
Dtº de Concessão, Dtº Uso e outros Ativos Intangíveis (Nota 7 e 8)	20.978	230	6.497	708	28.414	-	-	-	-	28.414
Elegível	20.301	-	-	-	20.301	-	-	-	-	20.301
Não Elegível	677	-	-	-	677	-	-	-	-	677
Ativos de Reposição por aplicação da IFRIC 12 (Nota 30)	1.927	644	592	-	3.163	-	-	-	-	3.163
Elegível	1.927	-	-	-	1.927	-	-	-	-	1.927
Total de Investimento Elegível	**61.561**	**-**	**-**	**-**	**61.561**	**-**	**-**	**-**	**-**	**61.561**

* Os Ativos e Passivos não alocados derivam essencialmente das atividades de gestão de disponibilidades, de investimento, de financiamento e impostos geridos numa perspetiva centralizada.

A rubrica de Ativos Fixos Tangíveis e Intangíveis do segmento não alocado, incorpora o montante de 17.268 milhares de euros referente ao investimento realizado pela ANA, S.A. com as obras de desenvolvimento em torno do Novo Aeroporto de Lisboa. O referido montante não se encontra alocado ao Grupo Lisboa, em conformidade com o Anexo 12 do Contrato de Concessão.

O Investimento do Capital Elegível encontra-se definido, por exclusão de partes, na alínea b) subalínea iii) do ponto 8.6 do anexo 12 do contrato de concessão:

- O Investimento de Capital Elegível exclui: (a) aquisições de empresas; (b) investimentos de capital (Capex), realizados por um subconcessionário, que não foram capitalizados no balanço da Concessionária; e (c) quaisquer despesas de capital não afetas à prestação de Atividades e Serviços Aeroportuários.

Assim, foi efetuada a alocação entre investimento elegível e investimento não elegível para o Grupo Lisboa, de acordo com os critérios acima indicados, e tendo presente uma metodologia desenvolvida pela ANA, S.A. e apresentada à ANAC.

Apuramento do Rácio R:

O Rácio R corresponde ao montante apurado através do quociente entre o investimento elegível de capital e o EBITDA da Concessão dos 5 anos anteriores, ou seja, de 2018 a 2022, de acordo com o ponto do anexo 12 do contrato de concessão.

Rácio R	Evolução da RRMM 2024-2028
R≥0,8	IPCH +1% por ano
0,6≤ R <0,8	IPCH +0,5% por ano
0,4≤ R <0,6	IPCH +0% por ano
0,2≤ R <0,4	IPCH -1% por ano
R<0,2	IPCH -2% por ano

Assim, nos termos da metodologia seguida, foi calculado um Rácio R de 0,1 pelo que, no contexto da regulação em vigor, a evolução da RRMM de 2024 a 2028 seguirá o IPCH-2% por ano.

Grupo ANA	2018-2022	2023	2024
Somatório do Investimento Elegível (a)	122.640,63	61.561,00	57.108,70
Somatório do EBITDA (b)	1.397.128,23	541.738,26	643.625,99
Rácio R = (a)/(b)	0,09	0,11	0,09

Os valores apurados em 2023 e 2024 serão posteriormente incorporados no Rácio R do próximo período de regulação (2029-2033).

6. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

ANA, S.A.					Grupo ANA			
Dominiais	Patrimoniais	Em Curso	Total	Descrição	Dominiais	Patrimoniais	Em Curso	Total
				Valor Bruto				
366.779	885.529	42.273	**1.294.581**	Saldo 01-jan-2024	366.779	919.467	42.771	**1.329.017**
-	2.029	52.939	**54.968**	Aumentos	-	5.879	53.250	**59.129**
-	-	986	**986**	Capital. trabalhos	-	-	986	**986**
3.730	37.413	(38.418)	**2.725**	Transferências	3.730	37.912	(38.915)	**2.727**
(9.644)	(12.475)	-	**(22.119)**	Abates	(9.644)	(12.475)	-	**(22.119)**
-	(675)	-	**(675)**	Alienações	-	(1.430)	-	**(1.430)**
360.865	911.821	57.780	**1.330.466**	Saldo 31-dez-2024	360.865	949.353	58.092	**1.368.310**
				Deprec. Acumuladas				
306.065	797.609	-	**1.103.674**	Saldo 01-jan-2024	306.065	826.873	-	**1.132.938**
6.343	25.773	-	**32.116**	Reforço	6.343	27.992	-	**34.335**
(31)	31	-	**-**	Transferências	(31)	31	-	**-**
(9.643)	(12.474)	-	**(22.117)**	Abates	(9.643)	(12.474)	-	**(22.117)**
-	(617)	-	**(617)**	Alienações	-	(1.412)	-	**(1.412)**
302.734	810.322	-	**1.113.056**	Saldo 31-dez-2024	302.734	841.010	-	**1.143.744**
				Valor Líquido				
60.714	87.920	42.273	**190.907**	Saldo 01-jan-2024	60.714	92.594	42.771	**196.079**
58.131	101.499	57.780	**217.410**	Saldo 31-dez-2024	58.131	108.343	58.092	**224.566**

Do total de investimentos realizados em 2024, os quais na sua maioria se encontram em curso, destacam-se: (i) Implementação *Hold Bagagge Screenning* (HBS) *standard III* no aeroporto de Faro); (ii) Substituição de a*mbulifts* e viaturas de transporte adaptado no apoio aos passageiros de mobilidade reduzida (PMR) no aeroporto de Lisboa e (iii) Implementação *fly thru biometrics*, um investimento transversal que consiste numa plataforma tecnológica que visa criar e gerir a identidade digital do passageiro e garantir a conectividade entre o aeroporto e os *stakeholders*.

ANA, S.A.					Grupo ANA			
Dominiais	Patrimoniais	Em Curso	Total	Descrição	Dominiais	Patrimoniais	Em Curso	Total
				Valor Bruto				
360.326	853.468	24.444	**1.238.238**	Saldo em 01-jan-2023	360.327	884.430	24.853	**1.269.610**
-	1.940	51.865	**53.805**	Aumentos	-	4.570	52.477	**57.047**
-	-	1.011	**1.011**	Capitalização trabalhos	-	-	1.011	**1.011**
6.466	32.293	(35.047)	**3.712**	Transferências	6.465	32.816	(35.570)	**3.711**
(13)	(1.410)	-	**(1.423)**	Abates	(13)	(1.425)	-	**(1.438)**
-	(762)	-	**(762)**	Alienações	-	(924)	-	**(924)**
366.779	885.529	42.273	**1.294.581**	Saldo em 31-dez-2023	366.779	919.467	42.771	**1.329.017**
				Deprec. Acumuladas				
299.844	773.198	-	**1.073.042**	Saldo em 01-jan-2023	299.844	800.899	-	**1.100.743**
6.234	24.242	-	**30.476**	Reforço	6.234	25.983	-	**32.217**
-	2.337	-	**2.337**	Transferências	-	2.337	-	**2.337**
(13)	(1.408)	-	**(1.421)**	Abates	(13)	(1.423)	-	**(1.436)**
-	(762)	-	**(762)**	Alienações	-	(923)	-	**(923)**
306.065	797.609	-	**1.103.674**	Saldo em 31-dez-2023	306.065	826.873	-	**1.132.938**
				Valor Líquido				
60.482	80.270	24.444	**165.195**	Saldo em 01-jan-2023	60.483	83.531	24.853	**168.867**
60.714	87.920	42.273	**190.907**	Saldo em 31-dez-2023	60.714	92.594	42.771	**196.079**

Do total de investimentos realizados em 2023, destacam-se: (i) Substituição de equipamento de sinalização luminosa no centro de alimentação de pista (CAP) Sul no aeroporto Lisboa e (ii) Implementação *Hold Bagagge Screenning* (HBS) standard III - equipamentos - nos aeroportos do Continente.

De acordo com a política descrita no ponto 2.6, foram capitalizados no ativo tangível os custos diretos relacionados com as áreas técnicas envolvidas na construção dos ativos do Grupo.

Os valores capitalizados têm a seguinte natureza:

	2024	2023
Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas	2	2
Fornecimentos e Serviços Externos	105	100
Gastos com o Pessoal	879	909
	986	**1.011**

7. 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	Descrição	Equip. Transporte	Equip. Administrativo	Outros Equipamentos	Total
				Valor Bruto				
1.715	1.289	8	**3.012**	Saldo em 01-jan-2024	2.003	1.289	8	**3.300**
661	1.092	925	**2.679**	Aumentos	760	1.092	925	**2.778**
(171)	-	-	**(171)**	Abates	(210)	-	-	**(210)**
2.205	2.381	933	**5.520**	Saldo em 31-dez-2024	2.553	2.381	933	**5.867**
				Deprec. Acumuladas				
1.116	380	8	**1.503**	Saldo em 01-jan-2024	1.302	380	8	**1.689**
451	425	132	**1.008**	Reforço	513	425	132	**1.071**
(169)	-	-	**(169)**	Abates	(206)	-	-	**(206)**
1.397	805	140	**2.342**	Saldo em 31-dez-2024	1.609	805	140	**2.554**
				Valor Líquido				
599	909	-	**1.509**	Saldo em 01-jan-2024	701	909	-	**1.611**
808	1.577	793	**3.178**	Saldo em 31-dez-2024	944	1.577	793	**3.313**

Os aumentos referem-se a novos contratos de locação registados ao abrigo da IFRS 16 e correspondem a: (i) viaturas; (ii) servidores e (iii) Edifício provisório de *"ENTRY EXIT SYSTEM"* instalado no aeroporto de Faro.

ANA, S.A.					Grupo ANA			
Equip. Transporte	Equip. Administrativo	Outros Equipamentos	Total	Descrição	Equip. Transporte	Equip. Administrativo	Outros Equipamentos	Total
				Valor Bruto				
1.551	2.850	8	**4.409**	Saldo em 01-jan-2023	1.898	2.850	8	**4.756**
425	808	-	**1.233**	Aumentos	489	808	-	**1.297**
-	(2.369)	-	**(2.369)**	Transferências	-	(2.369)	-	**(2.369)**
(261)	-	-	**(261)**	Abates	(385)	-	-	**(385)**
1.715	1.289	8	**3.012**	Saldo em 31-dez-2023	2.003	1.289	8	**3.300**
				Deprec. Acumuladas				
975	2.396	8	**3.378**	Saldo em 01-jan-2023	1.199	2.396	8	**3.602**
400	352	-	**752**	Reforço	475	352	-	**827**
-	(2.369)	-	**(2.369)**	Transferências	-	(2.369)	-	**(2.369)**
(258)	-	-	**(258)**	Abates	(372)	-	-	**(372)**
1.116	380	8	**1.503**	Saldo em 31-dez-2023	1.302	380	8	**1.689**
				Valor Líquido				
577	454	-	**1.030**	Saldo em 01-jan-2023	700	454	-	**1.154**
599	909	-	**1.509**	Saldo em 31-dez-2023	701	909	-	**1.611**

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

8. 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	Descrição	Direito concessão					Outros ativos intangíveis
			Ativos	Subsídios	Adiant.	Em curso	Total	
		Valor Bruto						
2.473.962	38.471	Saldo em 01-jan-2024	2.697.049	(273.011)	1.198	48.726	**2.473.962**	**38.471**
35.315	39	Aumentos	-	-	1.274	34.041	**35.315**	**39**
(4.882)	845	Transferência	11.401	-	(1.241)	(15.042)	**(4.882)**	**845**
(329)	(473)	Abates	(329)	-	-	-	**(329)**	**(473)**
2.504.066	38.882	Saldo em 31-dez-2024	2.708.121	(273.011)	1.231	67.725	**2.504.066**	**38.882**
		Amort. Acumuladas						
833.097	34.873	Saldo em 01-jan-2024	968.653	(135.556)	-	-	**833.097**	**34.873**
41.047	1.005	Reforços	44.579	(3.532)	-	-	**41.047**	**1.005**
(325)	(473)	Abates	(325)	-	-	-	**(325)**	**(473)**
873.819	35.405	Saldo em 31-dez-2024	1.012.907	(139.088)	-	-	**873.819**	**35.405**
		Valor Líquido						
1.640.865	3.598	Saldo em 01-jan-2024	1.728.396	(137.455)	1.198	48.726	**1.640.865**	**3.598**
1.630.247	3.477	Saldo em 31-dez-2024	1.695.214	(133.923)	1.231	67.725	**1.630.247**	**3.477**

Do total de investimentos realizados em 2024, destacam-se: (i) Extensão da área internacional do terminal 2 - 2ª fase, no aeroporto de Lisboa; (ii) Aerogare - chapas de cobertura/caleiras de escoamento de águas pluviais/caixilharia envidraçada, no aeroporto de Faro; (iii) Melhorias nas instalações terminais (aerogares), dos aeroportos dos Açores.

