



Exmos. Senhores

Dr. José Luís Arnaut
Presidente do Conselho de Administração
ANA – Aeroportos de Portugal
Rua D – Edifício 120 Aeroporto de Lisboa
1700-008 Lisboa

Eng. Thierry Ligonnière
Presidente da Comissão Executiva
ANA – Aeroportos de Portugal
Rua D – Edifício 120 Aeroporto de Lisboa
1700-008 Lisboa

SUA REFERÊNCIA:
788755

SUA COMUNICAÇÃO DE :
16.07.2025

NOSSA REFERÊNCIA
Nº: 1143/2025
ENT.:3564/2025
PROC. Nº:12.03

DATA:
16-09-2025

ASSUNTO: Entrega do Relatório das Consultas (“*Stakeholder Consultation Report*”), referente ao novo aeroporto de Lisboa – Aeroporto Luís de Camões

Exmos. Senhores Dr. José Luís Arnaut e Eng. Thierry Ligonnière,

Fazemos referência à entrega, pela ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (Concessionária), do Relatório das Consultas (“*Stakeholder Consultation Report*”) referente ao novo aeroporto de Lisboa (NAL) – o Aeroporto Luís de Camões –, no passado dia 16 de julho de 2025, no contexto do Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos Situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores, celebrado a 14 de dezembro de 2012, entre o Estado Português (Concedente) e a Concessionária (Contrato de Concessão).

Como nota inicial, gostaríamos de acusar, formalmente, a entrega do referido relatório, no passado dia 16 de julho, e de reconhecer o trabalho desenvolvido pela Concessionária na elaboração do mesmo, cujo conteúdo e entrega, embora contratualmente previstos, demonstram o compromisso da Concessionária com a concretização de um dos maiores projetos de infraestruturas da história do País.

Por isso mesmo, embora o Contrato de Concessão, não preveja, nesta fase, qualquer necessidade de resposta ou pronúncia, por parte do Concedente, aos vários relatórios intercalares que, posteriormente, integrarão a candidatura completa da Concessionária ao NAL (Candidatura Completa), o Concedente considera que é fundamental manter um diálogo construtivo com a Concessionária, durante a preparação da Candidatura Completa.

Este diálogo serve, precisamente, para assegurar o alinhamento entre o Concedente e Concessionária quanto às várias necessidades e vertentes do projeto, à medida do seu desenrolar, de forma a garantir (i) que a Concessionária elabora uma candidatura adequada, que sirva o interesse público, satisfaça de forma global as necessidades dos utilizadores, passageiros e trabalhadores, e (ii) que seja executado de forma ágil, dentro do tempo contratualmente definido para o efeito.

1. Especificações Mínimas para o NAL

A análise do Relatório das Consultas, demonstra que a visão dos *stakeholders*, quanto às especificações mínimas para o NAL, definidas no Anexo 16 do Contrato de Concessão (Especificações Mínimas), é a de que as mesmas estão, à data, parcialmente desatualizadas face às tendências atuais do setor. Sem esta auscultação, a Concessionária ver-se-ia obrigada a entregar um projeto técnico que não seria adequado à realidade atual, com prejuízo para o interesse público.

A eventual necessidade de atualizar as Especificações Mínimas já tinha, aliás, sido sinalizada pelo Concedente (por exemplo, na comunicação de resposta à entrega do Relatório Inicial, de 16 de janeiro de 2025), realidade que é, agora, confirmada pelos *stakeholders* e proposta pela Concessionária. As Especificações Mínimas consubstanciam os pressupostos técnicos, sobre os quais será elaborado o projeto técnico do NAL, pelo que as mesmas devem ser estabilizadas o quanto antes, caso necessário.

Nesse sentido, a Concessionária solicitou que fosse clarificado, pelo Concedente, quais as especificações a que devem obedecer os passos subsequentes – se as que estão, atualmente, plasmadas no anexo 16, do Contrato de Concessão, ou se as que resultam dos contributos prestados pelos *stakeholders*, consolidados no Relatório das Consultas.



Ora, analisado o Relatório das Consultas, o Concedente considera pertinente a grande maioria dos contributos recebidos dos *stakeholders*, manifestando apenas reservas quanto a poucas das propostas de alteração às Especificações Mínimas.

