

REPÚBLICA DE CABO VERDE



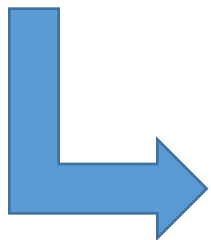
GOVERNO DE
CABO VERDE

Contrato de Concessão do Serviço Público Aeroportuário



Breve Enquadramento Legal

• Após um longo caminho procedimental e negocial, em cumprimento dos normativos atualmente em vigor (**Lei n.º 64/IX/2019, de 12 de agosto**, que estabelece o atual regime jurídico da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil e o **Decreto-Lei n.º 52/2019, de 05 de dezembro**, que aprova as Bases da Concessão e estabelece o quadro geral contratual da concessão aeroportuária)



- É possível afirmar que este contrato apresenta
- um conjunto de ganhos face aos *Standards* Internacionais

Ganhos Contratuais face aos Standards Internacionais

A) Razões Sociais

- (i) Recursos Humanos – integração de até 382 Colaboradores da ASA
- (ii) Compromisso de subcontratação a cidadãos nacionais e a empresas cabo-verdianas

B) Razões Económicas

(i) Pagamento Inicial

- a. EUR 35.000.000 na data de início da Concessão; e
- b. EUR 45.000.000 no momento em que se registre a recuperação do tráfego registado em 2019 ou, no primeiro trimestre de 2025, valendo como *trigger* o primeiro destes dois a ocorrer.

(ii) Taxa de remuneração anual e partilha de receitas;

Ganhos Contratuais face aos Standards Internacionais

- **B) Razões Económicas (cont.)**

- **(iii) Plano de investimento e capex**

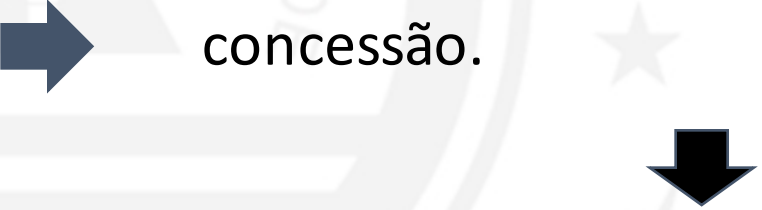
- a. Capex obrigatório: entre 2022 e 2027 🇪🇺 EUR 96.000.000
 - b. Capex contratual: ao longo de 40 anos 🇪🇺 EUR 619.000.000

- **(iv) Partilha de economias de capex e de refinanciamento**

- **C) Razões estratégicas e de desenvolvimento**

- **(i)** Previsão de construção de novos aeroportos;
 - **(ii)** Transformação de Cabo Verde num *Hub* Aéreo internacional;
 - **(iii)** Identificação de um Parceiro estratégico:

A. RAZÕES SOCIAIS – Recursos Humanos

- Compromissos da Concessionária quanto a recursos humanos:
 - Transferência para os quadros do pessoal da concessionária de pelo menos 306 colaboradores da ASA havendo, ainda, a possibilidade de integração de mais 76 colaboradores que estão, nesta altura, em avaliação pela ASA;
 - Indigitar para trabalhar na sede da concessão colaboradores expatriados.
 - Estado de Cabo Verde assumirá todas as responsabilidades relativas aos trabalhadores transferidos da ASA, existentes na data do início da concessão, desde que a responsabilidade resulte de uma ocorrência antes da data de início da concessão.
 - Os custos de disputa resultante das reivindicações, até um prazo máximo de dois anos após o início da concessão e um valor total de 1 milhão de euros, serão da responsabilidade do Concedente (Estado de Cabo Verde).
- 

A. RAZÕES SOCIAIS – Subcontratação a nacionais

- A Concessionária compromete-se a assegurar a **subcontratação a cidadãos nacionais e a empresas cabo-verdianas;**
- ✓ Nos processos de subcontratação, a Concessionária compromete-se a priorizar os cidadãos nacionais de Cabo Verde e as empresas cabo-verdianas controladas por cidadãos cabo-verdianos, desde que os mesmos ofereçam condições de preço, qualidade, garantias e prazos de entrega equivalentes aos disponíveis no mercado internacional;
- ✓ A Concessionária compromete-se a subcontratar, pelo menos, 33% das atividades aeroportuárias reguladas subcontratadas por ano a cidadãos nacionais de Cabo Verde e a empresas cabo-verdianas controladas por cidadãos cabo-verdianos;
- ✓ Excetua-se os casos em que a Concessionária demonstre razoavelmente ao Concedente que aqueles cidadãos e empresas não podem desenvolver competitivamente as referidas atividades, no que respeita às condições acima elencadas.