ANA, S.A.			Grupo ANA					
Direito concessão	Outros ativos intangíveis	Descrição	Direito concessão					Outros ativos intangíveis
			Ativos	Subsídios	Adiant.	Em curso	Total	
		Valor Bruto						
2.452.624	37.770	Saldo em 01-jan-2023	2.688.618	(273.011)	5.018	31.999	**2.452.624**	**37.770**
27.170	10	Aumentos	-	-	-	27.170	**27.170**	**10**
(5.832)	691	Transferência	8.431	-	(3.820)	(10.443)	**(5.832)**	**691**
2.473.962	38.471	Saldo em 31-dez-2023	2.697.049	(273.011)	1.198	48.726	**2.473.962**	**38.471**
		Amort. Acumuladas						
792.315	33.896	Saldo em 01-jan-2023	924.339	(132.024)	-	-	**792.315**	**33.896**
40.782	946	Reforços	44.314	(3.532)	-	-	**40.782**	**946**
-	31	Transferências	-	-	-	-	**-**	**31**
833.097	34.873	Saldo em 31-dez-2023	968.653	(135.556)	-	-	**833.097**	**34.873**
		Valor Líquido						
1.660.309	3.874	Saldo em 01-jan-2023	1.764.279	(140.987)	5.018	31.999	**1.660.309**	**3.874**
1.640.865	3.598	Saldo em 31-dez-2023	1.728.396	(137.455)	1.198	48.726	**1.640.865**	**3.598**

Do total de investimentos realizados em 2023, destacam-se: (i) Aerogare - chapas cobertura/caleiras escoamento águas pluviais/caixilharia envidraçada no alinhamento G no aeroporto de Faro; (ii) Melhoria da qualidade de serviço no aeroporto de Lisboa, que compreende uma intervenção generalizada nas instalações sanitárias do aeroporto, bem como a melhoria no pavimento, teto e iluminação de diversas áreas da instalação terminal e (iii) "*Hold Bagagge Screening* III – Construção Civil" nos aeroportos de Lisboa e Faro.

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

9. GOODWILL

O *goodwill* resume-se da seguinte forma:

Grupo ANA	2024	2023
Aquisição de 40% da Portway em 2006	1 430	1 430
Total	**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 2025, tendo sido projetados os *cash flows* até ao final da Concessão, aplicando o *discounted cash flow*.

A taxa de desconto utilizada foi de 10,4%.

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.

10. INVESTIMENTOS EM SUBSIDIÁRIAS, ASSOCIADAS E EMPREENDIMENTOS CONJUNTOS

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

	Sede	% Detida	Capital Social
Portway - Handling de Portugal, S.A.	Lisboa	100	4.500
PTDF- Portugal Duty Free, Lda.	Lisboa	51	6.000
Cabo Verde Airports, S.A.	Cabo Verde	30	37.523

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
		Subsidiária		
4.574	4.574	Portway- Handling de Portugal, S.A.	-	-
		Associadas e Empreendimentos Conjuntos		
3.060	3.060	PTDF- Portugal Duty Free, Lda.	12.341	7.627
11.257	11.257	Cabo Verde Airports, S.A.	15.232	11.890
18.891	**18.891**	**Total**	**27.573**	**19.517**

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., cuja operação se iniciou em 2023.

Os movimentos ocorridos nas contas individuais foram os seguintes:

	Portway	PTDF	Cabo Verde Airports
01 de janeiro de 2023	4.574	3.060	7
Aumento de capital	-	-	11.250
31 de dezembro de 2023	**4.574**	**3.060**	**11.257**
01 de janeiro de 2024	4.574	3.060	11.257
31 de dezembro de 2024	**4.574**	**3.060**	**11.257**

Os movimentos ocorridos nas contas consolidadas foram os seguintes:

	PTDF	Cabo Verde Airports
01 de janeiro de 2023	3.291	7
Proporção no Resultado líquido do exercício [1]	4.336	633
Aumento de Capital	-	11.250
31 de dezembro de 2023	**7.627**	**11.890**
01 de janeiro de 2024	7.627	11.890
Proporção no Resultado líquido do exercício [1]	4.714	3.342
31 de dezembro de 2024	**12.341**	**15.232**

[1] *vide* nota 39

11. ATIVOS E PASSIVOS FINANCEIROS POR CATEGORIA

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

2024	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	791	454	-	-	-	**6.345**
Clientes e Out. Contas a Rec. (1) (2)	89.121	-	-	-	-	-	**89.121**
Outros Ativos (2)	-	-	-	-	-	59.842	**59.842**
Caixa e Equiv. de Caixa	536.769	-	-	-	-	-	**536.769**
	630.990	791	454	-	-	59.842	**692.078**
Passivos							
Empréstimos Obtidos	-	-	-	-	834.093	-	**834.093**
Passivo de Locação	-	-	-	-	2.907	-	**2.907**
Instrumentos Derivados	-	-	-	61	-	-	**61**
Fornec. e Out. Contas a Pag. (3)	-	-	-	-	100.966	-	**100.966**
Outros Passivos (3)	-	-	-	-	-	359.610	**359.610**
	-	-	-	61	937.966	359.610	**1.297.636**

(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.

2023	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	721	440	-	-	-	6.261
Clientes e Out. Contas a Rec. (1) (2)	109.068	-	-	-	-	-	109.068
Outros Ativos (2)	-	-	-	-	-	23.398	23.398
Caixa e Equiv. de Caixa	406.726	-	-	-	-	-	406.726
	630.990	791	454	-	-	59.842	**692.078**
Passivos							
Empréstimos Obtidos	-	-	-	-	849.716	-	849.716
Passivo de Locação	-	-	-	-	1.628	-	1.628
Instrumentos Derivados	-	-	-	78	-	-	78
Fornec. e Out. Contas a Pag. (3)	-	-	-	-	85.315	-	85.315
Outros Passivos (3)	-	-	-	-	-	310.483	310.483
	-	-	-	78	936.660	310.483	1.247.221

(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 (vide nota 2.23), é a seguinte:

2024	Nível 1	Nível 2	Nível 3	Total
Ativos financeiros				
Ativos financ. ao justo valor por via de resultados	454	-	-	**454**
Ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral [1]	-	-	791	**791**
	454	-	791	**1.245**
Passivos financeiros				
Passivos financeiros de cobertura	-	(61)	-	**(61)**
	-	(61)	-	**(61)**

[1] As divulgações exigidas para os ativos mensuráveis ao justo valor de nível 3 estão incluídas na nota 12 - Investimentos Financeiros

2023	Nível 1	Nível 2	Nível 3	Total
Ativos financeiros				
Ativos financ. ao justo valor por via de resultados	440	-	-	**440**
Ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral [1]	-	-	721	**721**
	440	-	721	**1.161**
Passivos financeiros				
Passivos financeiros de cobertura	-	(78)	-	**(78)**
	-	(78)	-	**(78)**

[1] As divulgações exigidas para os ativos mensuráveis ao justo valor de nível 3 estão incluídas na nota 12 - Investimentos Financeiros

12. INVESTIMENTOS FINANCEIROS

A rubrica de investimentos financeiros a 31 de dezembro de 2024 desdobra-se da seguinte forma:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
		Ativos financeiros ao custo amortizado		
5.100	5.100	Suprimentos - PTDF	5.100	5.100
		Ativos financeiros ao justo valor via outro rendimento integral		
791	721	Participações de capital - Futuro	791	721
		Ativos financeiros ao justo valor via resultados		
169	155	Outros - Fundo de Reserva	169	155
150	150	Outros - Fundo de Compensação do Trabalho	285	285
6.210	6.125		6.345	6.260

Em 2022, foi celebrado um contrato de suprimento com a PTDF, Lda. O financiamento foi assegurado na proporcionalidade da participação social detida, sendo assim 5.1 milhões de euros da responsabilidade da ANA, S.A. (vide nota 47). Não se verificou alteração do montante em 2024.

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 (8,13%).

	Futuro
Saldo em 1 de janeiro de 2023	1.329
Variação do justo valor	(608)
Saldo em 31 de dezembro de 2023	721
Variação do justo valor	70
Saldo em 31 de dezembro de 2024	791

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%
	7,13%	846	853	861
Custo de Capital	**8,13%**	786	791	797
	9,13%	739	744	748

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 2023	145
Variação do justo valor	10
Saldo em 31 de dezembro de 2023	155
Variação do justo valor	14
Saldo em 31 de dezembro de 2024	169

O Fundo de Compensação do Trabalho registava, a 31 de dezembro de 2024 e 2023, os seguintes montantes:

Fundo de Compensação do Trabalho	2024	2023
ANA, S.A.	150	150
Portway, S.A.	135	135
Saldo em 31 de dezembro	285	285

Em 2024, foi determinada a suspensão das contribuições para o Fundo de Compensação do Trabalho (FCT), com esta medida, as empresas deixam de contribuir para o fundo, embora os valores já acumulados permaneçam disponíveis.

13. 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	
2024	2023		2024	2023
50	38	Garantias Prestadas a Terceiros	50	38
20.093	1.766	Subsídios a Receber	20.093	1.766
770	794	Acréscimos e Diferimentos	770	794
20.914	**2.598**		**20.914**	**2.598**

O montante de subsídios a receber corresponde principalmente ao montante a receber da Comissão Europeia relativo ao projeto de eletrificação das operações em terra de nove aeroportos da rede ANA, através da implementação de pontos para carregamento de *Ground Support Equipment* (GSE), fornecimento de ar condicionado e eletricidade a aeronaves parqueadas, de modo a regulamentar o *APU-off* (interdição de utilização de *Auxiliary Power Unit*) pelas companhias aéreas. Foi atribuído à ANA, S.A. um valor de 32.498 milhares de euros, dos quais foram recebidos 16.249 milhares de euros em 2024.

14. ATIVOS E PASSIVOS POR IMPOSTOS DIFERIDOS

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

	2024	2023
ANA, S.A.	30,25%	31,24%
Portway, S.A.	25,62%	25,88%

Em 2024, as taxas consideradas para o cálculo dos impostos diferidos refletem a taxa estimada para 2025.

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

	Grupo ANA						
	2023		Movimentos 2024			2024	
	Base	Imposto diferido	Taxa	Impacto em Resultados	Impacto em Capital Próprio	Base	Imposto diferido
Ativos por Impostos Diferidos							
Provisões não aceites fiscalmente	29.148	9.106	30,25%	3.763	-	42.542	12.869
Contribuições FP não aceites fiscalmente	5.209	1.628	30,25%	(52)	-	5.209	1.576
Benefícios de Reforma	3.363	1.051	30,25%	25	(62)	3.351	1.014
Instrumentos Derivados	78	24	30,25%	(21)	15	61	18
Amortizações não aceites fiscalmente	3.513	1.097	30,25%	(380)	-	2.372	717
Resp. contratuais- Concessão	195.377	61.036	30,25%	(2.425)	-	193.755	58.611
Total ANA	**236.688**	**73.942**		**910**	**(47)**	**247.290**	**74.805**
Provisões não aceites fiscalmente	1.712	443	25,62%	7	-	1.756	450
Total Filiais	**1.712**	**443**		**7**	**-**	**1.756**	**450**
Grupo ANA - Ativos por Impostos Diferidos	238.400	74.385		917	(47)	249.046	75.255
Passivos por Impostos Diferidos							
Reavaliações de Ativos imobiliz.	3.510	1.097	30,25%	(71)	-	3.391	1.026
Ativos Financeiros	789	246	30,25%	4	13	874	264
Total ANA	**4.299**	**1.343**		**(67)**	**13**	**4.265**	**1.290**
Grupo ANA- Passivos por Impostos Diferidos	4.299	1.343		(67)	13	4.265	1.290

