

EDITAL N.º 19 /2025

Assunto: Atribuição da Concessão de Exploração do Aeródromo Municipal de Cascais e Respetivo Serviço Público de Apoio à Aviação Civil – Procedimentos Preliminares.


CARLOS MANUEL LAVRADOR DE JESUS CARREIRAS, Presidente da Câmara Municipal de Cascais,

Faço público que, em reunião da Câmara Municipal, foi aprovada a proposta 1750-2024 [GPPE], "Atribuição da Concessão de Exploração do Aeródromo Municipal de Cascais e Respetivo Serviço Público de Apoio à Aviação Civil – Procedimentos Preliminares", cuja deliberação se anexa ao presente edital.

Para constar, se publica o presente Edital e outros de igual teor, que vão ser publicitados nos lugares de estilo.

Cascais, 13 de janeiro de 2025

O Presidente da Câmara Municipal de Cascais



Carlos Carreiras

CERTIDÃO

Certifico que nesta data existam exemplares de igual teor do Edital que antecede, na Loja Cascais, na sede das Juntas de Freguesia do concelho de Cascais, bem como na ~~morada~~ ~~indizada~~, para os fins no mesmo expressos.

Por ser verdade, passo a presente certidão, que dato e assino.

Cascais, 21/01/2025.

O Fiscal Municipal,

Luís Paulo



PROPOSTA A REUNIÃO DE CÂMARA

Proposta nº **1750-2024 [GPRE]**

Pelouro: **Presidência**

Assunto: Atribuição da concessão de exploração do Aeródromo Municipal de Cascais e Respetivo Serviço Público de Apoio à Aviação Civil - Procedimentos preliminares

Considerando que:

- a) O Aeródromo Municipal de Cascais (AMC) é um importante equipamento para o desenvolvimento do Concelho de Cascais;
- b) O AMC está localizado numa região de grande potencialidade turística, o que lhe permite captar um fluxo acentuadamente crescente de tráfego do setor da aviação executiva e de negócios;
- c) O desenvolvimento preconizado pelo Município de Cascais ao nível das acessibilidades, potenciou a atratividade da utilização do AMC ao nível dos voos de transporte não regular, sobretudo no segmento de tráfego da aviação executiva;
- d) O AMC constitui uma alternativa ao Aeroporto Internacional de Lisboa Humberto Delgado, mormente ao nível do tráfego de aeronaves de até 40 toneladas;
- e) Pretende-se requalificar o AMC, promovendo uma nova centralidade no concelho de Cascais, com a criação de novos postos de trabalho, apostando na especialização ("clusters") como motor de desenvolvimento local e fator de atração de atividades conexas ao setor aeroportuário;
- f) Revela-se primordial potenciar a criação de uma oferta específica de formação universitária e técnico-profissional que contribua para colmatar as necessidades crescentes de profissionais especializados no setor aeronáutico;
- g) O AMC está atualmente sob exploração direta da Cascais Dinâmica - Gestão de Economia, Turismo e Empreendedorismo, E.M., S.A., empresa municipal que resultou da fusão das anteriores empresas municipais Arcascais - Entidade Empresarial Gestora do Aeródromo de Cascais, E.E.M. e Fortaleza de Cascais, E.E.M.;
- h) Em 2003 e 2007 o Município de Cascais promoveu concursos públicos conducentes à celebração de contrato de concessão de exploração do AMC e respetivo Serviço Público de Apoio à Aviação Civil, os quais acabaram por ficar desertos por ausência ou exclusão de propostas;



- i) Pretende-se agora voltar a equacionar a atribuição da concessão de exploração do AMC e Respetivo Serviço Público de Apoio à Aviação Civil.

Tenho a honra de propor que a Câmara Municipal delibere:

Mandar os serviços camarários competentes para, em articulação com a Cascais Dinâmica, entidade gestora do Aeródromo, desencadear os procedimentos necessários para as análises técnica, económica e jurídica conducentes à instrução de um procedimento concursal para a atribuição da concessão de exploração do Aeródromo Municipal de Cascais e Respetivo Serviço Público de Apoio à Aviação Civil, de acordo com os seguintes pressupostos:

1. O objeto do procedimento deve considerar a ampliação, as operações de manutenção e a exploração da infraestrutura do Aeródromo de Cascais, englobando as faixas de domínio, edificações e terrenos, bem como as áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e de exploração relacionadas.
2. Deve ser considerado como requisito de candidatura ao procedimento a constituição de um pólo de ensino de formação universitária especializada e técnico-profissional, com oferta de cursos superiores e outros, relacionados com as atividades do setor aeronáutico.
3. O procedimento a desencadear deverá ser de âmbito internacional, com pré-qualificação dos concorrentes que deverão observar os seguintes requisitos mínimos:
 - a. Participação de entidades a reunir sob a forma de consórcio, mediante a apresentação de instrumento de compromisso da respetiva constituição, cuja vigência não poderá ser inferior ao prazo de vigência contratual da concessão, incluindo o prazo passível de prorrogação;
 - b. O consórcio deverá integrar pelo menos um operador aeroportuário e uma instituição de ensino superior que cumpram os seguintes requisitos de experiência:
 - i. O operador aeroportuário deverá comprovar:
 1. Experiência de gestão de pelo menos 1 (uma) infraestrutura aeroportuária dedicada à aviação executiva;
 2. Experiência mínima comprovada de 10 (dez) anos no setor da aviação, em pelo menos uma das seguintes atividades:
 - a. Gestão de aeronaves;
 - b. Gestão de infraestruturas aeroportuárias em funcionamento; ou
 - c. Prestação de serviços de formação no setor da aviação a terceiros;
 - ii. A instituição de ensino superior deverá comprovar:
 1. Um número mínimo de 5.000 (cinco mil) estudantes em cursos conferentes de grau académico;



2. Oferta de formação graduada em Engenharia Aeronáutica e/ou Aeroespacial;
 3. Capacitação de formação especializada e/ou técnico profissional;
 4. Posição no QS World University Ranking entre o 1º e o 1.000º lugar.
- iii. O consórcio vencedor do procedimento concursal deverá constituir sociedade em consórcio com o objeto da gestão da infraestrutura aeroportuária.
4. Ficam de fora do âmbito da concessão a prestação dos serviços destinados a apoiar e a garantir a segurança à navegação aérea na área de tráfego do aeródromo, sendo atribuição exclusiva da respetiva autoridade nacional competente a aquisição, a instalação, a operação e a manutenção dos equipamentos relacionados com os serviços de informação aeronáutica, gestão de tráfego aéreo, meteorologia, comunicação e auxílios em área terminal de tráfego aéreo, busca e salvamento, bem como outros serviços auxiliares de proteção ao voo, com exceção dos auxílios visuais da responsabilidade do concessionário ficando este, no entanto, responsável por toda a infraestrutura necessária para que os equipamentos sob responsabilidade da autoridade nacional competente pela navegação aérea estejam aptos a operar.
 5. A infraestrutura aeroportuária destina-se exclusivamente à operação dos seguintes tipos de passageiros e carga:
 - a. Aviação comercial não regular;
 - b. Aviação executiva;
 - c. Táxi aéreo e trabalho aéreo;
 - d. Tráfego não comercial (de emergência, de busca e salvamento, militar e de Estado);
 - e. Aviação privada (voos particulares);
 - f. Aviação comercial regular doméstica de passageiros e carga, com origem e destino em Portugal.
 6. A vigência da concessão terá um prazo máximo de 50 (cinquenta) anos, que poderá ser prorrogado por novo prazo de até 25 (vinte e cinco) anos.
 7. Devem ser consideradas como obrigações do concessionário, sem prejuízo das demais obrigações que vierem a ser previstas no âmbito do procedimento concursal, as seguintes:
 - a. prestar serviços de embarque, desembarque, aterragem, permanência, armazenagem e manuseamento de cargas, bem como os demais serviços relacionados com a infraestrutura aeroportuária;
 - b. explorar o complexo aeroportuário, providenciando aos seus utilizadores os níveis de serviço adequados ao bom funcionamento da infraestrutura;



- c. manter as instalações, os bens e os equipamentos instalados no aeródromo, cumprindo a legislação e regulamentação em vigor;
 - d. executar as obras de expansão e de adequação da infraestrutura que vierem a ser previstas no procedimento concursal e no Plano de Gestão da Infraestrutura a apresentar pelo concessionário;
 - e. atender às especificações mínimas da infraestrutura aeroportuária exigidas para a prestação dos serviços durante toda a vigência da concessão, mediante a realização de investimentos e/ou ações de gestão operacional com vista ao cumprimento desses requisitos;
 - f. a integração pelo concessionário dos trabalhadores atualmente afetos à exploração do aeródromo;
 - g. providenciar os recursos necessários à prestação de todo o serviço de atendimento aos utilizadores do aeródromo;
 - h. estabelecer parcerias com terceiros para a integração dos serviços aeroportuários nas redes de mobilidade urbana do concelho de Cascais e da Área Metropolitana de Lisboa;
 - i. assumir integralmente os contratos que envolvam a cessão de espaços no aeródromo, conforme as condições contratadas, mediante sub-rogação integral dos seus direitos e deveres;
8. O concessionário deverá apresentar um Plano de Gestão da Infraestrutura (PGI) para assegurar ao Município de Cascais e restantes partes interessadas no complexo aeroportuário que o concessionário possui um planeamento adequado e implementará as medidas necessárias ao cumprimento do contrato de concessão, nomeadamente dos níveis de serviço e a garantia da qualidade do mesmo, durante todo o período da concessão. O PGI deverá ser revisto a cada 5 (cinco) anos, avaliando a capacidade da infraestrutura, a atualização da previsão da procura e correspondentes indicadores de desempenho para os investimentos a realizar durante o período da concessão, assegurando os padrões operacionais e as melhorias programadas necessárias ao cumprimento dos níveis de serviço previstos, bem como das especificações regulamentares exigidas.
9. A concessão deve prever os seguintes investimentos obrigatórios, a serem executados pelo concessionário, num valor mínimo de €35.000.000,00 (trinta e cinco milhões de euros):
- a. Dotar o terminal de passageiros dos equipamentos e sistemas necessários a uma adequada operação;
 - b. As áreas de triagem e/ou conexão de bagagens e cargas devem ser adequadamente dimensionadas, otimizando os fluxos dos equipamentos de apoio e de forma adequada aos procedimentos de operação terrestre;
 - c. As vias internas da infraestrutura aeroportuária, de acesso ao terminal de passageiros, aos parques de estacionamento e às demais áreas da infraestrutura deverão dispor de iluminação adequada e sinalização horizontal e vertical clara, objetiva e adequada aos seus utilizadores;