Com efeito, a maioria das Especificações Mínimas não foi objeto de qualquer proposta de alteração e, das nove propostas de alteração apresentadas, sete reúnem um consenso alargado entre *stakeholders*. Relativamente às duas propostas de alteração remanescentes (*i.e.*, especificações relativas à *fuel farm* e às instalações de *catering*), o Concedente considera necessário proceder a uma reflexão mais aprofundada sobre as mesmas, devendo a Concessionária proceder à elaboração do Relatório Técnico considerando a Especificação Mínima prevista na versão vigente do Anexo 16.

A apreciação preliminar do Concedente, relativa a cada uma das propostas de alteração de Especificações Mínimas, e respetiva fundamentação, foi consolidada na tabela que segue em anexo à presente comunicação, a qual foi elaborada tendo em consideração:

- (i) os contributos recolhidos dos principais *stakeholders*, vertidos no Relatório das Consultas; e
- (ii) contributos específicos adicionais, solicitados à Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), relativamente às propostas de alteração, da parte da Concessionária, que o Concedente considerou não estarem suficientemente fundamentadas.

Estando as Especificações Mínimas expressamente previstas no Contrato de Concessão (concretamente, no Anexo 16), a sua atualização formal comporta, necessariamente, uma alteração contratual, a materializar de acordo com a legislação aplicável.

Sem prejuízo, afigura-se que, apenas para o efeito da elaboração dos relatórios subsequentes (o Relatório Ambiental e, principalmente, o Relatório Técnico) mencionados na Cláusula 46.^a do Contrato de Concessão – para a qual as Especificações Mínimas consubstanciam pressupostos técnicos relevantes –, o Contrato de Concessão não impede que a Concessionária avance, desde já, com a preparação desses relatórios com base nas Especificações Mínimas otimizadas que o Concedente, na sua apreciação preliminar, considera pertinentes.

Assim, considerando o exposto:

- a) o Concedente irá encetar todas as diligências legalmente previstas para proceder à atualização formal do Anexo 16 do Contrato de Concessão, tendo em consideração as propostas da Concessionária que o Concedente considera pertinentes na sua apreciação preliminar, conforme o conteúdo da tabela em anexo à presente comunicação;
- b) entretanto, e sem prejuízo da alteração formal do Anexo 16, nos termos referidos na alínea anterior, o Concedente considera viável que a Concessionária avance com a preparação dos relatórios subsequentes, previstos na Cláusula 46.^a do Contrato de Concessão, com base nas Especificações Mínimas otimizadas que o Concedente considera pertinentes na sua apreciação preliminar, conforme o conteúdo da tabela anexa à presente comunicação;
- c) em paralelo, o Concedente fica disponível para, com observância da legislação aplicável, discutir as alterações às Especificações Mínimas relativamente às quais sinalizou ter reservas quanto à proposta de alteração apresentada pela Concessionária, conforme o conteúdo da tabela anexa à presente comunicação;
- d) em qualquer caso, a concretização das suprarreferidas alterações ao Anexo 16 do Contrato de Concessão têm como pressuposto de que ambas as Partes aceitam que esta vicissitude não configura – nem nos termos da lei, nem nos termos do Contrato de Concessão – um evento gerador do direito da Concessionária à reposição do equilíbrio económico-financeiro do Contrato de Concessão.

2. Diálogo com os Stakeholders e Projeções de Tráfego

O Concedente manifesta, desde já, o seu apreço e concordância com a abertura demonstrada pela Concessionária, em manter um diálogo contínuo com os *stakeholders* ao longo do processo de candidatura ao NAL, em particular no que respeita ao Relatório Técnico.

Com efeito, tal como demonstrado no Relatório das Consultas, os *stakeholders* são uma peça fundamental no processo do NAL, necessários para assegurar a racionalidade técnica do projeto, em linha com as necessidades dos utilizadores e passageiros.

Em particular, este diálogo contínuo revela-se importante, desde logo, para promover a qualidade do conteúdo do Relatório Técnico a elaborar pela Concessionária, assegurando a sua conformidade com o consenso obtido dos *stakeholders* na fase de elaboração do Relatório das Consultas, especialmente no que respeita à suprarreferida otimização de algumas especificações

mínimas constantes do Anexo 16 do Contrato de Concessão – como, por exemplo, a percentagem de stands de contacto e a inclusão de um *pier Walk-In Walk-Out*.