	Grupo ANA						
	2022		Movimentos 2023			2023	
	Base	Imposto diferido	Taxa	Impacto em Resultados	Impacto em Capital Próprio	Base	Imposto diferido
Ativos por Impostos Diferidos							
Provisões não aceites fiscalmente	35.312	11.000	31,24%	(1.894)	-	29.148	9.106
Contribuições FP não aceites fiscalmente	5.209	1.623	31,24%	5	-	5.209	1.628
Benefícios de Reforma	3.305	1.029	31,24%	(14)	35	3.363	1.051
Instrumentos Derivados	65	20	31,24%	2	1	78	24
Amortizações não aceites fiscalmente	5.657	1.762	31,24%	(665)	-	3.513	1.097
Resp. contratuais- Concessão	165.879	51.671	31,24%	9.365	-	195.377	61.036
Total ANA	215.427	67.105		6.799	36	236.688	73.942
Provisões não aceites fiscalmente	1.468	356	25,88%	87	-	1.712	443
Total Filiais	1.468	356		87	-	1.712	443
Grupo ANA - Ativos por Impostos Diferidos	216.895	67.461		6.886	36	238.400	74.385
Passivos por Impostos Diferidos							
Reavaliações de Ativos imobiliz.	3.619	1.128	31,24%	(31)	-	3.510	1.097
Ativos Financeiros	1.386	431	31,24%	3	(189)	789	246
Total ANA	5.005	1.559		(28)	(189)	4.299	1.343
Outros	4.250	893	21,00%	(893)	-	-	-
Total Filiais	4.250	893		(893)	-	-	-
Grupo ANA- Passivos por Impostos Diferidos	9.255	2.452		(921)	(189)	4.299	1.343

15. INVENTÁRIOS

O detalhe dos inventários é o seguinte:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
105	111	Mercadorias	689	830
362	364	Mat. Primas, Subsidiárias e de Consumo	362	364
467	**475**		**1.050**	**1.194**

16. 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	
2024	2023		2024	2023
73.457	111.778	Clientes	84.220	121.760
15.356	15.283	Dev. Diversos e outros Valores a Receber	15.542	14.413
48.289	11.472	Acréscimos de Rendimentos	47.534	12.695
3.297	5.251	Subsídios a Receber	3.297	5.251
10.320	8.664	Pagamentos Antecipados	11.538	9.909
150.719	**152.448**		**162.131**	**164.028**
(27.570)	(27.951)	Perdas por Imparidade de Dív. de Clientes [1]	(30.666)	(30.745)
(3.353)	(3.353)	Perdas por Imparidade de Dív. de Terceiros [1]	(3.415)	(3.415)
(30.923)	**(31.304)**		**(34.081)**	**(34.160)**
119.796	**121.144**		**128.049**	**129.868**

[1] *Vide* Nota 17

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

A variação registada na rubrica de Clientes e de Acréscimos de Rendimentos ocorreu na sequência de uma alteração ao procedimento de faturação, não tendo origem na atividade.

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:

2024	Não vencidos	Mora			Total
		0 - 6 meses	6 - 12 meses	> 12 meses	
Clientes c/c	29.307	31.314	1.101	22.498	84.220
Outros Devedores	1.465	9.897	186	3.993	15.542

2023	Não vencidos	Mora			Total
		0 - 6 meses	6 - 12 meses	> 12 meses	
Clientes c/c	60.971	29.055	1.325	30.409	121.760
Outros Devedores	1.766	8.503	134	4.010	14.413

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

17. 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:

	2024			
	Impacto em resultados			
	Saldo Inicial	Aumento	Reversão	Saldo Final
Perdas por Imparidade de Dívidas de Clientes				
ANA, S.A.	27.951	9.877	(10.258)	27.570
Portway, S.A.	2.794	329	(26)	3.097
	30.745	10.206	(10.284)	30.667
Perdas por Imparidade de Dívidas de Outros Terceiros				
ANA, S.A.	3.353	-	-	3.353
Portway, S.A.	62	-	-	62
	3.415	-	-	3.415
	34.160	**10.206**	**(10.284)**	**34.082**

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.

	2023			
	Impacto em resultados			
	Saldo Inicial	Aumento	Reversão	Saldo Final
Perdas por Imparidade de Dívidas de Clientes				
ANA, S.A.	33.696	444	(6.189)	27.951
Portway, S.A.	2.976	38	(220)	2.794
	36.672	482	(6.409)	30.745
Perdas por Imparidade de Dívidas de Outros Terceiros				
ANA, S.A.	3.619	-	(266)	3.353
Portway, S.A.	62	-	-	62
	3.681	-	(266)	3.415
	40.353	**482**	**(6.675)**	**34.160**

18. OBRIGAÇÕES COM BENEFÍCIOS DE REFORMA

As obrigações com benefícios de reforma respeitam apenas à ANA, S.A., tal como referido na nota 2.18. 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:

	2024	2023
Tábua de Mortalidade	TV 88/90	TV 88/90
Taxa técnica	3,30%	4,15%
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:

	2024	2023	2022	2021	2020
Património do Fundo antes da contribuição adicional	2.899	2.860	2.479	3.015	3.335
Cobertura do défice de financiamento	-	97	798	229	10
Património do Fundo (a)	2.899	2.957	3.277	3.244	3.345
Responsabilidades com o plano (b)	3.104	3.234	3.513	4.411	4.968
(Insuficiência)/ Excesso de financiamento (a)-(b)	(205)	(277)	(236)	(1.167)	(1.623)

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

De acordo com os resultados apresentados, segundo o cenário mínimo exigido pela Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF), não foi necessário à ANA. S.A. proceder a qualquer contribuição em 2024.

Efetuando uma análise de sensibilidade para os valores a 31 de dezembro de 2024, fazendo variar a taxa técnica mais 50 p.b. e menos 50 p.b., os resultados atuariais são os seguintes:

Taxa técnica	2,80%	3,80%
Património do Fundo	2.899	2.899
Responsabilidades com o plano	3.381	3.274
(Insuficiência)/ Excesso	(482)	(375)

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

	2024	2023
Ações	19,10%	26,00%
Obrigações	58,70%	49,00%
Imobiliário	0,00%	0,00%
Outros Fundos	19,40%	24,00%
Liquidez	2,80%	1,00%
	100%	**100%**

Os movimentos ocorridos no património do Fundo foram os seguintes:

	2024	2023
Saldo inicial	2.957	3.277
Pensões pagas	(397)	(378)
Contribuições	-	97
Rendimento do fundo	339	(39)
Saldo final	**2.899**	**2.957**

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

	2024	2023
Saldo inicial	3.234	3.513
(Ganho) / Perda de Benefícios	(18)	(38)
Juro líquido [1]	125	125
Remensurações - pressupostos financeiros	156	(83)
Remensurações - ajuste de experiência	4	95
Benefícios pagos	(397)	(378)
Saldo final	**3.104**	**3.234**

[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 2023			**(236)**
Custo do ano 2023			
Juro líquido	(39)		
	(39)		
Contribuições do exercício			97
Retorno dos ativos do plano		(125)	
Ganhos / (perdas) variação pressupostos financeiros		83	
Ganhos / (perdas) ajuste de experiência		(95)	
Ganhos / (perdas) de benefícios		38	
		(99)	
Saldo em 31 de dezembro de 2023			**(277)**
Custo do ano 2024			
Juro líquido	(13)		
	(13)		
Contribuições do exercício			-
Retorno dos ativos do plano		226	
Ganhos / (perdas) variação pressupostos financeiros		(155)	
Ganhos / (perdas) ajuste de experiência		(4)	
Ganhos / (perdas) de benefícios		18	
		85	
Saldo em 31 de dezembro de 2024			**(205)**

PLANO DE CONTRIBUIÇÃO DEFINIDA

As contribuições da ANA, S.A. para o Fundo de Pensões, suspensas desde novembro de 2021, foram retomadas, em julho de 2024, no âmbito do pacote de *Benefits Class*, com os trabalhadores a definir o valor a alocar ao referido plano.

19. IMPOSTO CORRENTE

O Imposto corrente apresenta a seguinte composição:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
		Ativo		
2.253	-	Reembolsos de impostos	2.253	-
2.253	**-**	**IRC a receber**	**2.253**	**-**
		Passivo		
234.318	188.526	Estimativa de imposto	234.229	188.138
(9.436)	(8.137)	Retenções efetuadas por terceiros	(9.436)	(8.137)
(161.450)	(120.927)	Pagamentos por conta	(161.450)	(120.927)
63.432	**59.462**	**IRC a pagar**	**63.343**	**59.074**

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 2.24).

O resultado fiscal apurado por cada uma das sociedades é registado na ANA, S.A. (vide nota 47). Em 31 de dezembro de 2024, o montante de imposto corrente de 234.229 milhares de euros, inclui 307 milhares de euros relativos às responsabilidades geradas no perímetro fiscal (dos quais 230 milhares de euros da Portway, S.A.). Em 31 de dezembro de 2023, o montante de imposto corrente de 188.138 milhares de euros, incluiu 1.399 milhares de euros a pagar relativos às responsabilidades geradas no perímetro fiscal (com 1.217 milhares de euros da Portway, S.A.).

A variação do IRC a pagar decorre essencialmente do incremento do montante da estimativa de imposto corrente e, bem assim, do aumento do montante de pagamentos por conta.

A este respeito, deverá igualmente ser considerado o impacto desta variação na demonstração de fluxos de caixa, especificamente nos fluxos de caixa de atividades operacionais, a qual pode ser consultada na Parte II - Demonstrações Financeiras.

O montante de IRC a receber está, essencialmente, relacionado com uma decisão arbitral relativa aos exercícios de 2021 e 2022, favorável à ANA, S.A., o qual será reembolsado.

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
Trafiurbe - Sinalização Construção e Engenharia, S.A.	2023
Etratraf, S.A.	2023
Emplogest - Gestão Global de Empresas, S.A.	2024

Com referência ao exercício de 2024, a ANA, S.A. pretende candidatar-se, em 2025, aos incentivos fiscais decorrentes do SIFIDE – Sistema de incentivos fiscais à I&D empresarial para as atividades de investigação e desenvolvimento, estimando-se um crédito fiscal na ordem dos 983 milhares de euros, para o qual contribuíram despesas de investigação e desenvolvimento elegíveis, num total de 2.919 milhares de euros.

O crédito fiscal apurado na candidatura referente ao ano de 2023, ascendeu a 811 milhares de euros, o qual teve subjacente atividades de investigação e desenvolvimento de 4.795 milhares de euros. A candidatura com referência a este período ainda se encontra em apreciação pela ANI - Agência Nacional de Inovação, S.A.

20. CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

A rubrica de caixa e equivalentes de caixa apresenta o seguinte detalhe, em 31 de dezembro de 2024 e 2023:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
		Caixa		
19	22	Numerário	39	42
		Equivalentes de caixa		
2.177	1.341	Depósitos bancários - DO	2.877	9.788
533.853	396.895	*Cash pooling*	533.853	396.895
536.049	**398.257**		**536.769**	**406.726**

As aplicações financeiras realizadas através de depósitos ou através do mecanismo *cash pooling* são remuneradas de acordo com as condições de mercado.

O *cash pooling* em vigor está qualificado como Caixa e Equivalentes de Caixa dado não existirem restrições à sua utilização, estando o saldo imediatamente disponível em caso de necessidades de tesouraria.

A variação dos movimentos em caixa e equivalentes de caixa, no Grupo ANA, são compostos da seguinte forma:

- Fluxos de caixa operacionais totalizam 657.831 milhares de euros;
- Fluxos de caixa de investimento que totalizam (52.169) milhares de euros, dos quais se destacam 90.724 milhares de euros em pagamentos respeitantes a ativos fixos tangíveis e ativos intangíveis e 21.467 milhares de euros em recebimentos de juros e similares;
- Fluxos de caixa de financiamento que totalizam (475.619) milhares de euros, dos quais se destacam dividendos distribuídos ao acionista no montante de 404.000 milhares de euros e juros e gastos similares no valor de 55.832 milhares de euros.

21. CAPITAL SOCIAL

O capital social é representado por 40.000.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada uma, as quais revestem forma escritural e seguem o regime das ações nominativas. O capital social encontra-se totalmente subscrito e realizado.

Em 31 de dezembro de 2024, a ANA, S.A. era detida em 100% pela VINCI Airports, SAS (vide nota 1.1).

22. 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 2023	40.000	1.593	41.593	40.703	(947)	39.756	81.349
Outros Movimentos	-	-	-	-	(11)	(11)	(11)
Benefícios de Reforma	-	-	-	-	(65)	(65)	(65)
Variação Justo Valor de Ativos e Passivos Financeiros	-	(420)	(420)	-	-	-	(420)
Saldo em 31 de dezembro de 2023	**40.000**	**1.173**	**41.173**	**40.703**	**(1.023)**	**39.680**	**80.853**
Saldo em 01 de janeiro de 2024	40.000	1.173	41.173	40.703	(1.023)	39.680	80.853
Outros Movimentos	-	-	-	-	56	56	56
Benefícios de Reforma	-	-	-	-	23	23	23
Variação Justo Valor de Ativos e Passivos Financeiros	-	33	33	-	-	-	33
Saldo em 31 de dezembro de 2024	**40.000**	**1.206**	**41.206**	**40.703**	**(944)**	**39.759**	**80.965**

A rubrica outros movimentos inclui os movimentos do exercício referentes ao benefício de reforma (nota 18) e aos instrumentos financeiros derivados (nota 27).