- d. Deverá ser apresentado um plano de integração do sistema de acesso aos terminais com a rede de mobilidade urbana do concelho de Cascais e da Área Metropolitana de Lisboa.
10. O desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária deverá, sempre que possível, facilitar o fornecimento de combustíveis sustentáveis e a disponibilidade de energia verde, na forma de eletricidade ou hidrogénio, para utilização nas aeronaves executivas e comerciais.
11. As futuras expansões do aeródromo devem prever a aterragem/descolagem de helicópteros e veículos elétricos de aterragem/descolagem vertical que:
- Permitam a chegada e a saída de passageiros sem cruzamento da pista de aterragem/descolagem;
 - Tenham capacidade de carregamento elétrico rápido dos veículos;
 - Possuam acesso rápido ao terminal de passageiros, com pórticos de segurança dedicados à aviação geral.
12. A remuneração do concessionário deverá ser composta por receitas operacionais e não operacionais, permitidas pela legislação em vigor, nomeadamente as decorrentes das operações aeroportuárias, alugueres de espaços em áreas operacionais e não operacionais, estacionamento de viaturas, venda de combustível e energia para aeronaves, entre outras que venham a ser previstas no procedimento concursal.
13. A cobrança de taxas e preços aeroportuários e não aeroportuários deverá ser baseada em critérios objetivos e não discriminatórios, sendo obrigação do concessionário seguir as boas práticas previstas pelas organizações internacionais do setor.
14. O desempenho do concessionário na execução do contrato deverá ser objeto de avaliação a cada 5 (cinco) anos, no âmbito de um Plano de Avaliação e Desempenho, aferindo a conformidade da infraestrutura aeroportuária e dos níveis de serviço prestados com o PGI proposto pelo concessionário para o período em análise.
15. Em caso de não conformidade com o PGI identificada no âmbito da avaliação de desempenho, deverá ser previsto um mecanismo de ajustamento do prazo de vigência do contrato de concessão, através da redução do prazo remanescente ponderada pelo grau de não conformidade apurado, devendo, no entanto, ser salvaguardada a possibilidade de restituição desse prazo mediante nova avaliação nos termos em que vierem a ser definidos no caderno de encargos.
16. O concessionário terá a obrigação de pagar ao contraente público:
- Um montante mínimo de 15 (quinze) milhões de euros a título de direito de entrada, aquando da celebração do contrato de concessão, que serão destinados à execução de investimentos necessários e inadiáveis no Aeródromo de Cascais a realizar até ao início da concessão;
 - Uma renda mensal fixa a determinar;
 - Uma renda anual variável em função da Receita Operacional Bruta decorrente da exploração da infraestrutura aeroportuária, a determinar.

Concessão Aerodromo Cascais

ID	Modo de Tarefa	Nome da Tarefa	Duração	Início	Conclusão	05 Jan '25	12 Jan '25	19 Jan '25	26 Jan '25
10	★	Análise propostas e relatório	15 dias	Seg 11-08-25	Sex 29-08-25	S	D	S	T
11	★	Audiência prévia	5 dias	Seg 01-09-25	Sex 05-09-25	S	D	S	T
12	★	Relatório final e decisão de adjudicação	20 dias	Seg 08-09-25	Sex 03-10-25	S	D	S	T
13	★?	Habilitação, Caução, Contrato				S	D	S	T
14	★	Habilitação e caução	15 dias	Seg 06-10-25	Sex 24-10-25	S	D	S	T
15	★	Contrato e publicações	8 dias	Seg 27-10-25	Qua 05-11-25	S	D	S	T