B. RAZÕES ECONÓMICAS – Pagamento Inicial

A Concessionária pagará ao Concedente pelo direito à concessão, por um período de 40 anos, uma comissão de entrada (*upfront fee*) **no valor de EUR 80.000.000**, entregue em duas tranches:

- (i) **EUR 35.000.000** na data de início da Concessão (cumpridas as condições precedentes acordadas); e
- (ii) **EUR 45.000.000** no momento em que se registre a recuperação do tráfego registado em 2019 ou, no primeiro trimestre de 2025, valendo como *trigger* o primeiro destes dois a ocorrer.

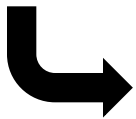
B. RAZÕES ECONÓMICAS – Taxa de remuneração anual e partilha de receitas

- O Concedente terá direito a receber, no final de cada ano, a seguinte remuneração:
 - 2022-2041 – 2,5% das receitas brutas;
 - 2042-2051 – 3,5% das receitas brutas;
 - 2052-2061 – 7% das receitas brutas;
- Caso as receitas da Concessão ultrapassem as receitas previstas, a Concessionária terá de partilhar receitas adicionais com o Concedente, de acordo com o seguinte mecanismo:
 - i) 4% adicionais sobre receitas até 10% superiores às receitas previstas;
 - ii) 8% adicionais sobre as receitas superiores às receitas previstas em mais de 10%.

B. RAZÕES ECONÓMICAS – Plano de investimento e Capex

CAPEX obrigatório:

Investimentos obrigatórios serão realizados entre 2022 e 2027 🗣️ EUR 96.000.000



CAPEX obrigatório:

- Remodelação dos aeródromos;
- Extensão da pista do Aeroporto da Boa Vista;
- Melhoria dos terminais;
- Melhoria da imagem dos aeroportos;
- Redução do impacto ambiental e cumprimento dos regulamentos aeroportuários emanados pela autoridade aeronáutica nacional, bem como as normas da ICAO.

B. RAZÕES ECONÓMICAS – Plano de investimento e Capex

O contrato de concessão prevê que os investimentos obrigatórios devam ser realizados num determinado prazo limite.



- O Caso os investimentos obrigatórios não sejam concluídos nas datas definidas e que constam do contrato de concessão, a concessionária pagará uma multa de 0,15% do montante estimado do trabalho por cada dia de atraso até ao valor máximo de 10% do valor orçamentado para cada investimento.
- A concessionária ficará isenta do pagamento de multa, se se verificar que o atraso no investimento se deve a motivo de força maior. A definição de evento de força maior ficará assente no contrato de concessão.



B. RAZÕES ECONÓMICAS – Plano de investimento e Capex

CAPEX não obrigatório:



- Todo o investimento em obras que estão vinculadas ao crescimento do tráfego aéreo.

- A concessionária apenas realizará estes investimentos caso a evolução do tráfego corresponda ao tráfego previsto na oferta vinculativa.
- No caso de as previsões de crescimento do tráfego aéreo não corresponderem ao mínimo previsto, a concessionária não é obrigada a realizar tais investimentos.

Total de EUR 619.000.000
(para os 40 anos da concessão)

- EUR 281.000.000  ampliação das infraestruturas aeroportuárias;
- EUR 338.000.000  manutenção pesada.

- Contudo deverá garantir os níveis de serviço acordados no Contrato de Concessão, para cada um dos aeroportos / aeródromos (níveis de serviço ótimo da IATA).

B. RAZÕES ECONÓMICAS – Partilha de economias de Capex

- A não realização dos investimentos obrigatórios (espoletados pelas condições do Contrato de Concessão ou de tráfego) obrigam a Concessionária a compensar o Concedente em 35% das poupanças em CAPEX face ao previsto no caso base.

B. RAZÕES ECONÓMICAS – Partilha de economias de refinanciamento

- O refinanciamento das operações encontra-se previsto na minuta do Contrato de Concessão, mas carece de prévia autorização do concedente (prazo máximo de 30 dias), não podendo a Concessionária, sem acordo expresso entre as partes, optar por contratos de financiamento mais onerosos.
- O Concedente terá direito a uma compensação equivalente a 33% dos ganhos conseguidos em contrato de refinanciamento.