As reservas do grupo estão apresentadas de acordo com a posição individual da ANA, S.A., tendo as reservas relacionadas com a sua filial incluídas na rubrica de resultados transitados.

23. RESULTADOS TRANSITADOS

Os resultados transitados evidenciam os seguintes movimentos:

ANA, S.A.				Grupo ANA		
Não Distribuíveis	Distribuíveis	Total		Não Distribuíveis	Distribuíveis	Total
20.003	401.086	421.089	Saldo em 01 de janeiro de 2023	20.947	397.296	418.243
-	324.398	324.398	Aplicação do resultado do ano anterior	-	333.913	333.913
-	(324.400)	(324.400)	Distribuição de Dividendos	-	(324.400)	(324.400)
20.003	**401.084**	**421.087**	**Saldo em 31 de dezembro de 2023**	**20.947**	**406.810**	**427.757**
20.003	401.084	421.087	Saldo em 01 de janeiro de 2024	20.947	406.810	427.757
-	403.788	403.788	Aplicação do resultado do ano anterior	-	416.695	416.695
-	(404.000)	(404.000)	Distribuição de Dividendos	-	(404.000)	(404.000)
20.003	**400.872**	**420.875**	**Saldo em 31 de dezembro de 2024**	**20.947**	**419.505**	**440.452**

Na rubrica de resultados transitados está relevado o montante de 20.003 milhares de euros referentes a reavaliações legais (20.947 milhares de euros no Grupo ANA). Em conformidade com os diplomas legais aplicáveis, esta reserva só pode ser utilizada na cobertura de prejuízos ou no aumento do capital social.

24. CONCILIAÇÃO ENTRE CAPITAL PRÓPRIO INDIVIDUAL E CAPITAL PRÓPRIO CONSOLIDADO

O capital próprio individual e consolidado evidencia as seguintes diferenças:

Capital Próprio	Capital Próprio antes do RLE	RLE	2024	2023
ANA, S.A.	**701.840**	**510.647**	**1.212.486**	**1.105.728**
Impacto da Subsidiária				
Capital próprio	8.020	7.498	**15.518**	**17.520**
Anulação Inv. Financeiro (Nota 10)	(4.574)	-	**(4.574)**	**(4.574)**
Goodwill (Nota 9)	1.430	-	**1.430**	**1.430**
Impacto das Associadas e Empreendimentos conjuntos				
Proporção no Resultado líquido do exercício (Nota 10)	-	8.056	**8.056**	**4.969**
Aplicação do Resultado do ano anterior (Nota 10)	5.200	-	**5.200**	**231**
Impactos de Consolidação*	9.500	(9.516)	**(16)**	**-**
Grupo ANA	**721.416**	**516.685**	**1.238.101**	**1.125.304**

* Inclui 9.500 milhares de euros de dividendos distribuídos pela Portway S.A. conforme nota 39.

25. EMPRÉSTIMOS

Os empréstimos apresentam o seguinte detalhe:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023	Empréstimos Não Correntes	2024	2023
805.093	812.271	Empréstimos	805.093	812.271
805.093	**812.271**		**805.093**	**812.271**

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023	Empréstimos Correntes	2024	2023
7.179	14.304	Empréstimos	7.179	14.304
15.824	7.494	Empréstimos Portway, S.A.	-	-
21.821	23.141	Juros a Liquidar	21.821	23.141
44.824	**44.938**		**29.000**	**37.445**

As variações dos passivos de financiamento apresentam a seguinte decomposição:

	ANA, S.A.				
	Empréstimos	Juros empréstimos	Subtotal	Locação (nota 26)	Total

Saldo em 01 de janeiro de 2024	834.069	23.141	857.210	1.530	858.741
Alterações decorrentes de fluxos de caixa					
Atividades de financiamento	(5.973)	(56.130)	(62.103)	(1.514)	(63.617)
Outros movimentos via balanço	-	-	-	2.679	2.679
Outros movimentos via resultados	-	54.810	54.810	79	54.889
Saldo em 31 de dezembro de 2024	**828.096**	**21.821**	**849.917**	**2.773**	**852.691**

	Grupo ANA				
	Empréstimos	Juros empréstimos	Subtotal	Locação (nota 26)	Total
Saldo em 01 de janeiro de 2024	826.575	23.141	849.716	1.629	851.344
Alterações decorrentes de fluxos de caixa					
Atividades de financiamento	(14.304)	(55.750)	(70.054)	(1.577)	(71.631)
Outros movimentos via balanço	-	-	-	2.778	2.778
Outros movimentos via resultados	-	54.430	54.430	79	54.509
Saldo em 31 de dezembro de 2024	**812.271**	**21.821**	**834.092**	**2.908**	**837.000**

Os empréstimos têm a seguinte composição:

Contrato	Taxa de Juro	Montante em dívida						
		Não corrente		Corrente		Total Valor Contabilístico	Justo valor	
		2024	2023	2024	2023		2024	2023
BEI 02	Fixa	-	-	-	7.125	-	-	6.951
BEI 02	Variável + *Spread* Fixo	1.875	3.750	1.875	1.875	3.750	3.750	5.625
	Fixa	1.875	3.750	1.875	1.875	3.750	3.585	5.259
BEI 09	Fixa Revisível	16.190	18.095	1.905	1.905	18.095	13.070	17.967
	Variável + *Spread* Fixo Revisível	12.952	14.476	1.524	1.524	14.476	14.476	16.000
Emp. Obrig. 2022/2029	Variável [a)]	772.200	772.200	-	-	772.200	772.200	772.200
		805.093	**812.271**	**7.179**	**14.304**	**812.271**	**807.082**	**824.003**

[a)] Financiamentos com a VINCI Airports, SAS (*vide* nota 47)

Em 2024, não se registaram contratações de novos financiamentos. Os reembolsos de capital dos empréstimos contratados com o BEI registaram um montante global de 14.304 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 irão passar a taxa variável no próximo período de revisão da taxa.

Importa, ainda, ressalvar que o ano de 2024 registou, à semelhança de 2023, uma subida generalizada das taxas de juro, ainda que a um ritmo inferior ao ano anterior.

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

2024	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 + *Spread* Fixo	Tranche C1 - Trimestral [a)]	4,64%
			Fixa	Tranche C2 - Anual	1,10%
BEI 09	15/12/2013	15/06/2034	Fixa Revisível	Tranche D1 - Semestral	1,42%
			Variável + *Spread* Fixo Revisível	Tranche D2 - Semestral	4,55%
Emp. Obrig. 2022/2029	*Bullet*	31/07/2029	Variável	Semestral	6,78%

[a)] A empresa dispõe de instrumento de cobertura associado a este empréstimo (*vide* nota 27)

2023	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 + *Spread* Fixo	Tranche C1 - Trimestral [a)]	4,02%
			Fixa	Tranche C2 - Anual	1,10%
BEI 09	15/12/2013	15/06/2034	Fixa Revisível	Tranche D1 - Semestral	1,42%
			Variável + *Spread* Fixo Revisível	Tranche D2 - Semestral	3,96%
Emp. Obrig. 2022/2029	*Bullet*	31/07/2029	Variável	Semestral	5,66%

[a)] A empresa dispõe de instrumento de cobertura associado a este empréstimo (*vide* nota 27)

COVENANTS GERAIS DOS EMPRÉSTIMOS DO GRUPO ANA

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

- Contratos de Financiamento

Empresa	Contratos de Financiamento	Dívida Contratada	Dívida Atual 31-12-2024	Covenant	Limite	Covenant 31-12-2024
ANA, S.A.	Contratos de Financiamento BEI	329.784	40.071	**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	-0,56
				EBITDA/Custos Financeiros Líquidos Consolidados	> 4,75 x	-44,04
				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. Na definição contratual do rácio e do seu limite não se antecipou a situação em que os juros recebidos seriam superiores aos custos financeiros líquidos dos juros relativos a suprimentos. Assim, salientamos que o resultado obtido no apuramento do rácio EBITDA/custos financeiros consolidados não reflete um incumprimento do rácio nos termos previstos na alínea b) do n.º 2 do artigo 18.º, na medida em que, se se excluíssem os juros recebidos pela aplicação dos excedentes de tesouraria, o resultado obtido seria de 611,1.;
5. 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 2024, 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 2024, o Grupo cumpria com o *covenant* estabelecido.

26. PASSIVO DE LOCAÇÃO

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023	Passivo de Locação	2024	2023
1.801	965	Passivo de Locação Não Corrente	1.880	1.012
972	565	Passivo de Locação Corrente	1.027	616
2.774	**1.530**		**2.907**	**1.628**

A rubrica do passivo de locação corrente inclui um montante de 3 mil euros e de 2 mil euros, em 2024 e 2023, 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 2024, apresentam-se evidenciadas na tabela abaixo:

Ano primeira prestação	Ano última prestação	Tipo de taxa de juro	Periodicidade	Capital em Dívida em 31-12-2024
Locação ANA, S.A.				
2017	2024	Fixa	Mensal	-
2019	2025	Fixa	Mensal	9
2020	2025	Fixa	Mensal	30
2020	2025	Fixa	Trimestral	59
2020	2026	Fixa	Mensal	33
2021	2025	Fixa	Mensal	3
2021	2026	Fixa	Trimestral	17
2022	2025	Fixa	Mensal	42
2022	2027	Fixa	Trimestral	21
2023	2026	Fixa	Mensal	148
2023	2027	Fixa	Mensal	62
2023	2027	Fixa	Trimestral	87
2023	2028	Fixa	Mensal	39
2024	2026	Fixa	Mensal	340
2024	2027	Fixa	Mensal	11
2024	2028	Fixa	Mensal	314
2024	2029	Fixa	Mensal	1.558
				2.772

Ano primeira prestação	Ano última prestação	Tipo de taxa de juro	Periodicidade	Capital em Dívida em 31-12-2024
Locação restantes valores do Grupo ANA, S.A.				
2021	2025	Mensal	Fixa	5
2022	2026	Mensal	Fixa	11
2023	2027	Mensal	Fixa	29
2024	2028	Mensal	Fixa	88
				134

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

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	**2023**		**2024**	**2023**
		Bens adquiridos com recurso a locação		
825	605	Equipamento de transporte	959	704
1.607	923	Equipamento administrativo	1.607	923
340	-	Outros Equipamentos	340	-
		Futuros pagamentos mínimos		
1.051	606	Até 1 ano	1.107	662
1.885	1.016	De 1 ano até 5 anos	1.966	1.066
		Juros		
79	44	Até 1 ano	79	49
84	51	De 1 ano até 5 anos	86	54
		Valor presente dos pagamentos mínimos		
972	562	Até 1 ano	1.027	614
1.801	965	De 1 ano até 5 anos	1.880	1.012

27. INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVADOS PASSIVOS

	2024		2023	
	Notional	Justo valor	*Notional*	Justo valor
Designados como cobertura de fluxos de caixa				
Swap taxa de juro	3.750	(61)	5.625	(78)
Total de derivados	**3.750**	**(61)**	**5.625**	**(78)**

O Grupo ANA tem contratado, a 31 de dezembro de 2024, um instrumento financeiro derivado com um *notional* atual de 3.750 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:

Notional	30 milhões de euros (*vide* nota 25)
Data de emissão	15 de junho de 2005
Data de maturidade	15 de setembro de 2026
Taxa de juro	Eur 3M + *spread* 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	*Interest Rate Swap*
Contraparte	Deutsche Bank
Notional	30 milhões de euros (*amortising*)
Data de transação	15 de junho de 2005
Data de início	15 de junho de 2005
Data de maturidade	15 de sembro de 2026
Underlying	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 2023	Impactos nos Resultados		Impacto no Capital Próprio	Justo Valor 2024
		Juros recebidos	Rendimentos c/juros		
Cobertura	**(78)**	11	(11)	17	**(61)**

	Justo Valor 2022	Impactos nos Resultados		Impacto no Capital Próprio	Justo Valor 2023
		Juros recebidos	Rendimentos c/juros		
Cobertura	**(65)**	40	(40)	(13)	**(78)**

28. PROVISÕES

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

A 31 de dezembro de 2024, as provisões respeitam, principalmente, a processos de natureza operacional e laboral. A evolução da rubrica de provisões para riscos e encargos foi a seguinte:

	2024						
	Saldo Inicial Balanço	Utilizações	Impacto em Resultados			Sem Impacto em Resultados	Saldo Final Balanço
			Aumento	Reversão	Variação do ano		
ANA, S.A.	50.030	-	19.522	(11.393)	**8.128**	1.949	60.108
Grupo ANA	50.912	(5)	19.659	(11.847)	**7.812**	1.949	60.668

	2023						
	Saldo Inicial Balanço	Utilizações	Impacto em Resultados			Sem Impacto em Resultados	Saldo Final Balanço
			Aumento	Reversão	Variação do ano		
ANA, S.A.	33.360	-	27.836	(11.166)	**16.670**	-	50.030
Grupo ANA	34.176	(92)	28.301	(11.473)	**16.828**	-	50.912

O aumento registado no decurso do ano 2024 respeita, essencialmente ao registo da provisão para cobertura de risco operacional, no valor de 17.365 milhares de euros e ao reforço líquido da provisão de cariz laboral, no montante de 418 milhares de euros.