Adicionalmente, não podemos deixar de notar que o Relatório das Consultas evidencia um desalinhamento entre as expectativas dos *stakeholders* e as projeções de tráfego apresentadas pela Concessionária, em particular no horizonte de médio prazo, ou seja entre 2035 e 2045.

É fundamental que o projeto do NAL, e em particular o plano diretor correspondente à fase de abertura, esteja assente em previsões de tráfego realistas. Só assim será possível garantir um dimensionamento adequado da infraestrutura, que permita responder eficazmente à procura e acomodar eventuais desvios positivos face às previsões. Esta abordagem é essencial para evitar, no futuro, constrangimentos operacionais e limitações ao crescimento, como os que atualmente se verificam no aeroporto de Lisboa.

Desta forma, o Concedente entende que a previsão de tráfego e os seus pressupostos, devem ser revisitados o quanto antes, de forma a assegurar que o plano diretor da fase de abertura esteja plenamente alinhado com as expectativas de tráfego.

3. Considerações Finais

Por fim, embora se reconheça a proatividade da Concessionária na apresentação de diversas propostas preliminares para o modo de financiamento e a regulação dos direitos, obrigações, riscos e responsabilidades das Partes a propósito da concretização do NAL, designadamente uma matriz de responsabilidades detalhada, o Concedente entende que as mesmas deverão ser objeto de análise e discussão aprofundadas em momento oportuno, não se vinculando, por ora, ao seu conteúdo.

Efetivamente, como referido acima, o Contrato de Concessão não prevê qualquer pronúncia do Concedente sobre os relatórios intercalares, a integrar na Candidatura Completa, pelo que, sem prejuízo do que antecede:

- a) a presente comunicação não constitui, nem pode ser interpretada como constituindo, qualquer aceitação, expressa ou tácita, do Relatório das Consultas, cuja aceitação ou rejeição ocorrerá no contexto da apreciação da Candidatura Completa;



- b) a presente comunicação não constitui, nem pode ser interpretada como constituindo, qualquer aceitação, expressa ou tácita, total ou parcial, da Candidatura Completa, a qual deverá ser entregue e analisada nos termos definidos para o efeito, no Contrato de Concessão; e
- c) O Concedente reserva todos os direitos que lhe são legal e contratualmente conferidos, no contexto do Contrato de Concessão, em particular, no que toca ao seu Capítulo XI.

Sem mais, endereçamos os nossos melhores cumprimentos,

O Ministro de Estado e das Finanças

O Ministro das Infraestruturas e Habitação

Joaquim Miranda Sarmento

Miguel Pinto Luz

Anexo 1 - Especificações Mínimas para o NAL (Anexo 16) revistas

Referência	Especificação Mínima (Anexo 16)	Proposta de alteração ANA	Apreciação preliminar Concedente	Comentários
1.2 Aspectos Gerais i)	Deverá ser garantida a eficiência e eficácia da circulação de aeronaves no Lado Ar, reduzindo as distâncias percorridas por estas, no solo, e minimizando os atrasos da sua rotação.	NA	NA	NA
1.2 Aspectos Gerais ii)	Todas as infraestruturas serão planeadas de acordo com os requisitos da ICAO para os aeródromos de Código 4E/F.	NA	NA	No HLAR, a Concessionária propôs a redução dos caminhos de circulação para código F. No entanto, na proposta de Plano Diretor Atualizado constante do Relatório da Consulta aos <i>Stakeholders</i> propõe manter a EM original, por questões de redundância e para não restringir

				desenvolvimento futuro do NAL.
1.2 Aspetos Gerais iii)	Deverão ser adotadas distâncias de segurança (<i>clearances</i>) entre os eixos de pista(s) e caminhos de circulação, e eixos de caminhos de circulação entre si, de modo a possibilitar a operação de aeronaves de código F.	NA	NA	NA
1.2 Aspetos Gerais iv)	Os ramais de abastecimento do Aeroporto serão planeados e dimensionados de modo a garantir redundância no abastecimento de água, eletricidade, gás, telecomunicações e combustível.	NA	NA	NA
1.2 Pistas i)	O Novo Aeroporto de Lisboa será um aeródromo de Código 4E/4F que, a longo prazo, poderá dispor de quatro pistas paralelas.	NA	NA	NA
1.2 Implantação i)	A implantação do sistema de pistas terá em atenção os ventos no local, mediante análise de dados climatológicos da	NA	NA	NA

