

GRUPO DE TRABALHO DE ACESSIBILIDADES AO AEROPORTO LUIS VAZ DE CAMÕES

SUMÁRIO EXECUTIVO

Lisboa, 9 de dezembro de 2025

Glossário:

AIA – Avaliação de Impacte Ambiental
AML – Área Metropolitana de Lisboa
ANA – ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.
Brisa – BCR - Brisa, Concessão Rodoviária, .S.A.
CRIL – Circular Regional Internade Lisboa
CTA – Campo de Tiro de Alcochete
DGPDN –Direção-Geral de Política de Defesa Nacional
DIA – Declaração de Impacte Ambiental
EIA – Estudo de Impacte Ambiental
EP – Estudo Prévio
IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.
LAV – Linha de Alta Velocidade
NAL – Novo Aeroporto de Lisboa
PVG – Ponte Vasco da Gama
RCM - Resolução do Concelho de Ministros
RTE-T - Rede Transeuropeia de Transportes
SEI – Gabinete do Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas
TTT – Terceira Travessia do Tejo

ÍNDICE

SUMÁRIO EXECUTIVO.....	4
A) Enquadramento e Objetivos Estratégico	5
B) Síntese dos Resultados Chave e Desafios Pendentes	6
C) Prazos Críticos e Responsabilidades.....	9
D) Responsabilidades – Chave	11
E) Ações Críticas (Ações a Desenvolver)	13
F) Recomendação Final.....	15
ANEXOS.....	16

Sumário Executivo

A) Enquadramento e Objetivos Estratégico

O presente relatório consolida os trabalhos do Grupo de Trabalho para as Acessibilidades ao Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), criado para analisar e propor soluções técnicas e estratégicas que assegurem acessos rodoviários e ferroviários eficientes, sustentáveis e integrados.

Através da Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 68/2024, de 27 de maio, foi constituído o Grupo de Trabalho das Acessibilidades ao NAL.

O seu modelo de funcionamento e respetiva operacionalização foram acordados entre as quatro entidades – Ministério das Infraestruturas e Habitação, Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) e ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (ANA), em reunião realizada a 17 de janeiro de 2025.

Foram realizadas várias reuniões do *Steering Committee* do Grupo de Trabalho, tendo em vista assegurar o acompanhamento contínuo e estruturado do trabalho em curso.

Além disso, foram criados subgrupos por eixo de atuação para promover a articulação entre as entidades e desenvolver os conteúdos colaborativamente.

- Grupo I – Acessibilidades Rodoviárias Curto Prazo (Fase de Obra)
- Grupo II – Acessibilidades Rodoviárias Médio / Longo Prazo
- Grupo III – Acessibilidade Ferroviária

A BCR - Brisa, Concessão Rodoviária, .S.A. (Brisa) acabou igualmente por integrar o Grupo de Trabalho, através do subgrupo das acessibilidades rodoviárias médio/longo prazo, uma vez que o seu contrato de concessão expressamente prevê que o seu objeto integra a “*ligação ao novo aeroporto de Lisboa*”.

A localização do NAL no Campo de Tiro de Alcochete (CTA), aprovada pelas RCM n.º 66/2024 e 68/2024, exige o desenvolvimento de uma rede estruturada de infraestruturas terrestres que garantam a ligação eficiente do aeroporto à Área Metropolitana de Lisboa (AML) e à Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), mas também, complementarmente, para o interior do território (Alto Alentejo/Beira Baixa), com potencial para reforçar a coesão territorial.

O objetivo deste Sumário Executivo é apresentar os resultados chave e as ações críticas necessárias para a tomada de decisão governamental, articulando as prioridades de desenvolvimento das acessibilidades (Rodoviárias e Ferroviárias) com as fases de construção do NAL (Fase 0 – Construção; Fase 1 – Abertura).

B) Síntese dos Resultados Chave e Desafios Pendentes

O Grupo de Trabalho identificou os principais eixos rodoviários (A33, EN10/A13/IC13, EN4, EM533, e eventual EN119/EN10) e ferroviários (Terceira Travessia do Tejo – TTT, Linha de Alta Velocidade – LAV) cuja implementação coordenada é crucial para a operacionalização do NAL.