De notar que em 2024 foi revertida a provisão para riscos ambientais de 6.393 milhares de euros, constituída em consequência da sinalização de dois depósitos de resíduos enterrados no AHD e que poderiam constituir um risco ambiental. Os trabalhos de remoção e eliminação dos resíduos através do seu encaminhamento para os aterros adequados foram realizados em 2024, pelo que se considera não existirem riscos adicionais.

Por fim, em 2024, foram revertidas ainda duas provisões existentes relacionadas com o atraso no início da operação da PTDF, Lda., sem impacto em termos de exfluxo para a ANA, S.A.

29. 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	
2024	2023		2024	2023
1.021	1.164	Proveitos Diferidos	1.021	1.164
46.892	16.416	Subsídios ao Investimento [1]	46.892	16.416
129.281	147.944	Responsabilidades Contratuais [1]	129.281	147.944
12.266	11.049	Garantias Prestadas por Terceiros	13.182	11.905
189.460	**176.574**		**190.376**	**177.429**

[1] *Vide* Nota 30

Os proveitos diferidos respeitam às receitas de exploração decorrentes da cedência a terceiros da exploração de ativos – gasolineiras 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.

Por fim, as garantias prestadas por terceiros incluem:

1. garantias prestadas por clientes a título de caução (cerca de 9.560 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 2.706 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.

30. DÍVIDAS A PAGAR E OUTROS PASSIVOS – CORRENTES

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

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
26.094	25.929	**Fornecedores**	29.465	24.542
39.838	32.749	**Fornecedores de Investimentos**	39.838	33.286
		Estado e Outros Entes Públicos		
919	962	Retenções efetuadas a terceiros	1.175	1.257
1.356	1.361	Encargos Sociais	2.325	2.216
9.029	5.863	Outros Impostos	6.634	4.007
5.732	5.183	**Outros Credores**	8.348	8.103
		Acréscimos de Custos		
16.027	14.766	Encargos com pessoal	24.308	23.176
53.220	37.255	Fornecimento e serviços externos	54.426	38.766
28.586	1.266	Responsabilidades Contratuais	28.586	1.266
38.172	48.072	Outros Acréscimos de Custos	40.007	49.753
33.806	31.975	**Proveitos diferidos (recebim. antecipados)**	33.083	31.301
1.186	696	**Subsídios ao investimento**	2.005	697
253.965	**206.077**		**270.199**	**218.369**

Na rubrica outros impostos encontra-se registado o IVA referente aos meses de novembro e dezembro, a pagar em 2025.

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 20.023 milhares de euros, atribuídos às companhias aéreas, a aguardar faturação.

Por fim, a rubrica dos encargos com pessoal é composta, essencialmente, pelos acréscimos de férias e subsídio de férias (que totalizam 7.726 milhares de euros), mas, também, pelos acréscimos relacionados com os pagamentos com base em ações, que totalizam 5.787 milhares de euros, e que são divididos entre os planos de ações dos colaboradores (3.582 milhares de euros) e os planos de ações dos administradores e diretores (2.204 milhares de euros).

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

Grupo ANA	2024	2023
Saldo inicial		
Não corrente [1]	16.416	8.206
Corrente	696	801
	17.113	**9.007**
Subsídios atribuídos no exercício	33.320	8.907
Transfª para proveitos no exercício	(996)	(800)
Outras transferências	(540)	(1)
Saldo final		
Não corrente [1]	46.892	16.416
Corrente	2.005	696
	48.897	**17.113**

[1] *Vide* Nota 29

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:

	2024	2023
Saldo inicial		
Não corrente [1]	147.944	119.933
Corrente	1.266	6.069
	149.210	**126.002**
Movimento do exercício [2]	14.106	22.303
Efeito Financeiro [3]	3.901	4.045
Utilizações do exercício	(9.303)	(3.163)
Reclassificações	(45)	22
Saldo final		
Não corrente [1]	129.281	147.944
Corrente	28.586	1.266
	157.867	**149.210**

[1] *Vide* Nota 29 [2] *Vide* Nota 33 [3] *Vide* Nota 40

O aumento das utilizações do exercício deve-se essencialmente ao projeto de reabilitação dos pavimentos dos TWY's U4, U5 e RET H4 (LIGHT) no aeroporto de Lisboa (com um custo de 3.005 milhares de euros em 2024) e à substituição de camadas de pavimento na pista 17-35 no aeroporto do Porto (com um custo de 2.542 milhares de euros em 2024).

31. RÉDITO

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
740.600	576.228	Tráfego	740.600	576.228
215.071	198.262	Exploração	215.071	198.262
84.254	102.699	Taxa de segurança e PMR	84.254	102.699
40.001	38.208	Ocupação	36.265	34.668
42.796	38.134	Assistência em escala	126.788	111.330
38.344	35.612	Estacionamento auto	38.022	35.279
34.164	25.368	Outras de natureza comercial	33.746	24.933
11.285	9.589	Equipamento	9.504	8.139
5.453	4.259	Publicidade	5.453	4.259
3.228	3.091	Vendas de mercadorias	2.105	1.951
(2.320)	(2.483)	Ajustamento à receita regulada	(2.317)	(2.480)
1.212.874	1.028.966		1.289.489	1.095.267
34.057	27.171	Contratos de construção (concessão)	34.057	27.171
4.116	3.097	Outros proveitos	2.110	1.702
1.251.047	**1.059.234**		**1.325.656**	**1.124.141**

Em 2024 verificou-se um aumento do rédito, face ao período homólogo, decorrente do crescimento do tráfego e do aumento das taxas reguladas, permitindo um aumento significativo na receita regulada, bem como de uma conjugação de fatores positivos e desenvolvimentos na oferta comercial, que levaram a um aumento dos negócios extra aviação.

De notar uma diminuição com receita da taxa de segurança, em 24,78%, em virtude da Portaria 268-A/2023, publicada a 24 de agosto de 2023, que estabeleceu uma redução da taxa de segurança por passageiro de 3,54€ para 1,80€, aplicável a todos os aeroportos.

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 2024, o Grupo atribuiu incentivos no montante de 22.730 milhares de euros.

O valor registado na rubrica ajustamento da receita regulada respeita essencialmente a penalidades referentes à aplicação do RQSA.

O montante do rédito reconhecido no exercício findo em 31 de dezembro de 2024, relativamente aos serviços de construção, foi de 34.057 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.

32. 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
	2024			
475	Inventários - saldo inicial	830	364	1.194
3.358	Compras	3.845	309	4.155
(30)	Regularização de Inventários	(1)	(25)	(26)
467	Inventários - saldo final	689	362	1.050
3.335	**Custos do exercício**	**3.986**	**287**	**4.273**
	2023			
530	Inventários - saldo inicial	738	431	1.170
3.008	Compras	3.616	180	3.796
(6)	Regularização de Inventários	15	(9)	7
475	Inventários - saldo final	830	364	1.194
3.058	**Custos do exercício**	**3.541**	**238**	**3.779**

33. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

Os encargos com os fornecimentos e serviços externos foram como se segue:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
65.697	54.354	Subcontratos	35.296	29.151
40.848	37.330	Vigilância e Segurança	41.392	37.798
35.442	33.720	Conservação e Reparação	38.913	35.937
31.871	21.120	Trabalhos Especializados	32.759	22.170
29.363	11.436	Água, Eletricidade e Combustíveis	29.499	11.561
14.057	11.793	Limpeza	14.734	12.361
3.451	3.073	Seguros	3.936	3.538
1.130	666	Publicidade e Propaganda	1.131	694
993	918	Comunicação	1.046	945
953	955	Rendas e Alugueres	2.319	1.829
754	601	Deslocações e Estadas	843	683
22.898	20.583	Outros fornecimentos e serviços externos	26.097	23.633
247.457	196.552		227.965	180.300
14.106	22.303	Responsabilidades contratuais [(1)]	14.106	22.303
32.984	26.317	Custos dos contratos de construção	32.984	26.317
47.090	48.620		47.090	48.620
294.546	**245.172**		**275.054**	**228.920**

[(1)] *Vide* Nota 30

Os fornecimentos e serviços externos apresentaram um crescimento, quando comparados com 2023, decorrente do aumento da atividade.

A evolução na rubrica "eletricidade, água e combustíveis" deve-se essencialmente ao aumento da eletricidade, nos respetivos preços unitários das componente de energia e taxas de rede em 2024. O valor unitário da componente energia registado na ANA em 2023 foi fixado previamente em mercado, não refletindo o aumento da energia que se verificou no mercado nos últimos anos (incluindo 2023).

A rubrica água, eletricidade e combustíveis inclui um valor de 370 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, consequentemente, 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 70 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 2024, os montantes registados na rubrica custos dos contratos de construção referem-se, maioritariamente a: (i) Extensão da área internacional do terminal 2 - 2ª fase, no aeroporto de Lisboa; (II)

Aerogare - chapas de cobertura/caleiras de escoamento de águas pluviais/caixilharia envidraçada, no aeroporto de Faro; (ii) Melhorias nas instalações terminais (aerogares), dos aeroportos dos Açores.

A rubrica outros fornecimentos e serviços externos inclui os serviços técnicos e de gestão prestados pelo acionista ao Grupo ANA (vide nota 47).

34. GASTOS COM PESSOAL

Os gastos com pessoal apresentam o seguinte detalhe:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
60.930	57.471	Remunerações	99.147	87.818
13.621	12.709	Encargos s/ Remunerações	21.716	19.358
1.272	2.103	Incentivos / Indemnizações	1.418	2.198
27	55	Pensões	27	55
8.521	5.802	Outros Custos	42.382	36.856
84.371	**78.140**		**164.691**	**146.284**

Em 2024, verificou-se um aumento dos gastos com pessoal do Grupo ANA, reflexo do aumento da atividade, que conduziu a admissão de 287 colaboradores (200 dos quais na Portway, S.A.). Em 31 de dezembro de 2024, o Grupo ANA tinha mais 222 colaboradores face a 2023.

O montante registado na rubrica incentivos/indemnizações, que diminuiu 40% face a 2023 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 da ANA, S.A., nos exercícios findos em 31 dezembro de 2024 e 31 dezembro de 2023, foi de 1.138 e 1.117, respetivamente.

O número médio de trabalhadores no Grupo ANA, nos exercícios findos em 31 dezembro de 2024 e 31 dezembro de 2023, foi de 2.945 e 2.569, respetivamente.

35. OUTROS RENDIMENTOS

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
330	-	Subsídios à Exploração	330	-
66	25	Ganhos em Ativos Tangíveis	94	30
287	464	Outros Não Especificados	331	420
683	**489**		**754**	**450**

36. OUTROS GASTOS

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
14.842	18.395	Partilha de Receita	14.842	18.395
226	736	Gastos com Serviços Bancários	318	816
630	651	Impostos	641	655
478	521	Donativos	487	526
-	395	Dívidas Incobráveis	-	395
1.627	280	Incentivos	1.627	280
294	255	Quotizações Empr./Profissionais	309	271
32	69	Multas e Penalidades	681	70
1.235	4.293	Outros Gastos	1.378	4.395
19.364	**25.596**		**20.282**	**25.804**

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 carácter social. Com a sua participação no Programa VINCI para a Cidadania, a ANA, S.A. atribuiu, em 2024, donativos no montante de 301 milhares de euros, referentes à 6ª edição.

A rubrica incentivos regista, apenas, os incentivos comerciais. Os incentivos ao desenvolvimento do tráfego são deduzidos ao rédito na rubrica tráfego, conforme explicado na Nota 31.

A ANA, S.A., no cumprimento da cláusula 27 do Contrato de Concessão para os aeroportos nacionais situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores (Lisboa, Porto, Faro, Beja, Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores), celebrado a 14 de dezembro de 2012, está obrigada a partilhar com o Concedente uma percentagem da Receita Bruta da Concessão a partir do 11º ano da concessão, ou seja, de 2023 em diante.