	responsabilidade da entidade nacional competente na matéria.			
1.2 Implantação ii)	De acordo com as recomendações da ICAO o número e orientação das pistas têm de permitir um Fator de Usabilidade do aeroporto não inferior a 95% para aeronaves que operem nesse aeroporto.	NA	NA	NA
1.2 Implantação iii)	Esta cobertura de 95% terá em conta a componente dos ventos transversais que não exceder as intensidades conforme definido pela ICAO.	NA	NA	NA
1.2 Características Físicas i)	O comprimento e a largura da(s) pista(s) será o suficiente para garantir a operação (sem restrições em termos de peso ou alcance) de todos os tipos de aeronaves comerciais de passageiros e carga – incluindo o A380.	NA	NA	NA
1.2 Características Físicas ii)	Será tida em conta a Temperatura de Referência do Aeródromo no local de implantação, mediante a análise dos dados climatológicos	NA	NA	NA

	fornecidos pela entidade nacional competente.			
1.2 Pendentes das pistas i)	Deverá ser cumprido o estipulado pela ICAO para avião crítico de desenho do Aeródromo.	NA	NA	NA
1.2 Tipo e resistência do pavimento i)	O pavimento das pistas terá uma resistência apropriada para as aeronaves que irão operar no aeroporto.	NA	NA	NA
1.2 Pressupostos operacionais i)	As duas primeiras pistas deverão ter um comprimento aproximado de 4 000 m, estar afastadas, entre si de 1980 m e deverão poder ser operadas independentemente uma da outra.	Sugere-se reformulação da EM com as duas primeiras pistas de comprimento igual ou superior a 3500 m. O comprimento final de pistas deverá ser determinado após análise aprofundada da geometria das pistas e das necessidades operacionais (...).	Tendo em conta o consenso existente entre os <i>stakeholders</i> sobre esta matéria, o Concedente a considera pertinente a alteração proposta , podendo a Concessionária proceder à elaboração do Relatório Técnico com a EM otimizada , desde que assegurando que essa otimização permite a máxima flexibilidade na operação, nomeadamente a operação sem restrições de aeronaves código F.	NA

1.2 Pressupostos operacionais ii)	A capacidade estimada deste sistema estima-se em 90 a 95 ATM / hora.	NA	NA	NA
1.2 Pressupostos operacionais iil)	A localização das potenciais terceira e quarta pista, separadas respetivamente de 760 m de cada pista principal, deve possibilitar dois conjuntos de pistas paralelas, permitindo operações independentes entre si, ou de modo segregado, de acordo com as normas do Anexo 14 e SOIR (DOc. 9643) da ICAO.	O sistema deve permitir operações independentes triplas, pelo que a segunda e terceira pista devem estar separadas entre si por 1 525 m. Mantém-se a separação de 760 m entre a terceira e a quarta pista.	Tendo em conta o consenso existente entre os <i>stakeholders</i> sobre esta matéria, o Concedente a considera pertinente a alteração proposta , podendo a Concessionária proceder à elaboração do Relatório Técnico com a EM otimizada , em linha com o parecer da NAV.	NA
1.2 Caminhos de Circulação i)	Cada uma das pistas iniciais será servida por um conjunto de caminhos de circulação paralelos e duplos, ligados a uma rede de caminhos de circulação que distribuem o tráfego nas plataformas.	NA	NA	NA
1.2 Caminhos de Circulação ii)	Deverá ser previsto: a. Um sistema de caminhos de circulação paralelos duplos de ligação entre as duas pistas paralelas. b.	NA	NA	NA

	Caminhos de circulação de saída rápida de pista e de saída de pista em velocidade normal.			
1.2 Plataforma de estacionamento de aeronaves i)	Tipologia das posições de estacionamento de aeronaves: a. A plataforma de estacionamento adjacente ao Terminal de Passageiros deverá comodar todo o tipo de aeronaves.	NA	NA	NA
1.2 Plataforma de estacionamento de aeronaves ii)	Características físicas: a. Todas as posições de estacionamento de aeronaves deverão ter no mínimo 80 m de profundidade. b. Todas as posições de acesso direto na plataforma adjacente ao terminal deverão ter uma profundidade de 120 m.	Sugere-se a eliminação do comprimento mínimo de 120 m para as posições de contacto, e substituição pela referência ao cumprimento com a normativa aplicada e garantia de operação segura e eficiente.	Tendo em conta o consenso existente entre os <i>stakeholders</i> sobre esta matéria, o Concedente considera pertinente a alteração proposta , podendo a Concessionária proceder à elaboração do Relatório Técnico com a EM otimizada , desde que se garanta a máxima flexibilidade e operação segura .	NA
1.2 Plataforma de estacionamento de aeronaves iii)	Acesso às posições: Deverá ser previsto um duplo caminho de circulação de plataforma	NA	NA	NA