Um dos principais desafios identificados foi a incerteza nas infraestruturas conexas e necessidade de coerência técnica, territorial e ambiental entre todos os projetos (NAL, TTT, LAV, A33, entre outros) exigindo uma articulação permanente entre o Plano Diretor da ANA e os projetos da IP e da Brisa.

Acesso Rodoviário Principal (a construir)

- **A33:** Acesso principal ao NAL, o novo troço da A33 interliga as autoestradas A12 e A13, com orientação Este-Oeste, a sul do perímetro aeroportuário, sendo que a definição do seu traçado definitivo e do nó de ligação ao aeroporto depende da conclusão do Plano Diretor do NAL e das condicionantes ambientais. Em termos de funcionalidade, importa avaliar a articulação entre a futura ligação da A33 ao NAL e o atual eixo de acesso ao Campo de Tiro de Alcochete, assegurado pela A12 e pela Ponte Vasco da Gama. Como atividade proposta, deverá ser definido o nó de ligação e garantida a redundância do acesso ao NAL. Adicionalmente, não obstante na 1ª fase não ser executada a ligação ao Terminal 2 (T2) do aeroporto, uma vez que este se estima ser necessário apenas num futuro mais longínquo as características do traçado da A33 devem viabilizar essa futura ligação.

- **Tráfego de Obra:** Utilização das redes municipais para o tráfego de obra. Definir corredores viários específicos e planos de gestão de tráfego adequados para a Fase 0.
- **Ligação da EN4 ao NAL:** Acesso do NAL à rede viária nacional (não portajada), a sul do NAL.. Esta nova via não tem nó de interligação com a A33.

Ter-se-á que definir e construir as acessibilidades /corredores viários para a obra, sendo ao cargo da ANA o desenvolvimento de estudos e projetos dentro do perímetro aeroportuário.

Acessos Rodoviários Complementares (a construir)

Construção dos acessos rodoviários, entre o perímetro aeroportuário e as seguintes vias:

- **EM533:** Acesso secundário à rede local, a sul do NAL.
- **EN10/A13/IC13:** Acesso complementar (funcionando igualmente como redundância) do NAL, no extremo nordeste do perímetro aeroportuário, à rede nacional (EN10) e indiretamente à autoestrada A13 e ao novo eixo IC13
- **EN119/EN10:** Pondera-se a necessidade de criar uma ligação direta da zona norte do NAL para a rede viária nacional (EN10) ou diretamente para a EN119 para servir os fluxos entre a zona norte 'industrial'/logística do NAL (designadamente carga, manutenção) e a rede nacional. Esta solução está dependente dos resultados do estudo de tráfego.

Além da construção das ligações do NAL às redes rodoviárias, será necessário considerar as características das vias existentes que suportarão os fluxos com origem / destino no NAL, nomeadamente, mas não exclusivamente:

- EN4 (requalificação prevista entre A33 e o nó de ligação ao NAL).
- EN118 (duplicação entre Alcochete e o entroncamento da EN118/EN119).
- EN119 (beneficiação entre o entroncamento da EN118/119 e a EN10).
- EM533 (beneficiação entre o nó de ligação ao NAL e a EN10).

De forma geral, será preciso verificar a compatibilidade das vias existentes e futuras na zona alargada face aos volumes de procura previstos nos vários horizontes temporais do NAL.

Revelam-se especialmente críticos a avaliação do funcionamento do Nó de Sacavém, que constitui o maior nó rodoviário entre a cidade de Lisboa e a Ponte Vasco da Gama, que suportará os fluxos com origem / destino no NAL, e que já hoje está sobrecarregado, bem como a avaliação do funcionamento do Nó A12/A33, que já atualmente se encontra sobrecarregado e que tem impacto na fluidez do tráfego Ponte Vasco Gama - A12 Sul e na A33 atual. Estas avaliações poderão determinar necessidades de intervenção que, depois de conhecidos os estudos de tráfego, terão de ser revisitadas.