Na sequência da operação de fusão por incorporação da ANAM, S.A. em 2014, a ANA, S.A. sucedeu àquela como Concessionária no Contrato de Concessão para os aeroportos regionais da Região Autónoma da Madeira (Madeira e Porto Santo), celebrado em 10 de setembro de 2013. No cumprimento da cláusula 26 deste Contrato de Concessão, a ANA S.A. está também obrigada a partilhar uma percentagem da Receita Bruta da Concessão a partir do 11º ano da concessão, ou seja, de 2024 em diante.

A tabela infra resume as receitas de 2024, 2023 e 2022 associadas aos dois Contratos de Concessão bem como a proporção a partilhar com o Concedente em cada ano.

Cálculo Partilha Receita	2024				2023				2022			
	Continente Açores	Madeira	Impacto Consolidação	Total	Continente Açores	Madeira	Impacto Consolidação	Total	Continente + Açores	Madeira	Impacto Consolidação	Total
Receita Bruta (Nota 31) *	1.128.651	84.222	76.615	**1.289.489**	954.559	74.407	66.301	**1.095.267**	786.130	61.215	55.818	**903.163**
Incentivos ao Tráfego	20.751	1.978	-	**22.730**	24.787	2.995	-	**27.782**	19.936	2.130	-	**22.066**
Receitas Bruta sem Incentivos	**1.149.403**	**86.201**	**76.615**	**1.312.218**	**979.346**	**77.402**	**66.301**	**1.123.049**	**806.066**	**63.346**	**55.818**	**925.230**
1% do Receita Bruta	11.287	842	766	**12.895**	9.546	744	663	**10.953**	7.861	612	558	**9.032**
1% dos Incentivos ao Tráfego	208	20	-	**227**	248	30	-	**278**	199	21	-	**221**
Total Partilha de Receita	**11.494**	**862**	**766**	**13.122**	**9.793**	**774**	**663**	**11.230**	**8.061**	**633**	**558**	**9.252**

* O valor registado no Volume de Negócios está descontado do valor relativo a incentivos ao desenvolvimento de tráfego.

Por indicação expressa do Concedente, em 2024, o valor a partilhar passou a incluir a receita consolidada, sendo o valor dos incentivos ao tráfego expurgados das receitas brutas. Neste seguimento, a ANA S.A. teve de recalcular, com base nestes pressupostos, a partilha de receita relativa aos anos de 2022 e 2023. Deste modo, em 2024 inclui-se também a parcela das receitas da Portway de 2023 e 2022, e foi ajustado o impacto dos incentivos ao tráfego dos anos de 2023 e 2022.

O saldo de 2023 de 18.395 milhares de euros incorpora o valor apurado relativo a esse ano e, bem assim, o valor remanescente de 2022 no total de 8.473 milhares de euros, que no ano anterior não foi estimado pois a confirmação de que a ANA S.A. estaria obrigada a partilhar com o concedente 1% da receita bruta do ano de 2022 só foi obtida durante o ano de 2023. Daí que em 2022 tenha sido registada a receita a partilhar correspondente ao período de 14 de dezembro a 31 de dezembro, que totalizou 368 milhares de euros.

No ano de 2023, após confirmação do período a considerar, foi registada a receita a partilhar, correspondente ao período de 1 de janeiro de 2022 a 13 de dezembro de 2022, juntamente com a receita a partilhar correspondente ao ano de 2023.

Cálculo Partilha Receita	2024			2023			2022		
	Continente Açores	Madeira	Impacto Consolidação	Continente Açores	Madeira	Impacto Consolidação	Continente Açores	Madeira	Impacto Consolidação
Partilha Receitas 2024	11.494	862	766	-	-	-	-	-	-
Partilha Receitas 2023	248	30	663	9.546	744	-	-	-	-
Partilha Receitas 2022	199	21	558	7.579	526	-	282	86	-
Total	**14.842**			**18.395**			**368**		

37. AMORTIZAÇÕES E DEPRECIAÇÕES

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
75.177	72.957	Amortizações/ Depreciações do Exercício	77.471	74.772
6	2	Abates de Ativos Fixos Tangíveis	6	2
75.182	**72.959**		**77.477**	**74.774**

38. GASTOS DE FINANCIAMENTO

Os gastos de financiamento foram como segue:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
54.430	49.966	Juros de financiamentos bancários	54.430	49.966
81	32	Efeito financeiro de locações	78	27
(11)	24	Resultados obtidos com S*waps*	(11)	24
54.500	**50.023**		**54.497**	**50.018**

A rubrica juros de financiamentos registou um acréscimo de 4.464 milhares de euros face a 2023, justificado essencialmente pelo aumento das taxas de juros.

39. PARTICIPAÇÃO NOS RESULTADOS DAS ASSOCIADAS E OUTRAS

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
9.500	-	Dividendos recebidos (Portway)	-	-
21	3	Dividendos recebidos (Futuro)	21	3
-	-	Participação no resultado do ano (PTDF e CVA)	8.056	4.969
9.521	**3**		**8.077**	**4.972**

O aumento de 3.087 milhares de euros nos ganhos com participações em associadas e outras é composto pelos resultados positivos da PTDF, Lda., onde a ANA, S.A. tem uma participação de 51%, que originou um contributo de 4.714 milhares de euros, e pela participação na Cabo Verde Airports, S.A., onde a ANA, S.A. detém 30%, da qual resultaram 3.342 milhares de euros (vide nota 2.3).

Foram ainda recebidos em 2024 dividendos provenientes da participação da ANA, S.A. na Portway, S.A. no valor de 9.500 milhares de euros.

40. OUTROS RESULTADOS FINANCEIROS

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
		Gastos		
(3.901)	(4.045)	Efeito financeiro das Responsabilidades Contratuais	(3.901)	(4.045)
(393)	(410)	Juros Suportados	(15)	(34)
(3)	(3)	Diferenças de Câmbio Desfavoráveis	(8)	(6)
		Rendimentos		
22.345	14.305	Juros Obtidos	22.346	14.325
6	9	Diferenças de Câmbio Favoráveis	6	10
14	10	Outros Ganhos Financeiros	14	10
18.068	**9.866**		**18.442**	**10.261**

Os rendimentos com juros obtidos aumentaram 8.040 milhares de euros, como consequência do aumento das taxas de juros que se observou ao longo do ano e do aumento do montante disponível em *cash pooling*.

41. GASTO DE IMPOSTO

A conciliação entre o imposto corrente e o imposto efetivo é a seguinte:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
234.011	187.127	Imposto Corrente	236.601	189.715
(1.431)	1.710	Regularização de imposto sobre o rendimento	(1.398)	2.818
(977)	(6.827)	Imposto Diferido [1]	(984)	(7.807)
231.603	**182.010**		**234.219**	**184.726**

[1] *Vide* Nota 14

2024	ANA	Portway	Rendimentos não tributáveis	Grupo ANA
Resultados antes de impostos	742.250	10.116	(1.462)	750.904
Diferenças Permanentes	(8.331)	(131)	-	(8.462)
Diferenças Temporárias	17.427	44	-	17.471
Lucro Tributável	751.346	10.029	(1.462)	759.913
Dedução prejuízos fiscais	-	-	-	-
Matéria Coletável	751.346	10.029	(1.462)	759.913
Imposto sobre o rendimento	157.783	2.106	-	159.889
Derrama estadual sobre o lucro tributável	66.026	307	-	66.333
Derrama municipal	10.926	150	-	11.076
Tributações autónomas	259	27	-	286
Benefícios fiscais	(983)	-	-	(983)
Imposto corrente	234.011	2.590	-	236.601
Imposto diferido	(977)	(7)	-	(984)
Regularização de imposto sobre o rendimento	(1.431)	33	-	(1.398)
Gasto com impostos sobre o rendimento	231.603	2.616	-	234.219
Taxa efetiva de imposto	31,20%	25,86%	-	31,19%

A ANA, S.A. enquadra-se no âmbito de aplicação do novo Regime do Imposto Mínimo Global, regime que implementa em Portugal as Regras GloBE e a taxa mínima global de imposto de 15% (Pilar Dois), nos termos da Lei n.º 41/2024 de 8 de novembro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2022/2523, relativa à garantia de um nível mínimo mundial de tributação para os grupos de empresas multinacionais e grandes grupos nacionais na União. O novo regime produz efeitos relativamente aos exercícios fiscais que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2024.

O Grupo VINCI concluiu que o grupo beneficia, em Portugal, da disposição de salvaguarda com base na declaração de informação financeira e fiscal por país ou jurisdição, nos termos do novo regime, não

existindo, em 2024, gasto de impostos correntes relacionado com os impostos sobre o rendimento Pilar Dois.

A ANA, S.A. aplicou, em 2024, a exceção ao reconhecimento e à divulgação de informações acerca de ativos e passivos por impostos diferidos relacionados com o modelo Pilar Dois, previsto na emenda à norma IAS 12 – Impostos sobre o rendimento, de 8 de novembro de 2023.

Os rendimentos não tributáveis respeitam a ganhos obtidos decorrentes da aplicação do método de equivalência patrimonial na valorização de participações financeiras em empreendimento conjunto e associada (vide notas 10 e 39), deduzidos dos dividendos recebidos da subsidiária Portway (vide nota 39).

2023	ANA	Portway	Rendimentos não tributáveis	Grupo ANA
Resultados antes de impostos	585.798	10.653	4.970	601.421
Diferenças Permanentes	383	862	-	1.245
Diferenças Temporárias	15.029	243	-	15.272
Lucro Tributável	601.210	11.758	4.970	617.938
Dedução prejuízos fiscais	-	(842)	-	(842)
Matéria Coletável	601.210	10.916	4.970	617.096
Imposto sobre o rendimento	126.254	2.060	-	128.314
Derrama estadual sobre o lucro tributável	52.514	337	-	52.851
Derrama municipal	8.738	160	-	8.898
Tributações autónomas	432	31	-	463
Benefícios fiscais	(811)	-	-	(811)
Imposto corrente	187.127	2.588	-	189.715
Imposto diferido	(6.827)	(980)	-	(7.807)
Regularização de imposto sobre o rendimento	1.710	1.108	-	2.818
Gasto com impostos sobre o rendimento	182.010	2.716	-	184.726
Taxa efetiva de imposto	31,07%	25,50%	-	30,71%

42. 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	
2024	2023		2024	2023
510.647	403.788	Resultado Líquido do período	516.685	416.695
40.000	40.000	Nº de ações	40.000	40.000
		Resultado Líquido por ação (em euros)		
12,77	10,1	Básico	12,92	10,42
12,77	10,1	Diluído	12,92	10,42

43. DIVIDENDOS

No dia 12 de setembro de 2024, foi aprovada, em assembleia geral, a distribuição de dividendos a acionista única, sobre o resultado líquido do exercício de 2023, no montante de 10,10 Euros por ação.

Esta distribuição de dividendos ocorreu no dia 30 de setembro de 2024.

44. COMPROMISSOS ASSUMIDOS

Os compromissos assumidos que não figuram na Demonstração da Posição Financeira Consolidada apresentam-se como se segue:

2024	2023		2024	2023
627.645	340.003	Com contratos firmados com realização em curso	529.419	293.117

Os compromissos assumidos incluem valores respeitantes a investimentos e a gastos.

Os valores da ANA, S.A. acima referidos, incluem um montante de 100.765 milhares de euros, em 2024, e 48.573 milhares de euros, em 2023, relativos a contratos de prestação de serviços celebrados com a Portway, S.A.

O aumento verificado nos compromissos, face a 2023, deve-se, essencialmente, aos compromissos assumidos com as obras de melhoria das condições de operação do Terminal 1 do aeroporto de Lisboa, num total de cerca de 233 milhões de euros.

45. GARANTIAS PRESTADAS

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
64.122	63.376	Garantia Bancária	65.645	64.899
550	550	Seguro Caução	550	550
64.671	**63.926**		**66.195**	**65.449**

As garantias prestadas têm como finalidade cobrir as seguintes situações:

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
56.021	55.275	Garantia de cumprimento - contrato de concessão	56.021	55.275
492	492	Processos litigiosos de expropriação	492	492
-	-	Gestão dos entrepostos aduaneiros licenciados	1.523	1.523
8.159	8.159	Outros	8.159	8.159
64.671	**63.926**		**66.195**	**65.449**

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 2024, de 746 milhares de euros.

46. CONTINGÊNCIAS

46.1. 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.

No dia 4 de março de 2024, a ANA, S.A. decidiu iniciar arbitragem para que lhe seja reconhecido o direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão. O processo de arbitragem encontra-se em curso, aguardando-se a decisão do tribunal arbitral constituído.

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 2024, décimo segundo ano de regulação económica, estimam-se desvios negativos a recuperar em 2026, no montante global de 3,04 milhões de euros, correspondentes ao Grupo de Lisboa (valor resultante dos passageiros estimados de 2024). O montante apurado em resultado dos passageiros reais de 2023, a recuperar em 2025, correspondente ao Grupo Lisboa foi de 28,59 milhões de euros.