(*taxilane*) na plataforma adjacente ao Terminal de Passageiros, para facilitar as manobras de entrada e saída das aeronaves de e para a posição de estacionamento.

1.2 Plataforma de estacionamento de aeronaves iv)

Vias de serviço: Deverá ser prevista uma via de serviço na cabeceira das posições, com dois sentidos e de 24 m de largura (4 vias), para circulação de veículos na plataforma adjacente ao Terminal.

Vias de serviço: Deverá ser prevista uma via de serviço na cabeceira das posições, com dois sentidos **e de 20 m de largura** (4 vias), para circulação de veículos na plataforma adjacente ao Terminal.

Apesar de os ***stakeholders*** NA **não se terem pronunciado especificamente** em relação ao **ajuste da largura das vias de serviço para 20 m total**, o Concedente entende a pertinência da alteração proposta, **podendo a Concessionária proceder à elaboração do Relatório Técnico com a EM otimizada**, desde que sejam mantidas as **áreas de manobra associadas a cada stand e a distância de 5 m de buffer ao terminal**, em linha com as contribuições adicionais recebidas da ANAC.

1.2 Plataforma de estacionamento de aeronaves v)	Parqueamento de equipamentos de assistência em terra (GSE): Deverão ser previstas áreas para parqueamento de equipamentos de assistência em terra, e veículos na zona adjacente às plataformas de estacionamento de aeronaves.	NA	NA	NA
1.2 Plataforma de estacionamento de aeronaves vi)	Redes de abastecimento das plataformas (<i>facilities</i>): Nas plataformas de abastecimento de aeronaves, mormente destinadas à operação das aeronaves de passageiros, deverão ser disponibilizadas redes de abastecimento de: combustíveis, energia elétrica, ar pré-condicionado, água potável e recolha de resíduos de aeronaves.	NA	NA	NA
1.2 Pressupostos Operacionais i)	Deverá ser respeitado um rácio de posições de estacionamento de aeronaves em contacto <i>versus</i> posições remotas de, no mínimo, 75% das posições a disponibilizar em cada fase de desenvolvimento.	Sugere-se substituir a especificação mínima por 90% dos passageiros processados em contacto (<i>pier service</i>), em média, incluindo pontes de	Tendo em conta o consenso existente entre os <i>stakeholders</i> sobre esta matéria, o Concedente considera pertinente a alteração proposta, podendo a Concessionária	O Concedente considera fundamental manter um diálogo aberto com os principais stakeholders relativamente a este

embarque e *walk-in walk-out*.

proceder à elaboração do Relatório Técnico com a EM otimizada desde que se garanta, em todas as fases de desenvolvimento do NAL, o cumprimento do objetivo de assegurar 90% e garantindo que o rácio efetivo de posições de estacionamento de aeronaves em contacto versus posições remotas nunca seja inferior a 70%.

ponto, assegurando que a tipologia e a configuração das posições de estacionamento é consensualizado com os mesmos durante o processo de elaboração do Relatório Técnico. Adicionalmente, uma vez que a EM passa a contemplar um parâmetro operacional - a percentagem de passageiros processados em contacto - o Concedente entende que este deverá ser definido como indicador de nível de serviço, a discutir nas Fases Subsequentes.