B. RAZÕES ECONÓMICO-FINANCEIRAS – Sumário

PRINCIPAIS COMPONENTES FINANCEIRAS DA CONCESSÃO



PAGAMENTO INICIAL



PARTILHA DE RECEITA



PARTILHA DE RECEITA ACIMA DO CASO BASE

Receitas Reais/ Estimadas	Percentagem Incremental
100% - 110%	4,0%
>110%	8,0%



PARTILHA DE REFINANCIAMENTO



PARTILHA DE CAPEX



CAPEX TOTAL⁽¹⁾



C. RAZÕES ESTRATÉGICAS E DE DESENVOLVIMENTO

- (i) Previsão de construção de novos aeroportos
- (ii) Transformação de Cabo Verde num *Hub* Aéreo internacional
- (iii) Identificação de um Parceiro Estratégico

Um Parceiro Estratégico – a VINCI Airports

- a. Encontra-se **entre os cinco primeiros gestores aeroportuários**, reconhecidos pela excelência na prestação dos serviços de exploração aeroportuária, a nível mundial;
- b. Assegura **experiência técnica e de exploração aeroportuária, idoneidade e capacidade financeira**;
- c. Apresenta **experiência internacional** comprovada em concessões aeroportuárias;
- d. Demonstra **capacidade para assegurar o cumprimento** de forma pontual e adequada, das obrigações que decorrem das bases;
- e. Apresenta uma proposta que **contribui para o crescimento da economia nacional**;
- f. Assume compromissos em matéria de **estabilidade laboral**.

Próximas Diligências

1. Publicação da minuta do Contrato de Concessão e respetiva assinatura

- Com a assinatura do contrato de concessão, entrará em vigor o “Período de Transição”
- **Duração:** 6 meses;
- **Prestação de Caução:** apresentação pela Concessionária de uma garantia ou depósito caução no valor de EUR 2.000.000 a favor do Concedente, que será perdida em favor deste em caso de incumprimento das condições precedentes ou desistência da Concessionária;
- **Prorrogação do Período:** o período de transição pode ser prorrogado até 2 vezes, por três meses cada, com o agravamento da caução em 25% por cada prorrogação.

Próximas Diligências

- **2. Preenchimento das Condições Precedentes para o Início da Concessão**
- O Início da Concessão (no prazo máximo de 12 meses após a Data de Assinatura do Contrato) depende do preenchimento de determinadas condições pelas Partes, que se encontram legalmente previstas.
- **3. Acompanhamento do contrato por uma Equipe Técnica Especializada**
- Considerando a complexidade do contrato de concessão e a necessidade de constante acompanhamento técnico especializado que a respetiva execução reclama, foi criada uma equipa multidisciplinar com a missão de acompanhamento da concessão atribuída à VINCI Airports, de modo a assegurar que os interesses que subjacentes à concessão possam ser, a todo o tempo, acautelados.

A Concessão da Gestão Aeroportuária em Cabo Verde traz ao setor e ao país uma mudança de paradigma relevante, que acarreta um conjunto de oportunidades significativas e desafios futuros que devem ser endereçados.

1 | CONTEXTO DA OFERTA



A **Oferta Vinculativa** foi preparada num contexto de elevada incerteza decorrente da pandemia da COVID-19 e dos desafios por esta impostos aos sectores do turismo e aviação. Este enquadramento traduziu-se num alargar do período negocial, que originou um intervalo superior a um ano entre a data da Oferta e o Contrato de Concessão em discussão. Não obstante, com a evolução da situação pandémica, tem-se observado uma recuperação do apetite de investimento e interesse no sector.

2 | CONSIDERAÇÕES SOBRE OFERTA



A Minuta estabilizada do Contrato de Concessão, e a respetiva Oferta subjacente, contemplam um **modelo de remuneração** e uma série de **mecanismos de partilha** entre o Governo de CV e o Parceiro aliado a um **investimento significativo** numa infraestrutura **crítica para o país**.

3 | CONSIDERAÇÕES PARA O FUTURO



A concretização da Concessão da Gestão Aeroportuária em Cabo Verde traz uma mudança de paradigma do sector que apresenta um conjunto de desafios que aconselha a que exista um conjunto de adaptações e mecanismos por forma a garantir o seu sucesso, entre os quais:

1. Constituição de uma Unidade de Acompanhamento - equipa dedicada responsável pelo acompanhamento contínuo do Projeto;
2. Papel da Entidade Reguladora : terá um papel na supervisão do sector com impacto quer para Concedente quer para Concessionária.



GOVERNO DE
CABO VERDE

MUITO OBRIGADO!