No que respeita aos aeroportos do Porto e Faro, deixou de estar previsto o apuramento do erro de estimativa por consequência da interpretação da ANAC do modelo regulatório. A ANA não partilha deste entendimento tendo recorrido à via judicial tendo isso em consideração.

De todo o modo, mantendo os pressupostos dos anos anteriores, a ANA, S.A. apuraria, com base nos passageiros reais de 2024, um montante a recuperar em 2026 de 35,33 milhões de euros nestes aeroportos (21,34 milhões de euros referente ao aeroporto do Porto e 13,99 milhões de euros referente ao aeroporto de Faro). O montante, apurado em resultado dos passageiros reais de 2023, a recuperar em 2025, foi de 18,68 milhões de euros (12,15 milhões de euros referente ao aeroporto do Porto e 6,53 milhões de euros referente 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.

A ANAC determinou que apenas haveria lugar à compensação por custos diretos e pelo período temporal contado desde a privatização da ANA S.A. até à publicação do Decreto-Lei n.º 96/2018, de 23 de novembro. Por não concordar com este entendimento, a ANA S.A. promoveu, em 2023, a devida impugnação judicial, a qual encontra-se a correr termos.

46.2. PASSIVOS CONTINGENTES

Os passivos contingentes do Grupo em 31 de dezembro de 2024, 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	
2024	2023		2024	2023
5.351	5.334	Processos de direito laboral	5.351	5.334
5.918	6.358	Processos de direito público	5.918	6.358
194	690	Processos de natureza cível	2.917	3.646
11.463	**12.382**		**14.186**	**15.338**

A diminuição do valor dos processos de direito público ficou a dever-se, essencialmente, à evolução de um conjunto de ações de contestação à aplicação da taxa de tráfego, da qual resultou o respetivo reconhecimento contabilístico em 2024.

A rubrica de processos de natureza cível registou igualmente uma diminuição no Grupo, particularmente em virtude do desfecho de alguns processos durante o ano de 2024, dos quais não resultaram quaisquer exfluxos de recursos para o Grupo.

PROCESSOS JUDICIAIS EM CURSO ENVOLVENDO O NOVO AEROPORTO DE LISBOA

Na sequência da DIA emitida pela APA relativa ao projeto de construção do Aeroporto Complementar do Montijo, foram interpostas duas ações judiciais de impugnação da DIA, as quais estão ainda em curso: uma pela Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves (SPEA) e outra pela NEGOCIATA - Ninguém Espere Grandes Oportunidades Com Investimentos Anti-ambiente - Associação.

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, S.A., acompanha as contestações efetuadas.

Em dezembro de 2024, o Ministério Público intentou no Supremo Tribunal Administrativo, contra o Estado, a APA, a ANAC e a ANA S.A., uma ação administrativa de impugnação das RCM 201/2023 e 67/2024 e da decisão da APA que entendeu que os projetos do Pier Sul, Central e Apron Sul não estão sujeitos a avaliação de impacte ambiental, pedindo ainda que a ANA S.A. se abstenha de realizar esses projetos.

A presente ação poderá ter impactos nos prazos de realização dos investimentos previstos para o aeroporto de Lisboa.

47. SALDOS E TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS

Os saldos e transações com a subsidiária Portway, S.A. resumem-se como se segue:

	2024	2023
Saldos ativos		
Clientes	2.619	2.610
Imposto corrente (RETGS)	230	1.217
Acréscimos de rendimentos	1.108	-
	3.957	3.827
Saldos passivos		
Cash pooling	15.824	7.494
Acréscimos de gastos	603	506
Proveitos diferidos	723	771
Fornecedores	2.787	5.573
	19.936	14.344
Transações		
Fornecimentos e serviços externos	(33.391)	(27.744)
Outros gastos	-	-
Rédito	17.642	14.718
Outros rendimentos	-	60
Outros resultados financeiros	(380)	(377)
	(16.130)	(13.343)

Os saldos e transações entre as empresas do Grupo, que integram o perímetro de consolidação, referem-se a prestações de serviços de: assistência em escala, 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.

Apenas são divulgadas as partes relacionadas com as quais a ANA S.A. teve os saldos e transações em 2024 e 2023.

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.;
- 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.;
- Emplogest – Gestão Global de Empresas, S.A.;
- Etratraf, S.A.;
- Freyssinet, Lda.;
- Longo Plano, S.A.;
- PTDF-Portugal Duty Free, Lda.;
- Rodio Portugal, S.A.;
- Sixense Portugal, Lda.;
- Sotécnica, S.A.;
- Sotécnica Açores, Unipessoal, Lda.;
- Sunmind Portugal, Unipessoal, Lda.;
- TG Concept, SAS
- 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	
2024	2023		2024	2023
2.292	1.240	Remunerações auferidas	2.486	1.499

Os valores de 2024 incluem o valor total da remuneração do Conselho de Administração. Seguindo a mesma metodologia, os valores de 2023, ao nível da ANA, S.A. e do Grupo ANA, seriam, respetivamente, 1.919 milhares de euros e 2.178 milhares de euros.

NATUREZA DO RELACIONAMENTO COM AS PARTES RELACIONADAS

O Grupo ANA presta serviços de exploração, estacionamento automóvel, 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:

2024	Total	Corrente				
		Investimentos Financeiros	Clientes	Acréscimos de rendimentos	Imposto corrente	*Cash pooling*
		(Nota 12)	(Nota 16)	(Nota 16)	(Nota 19)	(Nota 20)
VINCI Airports, SAS	**533.853**	-	-	-	-	533.853
PTDF-Portugal Duty Free, LDA	**12.418**	5.100	611	6.707	-	-
Axianseu, S.A.	**435**	-	1	-	434	-
Sotécnica, S.A.	**195**	-	42	-	153	-
Sunmind Portugal, Unipessoal, Lda	**6**	-	6	-	-	-
VINCI Concessions, SAS	**1**	-	1	-	-	-
CME, S.A.	**1**	-	1	-	-	-
Cegelec, Lda.	**73**	-	-	-	73	-
Sixense Portugal, Lda.	**-**	-	-	-	-	-
Freyssinet, Lda.	**-**	-	-	-	-	-
Trafiurbe, S.A.	**31**	-	1	-	31	-
Cabo Verde Airports, S.A.	**-**	-	-	-	-	-
Etratraf, S.A.	**4**	-	-	-	4	-
Rodio Portugal, S.A.	**12**	-	-	-	12	-
	547.029	5.100	662	6.707	707	533.853

2023	Total	Corrente				
		Investimentos Financeiros	Clientes	Acréscimos de rendimentos	Imposto corrente	*Cash pooling*
		(Nota 12)	(Nota 16)	(Nota 16)	(Nota 19)	(Nota 20)
VINCI Airports, SAS	**396.915**	-	20	-	-	396.895
PTDF-Portugal Duty Free, LDA	**18.333**	5.100	7.795	5.438	-	-
Axianseu, S.A.	**598**	-	-	-	598	-
Sotécnica, S.A.	**738**	-	20	-	718	-
Sunmind Portugal, Unipessoal, Lda	**33**	-	2	-	31	-
VINCI Concessions, SAS	**4**	-	4	-	-	-
CME, S.A.	**3**	-	3	-	-	-
Cegelec, Lda.	**38**	-	-	-	38	-
Sixense Portugal, Lda.	**2**	-	-	-	2	-
Freyssinet, Lda.	**3**	-	-	-	3	-
Trafiurbe, S.A.	**17**	-	-	-	17	-
Cabo Verde Airports, S.A.	**116**	-	116	-	-	-
	416.800	5.100	7.960	5.438	1.408	396.895

ii) Os saldos passivos com partes relacionadas são os seguintes:

2024	Total	Não Corrente		Corrente			
		Empréstimos	Garantias prestadas por fornecedores	Fornecedores	Acréscimos de gastos	Proveitos diferidos	Imposto corrente
		(Nota 25)	(Nota 29)	(Nota 30)	(Nota 30)	(Nota 30)	(Nota 19)
VINCI Airports, SAS	**811.841**	772.200	-	17.869	21.772	-	-
Axianseu, S.A.	**46**	-	-	46	-	-	-
Sotécnica, S.A.	**1.193**	-	-	1.042	151	-	-
Rodio Portugal, S.A.	**-**	-	-	-	-	-	-
Sunmind Portugal, Unipessoal, Lda	**15**	-	-	-	-	-	15
VINCI Mobility, S.A	**-**	-	-	-	-	-	-
VINCI Concessions, SAS	**99**	-	-	-	99	-	-
CME, S.A.	**60**	-	-	60	-	-	-
Cegelec, Lda.	**9**	-	-	9	-	-	-
Cegelec Oil & Gas Portugal, S.A.	**6**	-	-	-	-	-	6
VINCI Energies Portugal, S.A.	**121**	-	-	-	-	-	121
Sotécnica Açores, Unipessoal, Lda	**2**	-	-	-	-	-	2
Sixense Portugal, Lda.	**9**	-	-	-	-	-	9
Trafiurbe, S.A.	**10**	-	-	10	-	-	-
Axianseu II Digital Consulting, S.A	**476**	-	-	-	-	-	476
Etratraf, SA	**-**	-	-	-	-	-	-
Emplogest, S.A.	**1**	-	-	-	-	-	1
	813.887	772.200	-	19.035	22.022	-	630

2023	Total	Não Corrente		Corrente			
		Empréstimos	Garantias prestadas por fornecedores	Fornecedores	Acréscimos de gastos	Proveitos diferidos	Imposto corrente
		(Nota 25)	(Nota 29)	(Nota 30)	(Nota 30)	(Nota 30)	(Nota 19)
VINCI Airports, SAS	**811.157**	772.200	-	15.916	23.041	-	-
Axianseu, S.A.	**90**	-	-	90	-	-	-
Sotécnica, S.A.	**1.233**	-	-	1.225	8	-	-
Rodio Portugal, S.A.	**35**	-	-	-	-	-	35
VINCI Mobility, S.A	**4**	-	-	-	4	-	-
VINCI Concessions, SAS	**98**	-	-	-	98	-	-
CME, S.A.	**265**	-	-	159	106	-	-
Cegelec, Lda.	**4**	-	-	4	-	-	-
Cegelec Oil & Gas Portugal, S.A.	**43**	-	-	-	-	-	43
VINCI Energies Portugal, S.A.	**386**	-	-	-	-	-	386
Trafiurbe, S.A.	**116**	-	-	116	-	-	-
Axianseu II Digital Consulting, S.A	**754**	-	-	-	-	-	754
Longo Plano, S.A.	**-**	-	-	-	-	-	-
Etratraf, SA	**8**	-	-	-	-	-	8
	814.185	772.200	-	17.511	23.257	-	1.226

iii) As transações com entidades relacionadas, verificadas nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2024 e 2023 e registadas na demonstração dos resultados consolidada, têm a seguinte composição:

2024	Total	Rédito	Fornecimentos e serviços externos	Gastos com pessoal	Outros Rendimentos	Outros gastos	Gastos de financiamento	Outros resultados financeiros
		(Nota 31)	(Nota 32)	(Nota 33)	(Nota 35)	(Nota 36)	(Nota 38)	(Nota 40)
VINCI Airports, SAS	**93.383**	29	17.664	1.520	-	-	53.059	21.111
PTDF-Portugal Duty Free, LDA	**93.288**	92.936	-	-	-	-	-	351
Axianseu, S.A.	**236**	3	234	-	-	-	-	-
Sotécnica, S.A.	**7.787**	95	7.693	-	-	-	-	-
Rodio Portugal, S.A.	**2**	2	-	-	-	-	-	-
Sunmind Portugal, Unipessoal, Lda	**379**	9	370	-	-	-	-	-
VINCI Assurances, SAS	**2.265**	-	2.265	-	-	-	-	-
Longo Plano, SA	**-**	-	-	-	-	-	-	-
VINCI Concessions, SAS	**1.181**	-	394	788	-	-	-	-
VINCI, S.A.	**39**	6	34	-	-	-	-	-
CME, S.A.	**28**	9	19	-	-	-	-	-
Cegelec, Lda.	**435**	2	434	-	-	-	-	-
Cegelec Oil & Gas Portugal, S.A.	**2**	2	-	-	-	-	-	-
VINCI Mobility, S.A.	**11**	-	11	-	-	-	-	-
Sotécnica Açores, Unipessoal, Lda	**2**	2	-	-	-	-	-	-
VINCI Energies Portugal, S.A.	**7**	7	-	-	-	-	-	-
Sixense Portugal, Lda.	**2**	2	-	-	-	-	-	-
Trafiurbe, S.A.	**312**	2	310	-	-	-	-	-
Freyssinet, Lda.	**2**	2	-	-	-	-	-	-
Cabo Verde Airports, S.A.	**716**	716	-	-	-	-	-	-
Axianseu II Digital Consulting, S.A	**2**	2	-	-	-	-	-	-
	200.081	93.825	29.427	2.308	-	-	53.059	21.462