1.2 Sinalização luminosa i)	Deverão ser previstos: a. Sistemas de sinalização luminosa de pistas e linhas de aproximação, e de caminhos de circulação. b. Sistema de controlo e proteção de pista. c. Sistema de comando e controle da sinalização luminosa. d. Sinalização de obstáculos e iluminação de plataformas.	NA	NA	NA
1.2 Ajudas à navegação i)	Deverá ser previsto um sistema de aterragem por instrumentos de precisão (ILS) de categoria III b, em todas as pistas.	NA	NA	NA
1.2 Energia de emergência i)	Deverá ser prevista energia de emergência de acordo com os requisitos de categoria III b.	NA	NA	NA
1.2 Torre de controlo de tráfego aéreo i)	Implantação: a) A implantação da Torre de Controlo deverá garantir uma linha de visão nítida e desobstruída das soleiras das pistas.	NA	NA	NA

1.2 Torre de controlo de tráfego aéreo ii)	Outros requisitos; a) Os requisitos em termos de altura da torre, e demais características nomeadamente equipamentos e materiais, deverão respeitar as especificações da NAV.	NA	NA	NA
1.2 SLCI (Salvamento e Luta Contra Incêndios) i)	A categoria 10 de proteção de socorros do Anexo 14 da ICAO deve ser assegurada em respeito pelos tipos de aeronaves que o Aeródromo irá receber.	NA	NA	NA
1.2 SLCI (Salvamento e Luta Contra Incêndios) ii)	Têm de ser asseguradas localizações para a estação principal e complementar que garantam o cumprimento dos tempos de resposta preconizados pela ICAO e INAC.	NA	NA	NA
1.3 Aspetos Gerais i)	Conceção: A conceção das instalações do Terminal de Passageiros, na abertura, deverá ter em conta os volumes de tráfego previstos para os cinco anos seguintes.	NA	NA	NA

1.3 Aspetos Gerais ii)	Localização: As instalações do complexo do Terminal de Passageiros, respetivos acessos e zona de desenvolvimento comercial, ficarão localizados entre as duas pistas construídas à partida.	NA	NA	NA
1.3 Aspetos Gerais iii)	Conceito de exploração: Será adotado um conceito de processador central, servido de <i>piers</i> de embarque e desembarque, dedicados ao tráfego internacional e doméstico, com circuitos eficientes para a transferência rápida (MCT) de passageiros e bagagens.	NA	NA	NA
1.3 Aspetos Gerais iv)	Interface com o Lado Ar (posições em contacto): As plataformas de estacionamento para as aeronaves comerciais de passageiros serão adjacentes a Terminal de Passageiros com posições de estacionamento de aeronaves de acesso direto, a	Sugere-se a substituição desta EM pela priorização do uso das posições de contacto com ponte de embarque de passageiros para os passageiros das companhias FSC.	Tendo em conta o consenso existente entre os <i>stakeholders</i> sobre esta matéria, o Concedente considera pertinente a alteração proposta, podendo a Concessionária proceder à elaboração do	NA

	partir do terminal através de pontes telescópicas.		Relatório Técnico com a EM otimizada.	
1.3 aspetos Gerais v)	Interface com o Lado Terra (<i>curbsides</i>): a. Serão garantidas duas vias à frente da área de partidas do Terminal, e duas vias à frente da área de chegadas do Terminal. b. A zona de <i>curbside</i> localizada em frente ao edifício do Terminal de Passageiros deverá ser coberta de modo a proteger os passageiros das intempéries.	NA	NA	NA
1.3 aspetos Gerais vi)	Sustentabilidade: a) Deverão ser implementados, desde a fase de planeamento e de projeto, critérios de sustentabilidade, nomeadamente a adoção de soluções de baixo consumo energético, a adoção de soluções que requeiram baixa manutenção e a aproximação às emissões zero de carbono.	NA	NA	NA
1.3 Critérios de Planeamento i)	As instalações do Terminal de Passageiros serão dimensionadas por forma a garantir o nível de	NA	NA	NA

	serviço C como definido no “ <i>Airport Development Reference Manual</i> ” da IATA.			
1.3 Critérios de Planeamento ii)	Deverá ser garantida uma circulação clara e simples dos passageiros com um mínimo de mudanças de piso.	NA	NA	NA
1.3 Critérios de Planeamento iii)	Deverá ser integrado num único Terminal o maior número possível de posições de estacionamento de aeronaves.	NA	NA	NA
1.3 Pressupostos operacionais i)	A distância a percorrer pelos passageiros desde o <i>curbside</i> até ao check-in será inferior a 300m.	NA	NA	NA
1.3 Pressupostos operacionais ii)	Para distâncias a percorrer no interior do Terminal superiores a 300m serão disponibilizados equipamentos de apoio à mobilidade.	NA	NA	NA
1.3 Pressupostos operacionais iii)	As instalações do Terminal de Passageiros devem suportar critérios de utilização flexível e segmentação temporal variável de acordo com as características do tráfego.	NA	NA	NA

