

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 №: 1143/2025 ENT.:3564/2025

DATA: 16-09-2025

PROC. №:12.03

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.

2



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

REPÚBLICA PORTUGUESA

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.

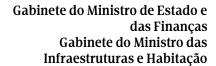
3. Considerações Finais

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;

5





 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.

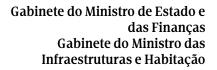
Sem mais, endereçamos os nossos melhores cumprimentos,

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 ANA	de	alteração	Apreciação preliminar Concedente	Comentários
1.2 Aspetos 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 Aspetos 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 Stakeholders 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 (clearances) 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



	ماد ماد ماد ماد معناناها ماد معناناها ماد معناناها ماد معناناها ماد ماد ماد ماد ماد التاباط ماد ماد التاباط ماد			
	responsabilidade da entidade			
4.2.1	nacional competente na matéria.	NI A	NI A	NI A
1.2 Implantação ii)	De acordo com as recomendações	NA	NA	NA
	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.			
1.2 Implantação iii)	Esta cobertura de 95% terá em	NA	NA	NA
	conta a componente dos ventos			
	transversais que não exceder as			
	intensidades conforme definido			
	pela ICAO.			
1.2 Características	O comprimento e a largura da(s)	NA	NA	NA
Físicas i)	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.			
1.2 Características	Será tida em conta a Temperatura	NA	NA	NA
Físicas ii)	de Referência do Aeródromo no			
•	local de implantação, mediante a			
	análise dos dados climatológicos			

Campus XXI



	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.	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	existente entre os stakeholders sobre esta matéria, o Concedente a considera pertinente a alteração proposta, podendo a Concessionária proceder à elaboração do Relatório Técnico com a EM	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.	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	existente entre os stakeholders sobre esta matéria, o Concedente a considera pertinente a	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 pitas 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.	comprimento mínimo de 120 m para as posições de contacto, e substituição pela referência ao cumprimento com a	existente entre os stakeholders sobre esta matéria, o Concedente considera pertinente a alteração proposta, podendo a Concessionária	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)

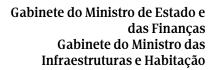
Vias de serviço: Deverá ser prevista uma via de serviço na cabeceira das posições, com dois sentidos e de 24 m de largura (4 vias), para circulação de veículos na plataforma adjacente ao circulação de veículos na Terminal.

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





embarque e walk-in walkout.

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

ponto, assegurando que a tipologia e a das de é estacionamento os mesmos durante o processo de elaboração do Relatório Técnico. Adicionalmente, uma vez que a EM passa a contemplar um parâmetro operacional а percentagem de passageiros processados em contacto 0 Concedente entende que este deverá ser definido como indicador de nível de serviço, a discutir nas Fases Subsequentes.



1.2 Sinalização	Deverão ser previstos:	NA	NA	NA
luminosa i)	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		IVA	IVA
	obstáculos e iluminação de plataformas.			
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	Outros requisitos;	NA	NA	NA
controlo de tráfego	a) Os requisitos em termos de		147.	14/1
aéreo ii)	altura da torre, e demais			
dereo iij	características nomeadamente			
	equipamentos e materiais,			
	deverão respeitar as			
4.2.61.61	especificações da NAV.	NIA.	NI A	NI A
1.2 SLCI	A categoria 10 de proteção de	NA	NA	NA
(Salvamento e Luta	socorros do Anexo 14 da ICAO			
Contra Incêndios)	deve ser assegurada em respeito			
i)	pelos tipos de aeronaves que o			
	Aeródromo irá receber.			
1.2 SLCI	Têm de ser asseguradas	NA	NA	NA
(Salvamento e Luta	localizações para a estação			
Contra Incêndios)	principal e complementar que			
ii)	garantam o cumprimento dos			
	tempos de resposta preconizados			
	pela ICAO e INAC.			
1.3 Aspetos Gerais	Conceção: A conceção das	NA	NA	NA
i)	instalações do Terminal de			
-	Passageiros, na abertura, deverá			
	ter em conta os volumes de			
	tráfego previstos para os cinco			
	anos seguintes.			



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



	partir do terminal através de pontes telescópicos.		Relatório Técnico otimizada.	com a EM
1.3 Aspetos Gerais	Interface com o Lado Terra	NA	NA	NA
v)	(curbsides): 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.			
1.3 Aspetos Gerais	Sustentabilidade: a) Deverão ser	NA	NA	NA
vi)	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.			
1.3 Critérios de	As instalações do Terminal de	NA	NA	NA
Planeamento i)	Passageiros serão dimensionadas			
•	por forma a garantir o nível de			



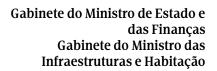
	serviço C como definido no "Airport Development Reference Manual" da IATA.			
1.3 Critérios de Planeamento ii)	Deverá ser garantida uma circulação clara e simples dos passageiros com um minino de mudanças de piso.	NA	NA	NA
1.3 Critérios de Planeamento iii)	Deverá ser integrado num único Terminal o maior 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
1.3Pressupostos 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	Deverão ser implementados	NA	NA	NA
Terra Aspetos	critérios de sustentabilidade,			
gerais i)	como a aproximação às emissões			
	zero de carbono.			
1.4 Acesso	Deverá ser considerado o acesso	NA	NA	NA
ferroviário i)	ferroviário, ao NAL com ligação às			
	redes ferroviária suburbana e			
	nacional.			
1.4 Acesso	O acesso rodoviário deve	NA	NA	NA
rodoviário i)	proporcionar o nível de serviço B			
	no dia de abertura e um nível de			
	serviço C no fim do período de			
	planeamento.			
1.4 Acesso	Deverá ser acautelada a	NA	NA	NA
rodoviário ii)	necessidade de acessos			
	rodoviários redundantes.			
1.4Estacionamento	Deverá ser disponibilizado um	NA	NA	NA
automóvel i)	acesso facilitado ao Terminal de			
	Passageiros, a partir das			
	diferentes áreas de			
	estacionamento incluindo do			
	parque de rent-a-car.			
1.5 Instalações	Serão planeados complexos de	NA	NA	NA
Complementares	Carga Aérea, Manutenção de			
Aspetos Gerais i)	Aeronaves áreas de suporte da			



	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



NA

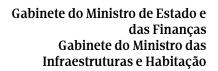


1.5 Abastecimento de combustível -**Fuel Farm**

As instalações de armazenagem Sugere-se reformular a O Concedente entende que, de combustível deverão garantir, EMN com um prazo de 3 em cada fase de desenvolvimento dias de autonomia no do Aeroporto, uma autonomia de mínimo 5 dias.

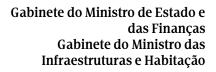
não existindo um consenso generalizado guanto alteração da atual solução de EM, e considerando que essa alteração não se encontra devidamente justificada, a Concessionária dever elaborar o Relatório Técnico em conformidade com a EM original (5 dias de autonomia).

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.	-	Tendo em conta o consenso existente entre os stakeholders 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.	•	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 NA previsões dos movimentos de aeronaves de aviação geral e táxis aéreos, com acesso ao lado ar e do lado terra.	NA NA