2023	Total	Rédito	Fornecimentos e serviços externos	Gastos com pessoal	Outros Rendimentos	Outros gastos	Gastos de financiamento	Outros resultados financeiros
		(Nota 31)	(Nota 32)	(Nota 33)	(Nota 35)	(Nota 36)	(Nota 38)	(Nota 40)
VINCI Airports, SAS	**67.585**	121	15.563	432	-	-	48.437	3.033
PTDF-Portugal Duty Free, LDA	**89.440**	89.116	-	-	-	-	-	324
Axianseu, S.A.	**747**	2	745	-	-	-	-	-
Sotécnica, S.A.	**6.513**	85	6.428	-	-	-	-	-
Rodio Portugal, S.A.	**2**	2	-	-	-	-	-	-
Sunmind Portugal, Unipessoal, Lda	**376**	6	370	-	-	-	-	-
VINCI Assurances, SAS	**2.039**	-	2.039	-	-	-	-	-
Longo Plano, SA	**14**	-	14	-	-	-	-	-
VINCI Concessions, SAS	**758**	-	390	367	-	-	-	-
VINCI, S.A.	**26**	-	26	-	-	-	-	-
CME, S.A.	**13**	13	-	-	-	-	-	-
Cegelec, Lda.	**542**	2	540	-	-	-	-	-
Cegelec Oil & Gas Portugal, S.A.	**2**	2	-	-	-	-	-	-
VINCI Mobility, S.A.	**59**	-	59	-	-	-	-	-
Sotécnica Açores, Unipessoal, Lda	**2**	2	-	-	-	-	-	-
VINCI Energies Portugal, S.A.	**2**	2	-	-	-	-	-	-
Sixense Portugal, Lda.	**2**	2	-	-	-	-	-	-
Trafiurbe, S.A.	**213**	1	212	-	-	-	-	-
Freyssinet, Lda.	**2**	2	-	-	-	-	-	-
Cabo Verde Airports, S.A.	**116**	116	-	-	-	-	-	-
Axianseu II Digital Consulting, S.A	**2**	2	-	-	-	-	-	-
	168.454	89.475	26.387	799	-	-	48.437	3.357

iv) As transações relacionadas com investimentos são como se segue:

	2024	2023
VINCI Airports, SAS	230	-
Sotécnica, S.A.	3.971	4.489
CME, S.A.	954	740
Cegelec, Lda.	106	100
Axianseu, S.A.	66	33
TG Concept	132	64
Trafiurbe, S.A.	-	2
	5.459	5.428

48. OUTRAS DIVULGAÇÕES

Para efeitos de realização do investimento na Cabo Verde Airports, S.A., em apreço, a ANA, S.A. solicitou autorização ao Estado Português para participar na Concessão dos Aeroportos de Cabo Verde, tendo a mesma sido aprovada. Neste sentido, a ANA, S.A. tem de assegurar a independência entre concessões, através da separação de atividades e responsabilidades, designadamente no que respeita à partilha de receita ou a eventuais financiamentos de atividades fora da concessão relativa aos aeroportos nacionais.

De forma a demonstrar esta independência apresenta-se abaixo os impactos que participação na associada têm tanto na ANA S.A., assim como no Grupo ANA.

ANA, S.A.			Grupo ANA	
2024	2023		2024	2023
		Ativo		
		Não Corrente		
11.257	11.257	Investimentos em Associadas	15.232	11.890
11.257	11.257		15.232	11.890
		Corrente		
-	116	Dívidas a Receber Comerciais e Outras	-	116
-	116		-	116
11.257	11.373		15.232	12.006
		Capital Próprio		
716	116	Resultado Líquido	4.058	749
716	116		4.058	749
		Demonstração de Resultados		
-	116	Rédito	-	116
716	-	Outros Rendimentos	716	-
-	-	Participação nos Resultados de Associadas	3.342	633
716	116		4.058	749
		Fluxos de Caixa		
		Pagamentos respeitantes a:		
-	(11.250)	Investimentos financeiros	-	(11.250)
-	(11.250)	Fluxos das atividades de investimento	-	(11.250)

49. EVENTOS SUBSEQUENTES

Em janeiro de 2025 o Ministério Público interpôs junto do Supremo Tribunal Administrativo ação judicial relativamente, entre outras, à decisão da APA de isenção de Avaliação de Impacto Ambiental do projeto do Pier Sul, Pier Central e Apron Sul do Aeroporto de Lisboa. A ANA, S.A. não acompanha o entendimento do Ministério Público, tendo apresentado a devida contestação. Estas obras tinham sido determinadas pelo Estado através da RCM 201/2023 de 28 de dezembro de 2023.

Em 16 de janeiro de 2025, na sequência da entrega pela ANA, S.A. do *High Level Report* do Novo Aeroporto de Lisboa, o Concedente determinou que a ANA, S.A. deve preparar a Candidatura ao NAL a qual deverá ser apresentada nos 36 meses seguintes, conforme o estabelecido no contrato de concessão.

Em 17 de janeiro de 2025, o Concedente determinou através da RCM nº 1-D/2025 a criação da Estrutura de Gestão e Acompanhamento dos Projetos de Aeroportos (EGAPA), "com a missão de gerir e acompanhar as matérias relacionadas com o aumento da capacidade aeroportuária do aeroporto de Lisboa e concretização do NAL (…) bem como de assegurar a gestão corrente dos restantes direitos e obrigações previstos nos contratos de concessão". A EGAPA será presidida pelo IMT, I.P. e coadjuvado por um representante da UTAP e um representante da CEJURE.

Na RCM nº 58/2025 de 18 de março de 2025 o Concedente determinou um conjunto de medidas para reduzir o impacto do ruído gerado pelo Aeroporto de Lisboa nas populações dos municípios de Lisboa, Loures, Vila Franca de Xira e Almada, das quais se destaca o Programa Menos Ruído, que consiste no financiamento, pelo Fundo Ambiental instituído pelo Decreto-Lei n.º 42-A/2016, de intervenções nos edifícios habitacionais de uso sensível ao ruído. A ANA, S.A. fica com a responsabilidade do financiamento do isolamento acústico dos recetores especialmente sensíveis - saúde e educação, no interior do Ln 55 e nas condições definidas no Programa Bairro.

50. APROVAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Estas demonstrações financeiras, consolidadas e separadas, foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 7 de maio de 2025. 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:

_____

Alexandre Boris Georges Victor Lapeyre

_____

Francisco José Simões Crespo Vieira Pita

_____

Raphaël Alain Louis Pourny

_____

Karen Strougo

_____

Nicolas Dominique Notebaert

_____

Miguel Frutuoso Lopo Hipólito Pires Mateus

_____

Patricia Fernandez Garcia

_____

Remi Guy Ferdinand Maumon-Falcon de Longevialle

_____

Guillaume Bernard Marie Dubois

_____

Pierre Hughes Paul Louis Schmit

RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS **2024**

IV — RELATÓRIOS, OPINIÕES E PARECERES

ANA AEROPORTOS DE PORTUGAL

POWERED BY VINCI AIRPORTS

Deloitte & Associados, SROC S.A.
Registo na OROC nº 43
Registo na CMVM nº 20161389
Av. Eng. Duarte Pacheco, 7
1070-100 Lisboa
Portugal

Tel: +(351) 210 427 500
www.deloitte.pt

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 2024 (que evidenciam um total de 2.661.243 milhares de Euros e 2.633.697 milhares de Euros, respetivamente, e um total de capital próprio consolidado de 1.238.101 milhares de Euros e separado de 1.212.486 milhares de Euros, incluindo um resultado consolidado líquido atribuível ao Grupo de 516.685 milhares de Euros e um resultado separado líquido de 510.647 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 o anexo às demonstrações financeiras consolidadas e separadas, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

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 2024 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.

MAKING AN IMPACT THAT MATTERS since 1845

bsi ISO 22301 Business Continuity Management CERTIFIED ISO/IEC 27001 Information Security Management CERTIFIED

"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, aceda a www.deloitte.com/pt/about.

A Deloitte é líder global na prestação de serviços de Audit & Assurance, Tax & Legal, Consulting, Financial Advisory e Risk Advisory a quase 90% da Fortune Global 500® entre milhares de empresas privadas. Os nossos profissionais apresentam resultados duradouros e mensuráveis, o que reforça a confiança pública nos mercados de capital, permitindo o sucesso dos nossos clientes e direcionando a uma economia mais forte, a uma sociedade mais equitativa e a um mundo mais sustentável. Com mais de 175 anos de história, a Deloitte está presente em mais de 150 países e territórios. Saiba como as 415.000 pessoas da Deloitte criam um impacto relevante no mundo em www.deloitte.com.

Tipo: Sociedade Anónima | NIPC e Matrícula: 501776311 | Capital social: € 981.020,00
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

© 2025. Para informações, contacte Deloitte & Associados, SROC S.A.

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 do Grupo e 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;
- planeámos e executamos a nossa auditoria para obtermos prova de auditoria suficiente e apropriada relativa à informação financeira das entidades ou unidades dentro do Grupo como base para formar uma opinião sobre as demonstrações financeiras consolidadas e separadas. Somos responsáveis pela orientação, supervisão e revisão do desempenho do trabalho efetuado para efeitos da auditoria do Grupo e somos os responsáveis finais pela nossa opinião de auditoria;
- comunicamos com os encarregados da governação, 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, 13 de maio de 2025

_____

Deloitte & Associados, SROC S.A.
Representada por Carlos Alberto Ferreira da Cruz, ROC
Registo na OROC n.º 1146
Registo na CMVM n.º 20160758

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL SOBRE O RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS DE 2024

Senhores Accionistas,

Nos termos do mandato que nos foi conferido e em cumprimento do disposto na alínea g) do n° 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 2024.

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, S.A., acompanhando os trabalhos de auditoria e fiscalizando a sua independência. Tomámos conhecimento da Certificação Legal das Contas, com a qual concordamos.

Reunimos ainda com os serviços de auditoria interna da Empresa, reuniões essas que permitiram 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 2024, o qual apresenta um volume de negócios, não incluindo os montantes de serviços de construção (IFRIC 12) e já descontado dos incentivos ao desenvolvimento de tráfego aéreo, de aproximadamente 1.289.489 milhares de euros (sendo da ANA 1.212.874 milhares de euros), o que representa um acréscimo de cerca de 17,7 % em relação ao ano anterior, correspondendo a fluxos de cerca de 69 milhões de passageiros a comparar com cerca de 66 milhões no exercício anterior.

O EBITDA do Grupo cifrou-se nos 878.892 milhares de euros (sendo da ANA 866.894 milhares de euros), o que representa um acréscimo de cerca de 18,7 % em relação ao ano anterior (sendo da ANA 18,9 %), ascendendo o Resultado Líquido do exercício de 2024 a 516.685 milhares de euros (sendo da ANA 510.647 milhares de euros) a comparar com 416.695 milhares de euros (sendo da ANA 403.788 milhares de euros) do exercício anterior.

Face à análise substancial efectuada, o Conselho Fiscal entende que o Relatório de Gestão responde às exigências legais em vigor e que 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° 2 do artigo 452º do Código das Sociedades Comerciais.

Face ao exposto, somos de parecer que os Senhores Accionistas:

(a) Aprovem o Relatório de Gestão, bem como os demais Documentos de Prestação de Contas, individuais e consolidados, referentes ao exercício de 2024, apresentados pelo Conselho de Administração;

(b) Deliberem 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 455º do Código das Sociedades Comerciais.

O Conselho Fiscal expressa os seus agradecimentos ao Conselho de Administração da ANA, aos responsáveis pela Direcção Financeira, aos Serviços de Auditoria Interna e

aos demais colaboradores, bem como à Sociedade de Auditores e Revisores Oficiais de Contas, Deloitte & Associados, SROC, S.A. pela colaboração prestada e pelo apoio dispensado à realização do seu trabalho.

Lisboa, 13 de Maio de 2025

O Conselho Fiscal

Dr. Jacques dos Santos
(Presidente)

Dr. José Manuel Oliveira Vitorino
(Vogal)

Dr. Rui Lavandeira
(Vogal)

RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS 2024

ANA AEROPORTOS DE PORTUGAL

POWERED BY VINCI AIRPORTS