1.4 Acesso do Lado Terra Aspetos gerais i)	Deverão ser implementados critérios de sustentabilidade, como a aproximação às emissões zero de carbono.	NA	NA	NA
1.4 Acesso ferroviário i)	Deverá ser considerado o acesso ferroviário, ao NAL com ligação às redes ferroviária suburbana e nacional.	NA	NA	NA
1.4 Acesso rodoviário i)	O acesso rodoviário deve proporcionar o nível de serviço B no dia de abertura e um nível de serviço C no fim do período de planeamento.	NA	NA	NA
1.4 Acesso rodoviário ii)	Deverá ser acautelada a necessidade de acessos rodoviários redundantes.	NA	NA	NA
1.4 Estacionamento automóvel i)	Deverá ser disponibilizado um acesso facilitado ao Terminal de Passageiros, a partir das diferentes áreas de estacionamento incluindo do parque de rent-a-car.	NA	NA	NA
1.5 Instalações Complementares Aspetos Gerais i)	Serão planeados complexos de Carga Aérea, Manutenção de Aeronaves áreas de suporte da	NA	NA	NA

	atividade aeroportuária e asseguradas áreas para construção da infraestrutura para a aviação geral.			
1.5 Carga aérea e correio i)	Deverá ser prevista uma área de processamento de carga que resposta a requisitos de planeamento em linha com 7 toneladas/ano/m2, evoluindo para 10 toneladas/ano/m2, e que disponha de acesso ao lado ar e do lado terra.	NA	NA	NA
1.5 Manutenção de aeronaves i)	Deverá ser reservado espaço para o desenvolvimento de um complexo dedicado à manutenção de aeronaves com acesso ao lado ar e lado terra.	NA	NA	NA
1.5 Manutenção de equipamento de assistência em terra (GSE) i)	Trata-se de uma área a dimensionar de acordo com a quantidade de equipamento de assistência em terra, baseada nas previsões de tráfego e que deverá dispor de acesso ao lado ar e do lado terra.	NA	NA	NA

**1.5 Abastecimento
de combustível –
Fuel Farm**

As instalações de armazenagem de combustível deverão garantir, em cada fase de desenvolvimento do Aeroporto, uma autonomia de 5 dias.

Sugere-se reformular a EMN com um prazo de 3 dias de autonomia no mínimo

O Concedente entende que, NA **não existindo um consenso generalizado** quanto à alteração da atual solução de EM, e considerando que essa alteração não se encontra devidamente justificada, a **Concessionária** **dever elaborar o Relatório Técnico em conformidade com a EM original (5 dias de autonomia).**

O Concedente mantém-se, no entanto, disponível para discutir uma eventual otimização desta solução, nomeadamente pelo desenvolvimento de uma solução de fuel farm de natureza expansível, que acompanhe as várias fases de desenvolvimento do NAL e a evolução de combustíveis alternativos.

1.5 Instalações de catering i)	Deverá ser disponibilizada uma zona de preparação de refeições com um mínimo de 0,52 m2 por refeição.	Sugere-se a remoção desta EM	Tendo em conta o consenso existente entre os <i>stakeholders</i> sobre esta matéria, o Concedente considera pertinente a remoção desta EM.	NA
1.5 Instalações de catering ii)	Estão também previstos dois edifícios, um a construir pelo gestor aeroportuário com acesso ao lado ar e ao lado terra.	Sugere-se a remoção desta EM	O Concedente não concorda com a remoção desta EM, devendo a Concessionária elaborar o Relatório Técnico em conformidade com a EM original , para assegurar os serviços de catering. Os referidos edifícios devem cumprir com a legislação nacional e europeia, bem como as orientações da ICAO aplicáveis. Além disso, e conforme proposto pela Concessionária, devem ser tido em conta os requisitos identificados pela	

		Cateringpor, constantes do Relatório dos Stakeholders.	
		Sem prejuízo, o Concedente mantém-se disponível continuar a discutir eventuais otimizações das instalações de catering, nomeadamente aquando do desenvolvimento do Relatório Técnico.	
1.5 Aviação Geral i)	Desenvolvimento baseado nas previsões dos movimentos de aeronaves de aviação geral e táxis aéreos, com acesso ao lado ar e do lado terra.	NA	NA