Acessos Ferroviários

No que respeita aos Acessos Ferroviários (Alta Velocidade, *Shuttle* e Convencional), identifica-se como principal desafio a garantia de compatibilidade operacional da linha dentro do perímetro aeroportuário, nomeadamente tendo em conta a necessidade de passagem da infraestrutura ferroviária sob as pistas. Adicionalmente, mantém-se como elemento crítico a definição do *layout* da estação ferroviária e da respetiva acessibilidade para os utilizadores, tendo em consideração que o traçado ferroviário irá atravessar a área aeroportuária em túnel.

Como solução proposta, prevê-se que o novo aeroporto seja servido por uma ligação ferroviária dimensionada para 200 km/h, capaz de receber comboios convencionais e de alta velocidade. Esta ligação funcionará como um *bypass* ao traçado da LAV, que se aproxima do novo aeroporto, mas não o atravessa, permitindo assim a manutenção de um traçado direto, Barreiro-Évora, para velocidades até 300 km/h, bem como processos de licenciamento independentes.

A solução contempla ainda a construção de uma estação principal no Terminal 1, orientada no eixo Este-Oeste, garantindo uma integração eficiente com o terminal aeroportuário. A passagem da linha ferroviária sob as pistas e a zona *airside* será assegurada através de estruturas do tipo “Cut & Cover”.

Estudos Ambientais

Neste domínio, identifica-se como desafio crítico a necessidade de avaliação conjunta e cumulativa dos impactes ambientais de todas as infraestruturas (NAL, TTT, LAV, Acessos Rodoviários).

Como solução, prevê-se a articulação crítica dos Estudos de Impacte Ambiental (EIA), garantindo que os impactos decorrentes da ligação ferroviária sejam integrados pela ANA no EIA do aeroporto, com identificação clara dos dois proponentes responsáveis: ANA (Aeroporto), IP (ligação ferroviária). Além disso, considera-se a inclusão de critérios de resiliência climática.

Para melhor compreensão das Acessibilidades, consultar os Anexos 1 e 2, que apresentam as plantas de Acessibilidades do NAL.

C) Prazos Críticos e Responsabilidades

Tendo como objetivo a abertura do NAL para 2036/37 e considerando o horizonte de conclusão das acessibilidades prioritárias para 2034/35, identificam-se as etapas críticas que serão rigorosamente monitorizadas, bem como prazos intermédios, cuja responsabilidade está atribuída a cada entidade envolvida.

Já concluído, o estudo de viabilidade dos traçados ferroviários (LAV/Convencional) ficou definido em junho de 2025, sob a responsabilidade da IP.

O EIA do NAL, elaborado pela ANA Aeroportos, irá, na medida do possível, integrar os estudos de impactes ambientais decorrentes da ligação ferroviária, assegurando a identificação clara dos dois proponentes responsáveis: ANA, pelo aeroporto, e IP, pela infraestrutura ferroviária.

Prevê-se a submissão parcial deste EIA ao Concedente da ANA em janeiro de 2026, estando a entrega definitiva planeada para o 3.º trimestre de 2026.

No que diz respeito aos EP e aos EIA sob responsabilidade da Brisa – A33, ligação da EN4 ao NAL, e acesso EN10/A13/IC13 –, a conclusão está prevista para o 1.º trimestre de 2026. Este prazo poderá ainda ser ajustado em função da necessidade

de compatibilização com os restantes EP e EIA que impactem as vias aqui em causa.

A conclusão dos estudos, tanto do EP como do EIA da TTT e da LAV entre Barreiro e Évora, está prevista para o 1.º trimestre de 2026. A submissão para o início do processo de AIA encontra-se agendada para o 2.º trimestre do mesmo ano, ficando sob responsabilidade da IP.

No que respeita aos estudos dos acessos rodoviários complementares (EM533 e eventualmente EN119/EN10), o prazo de submissão dos EIA a processo de AIA ainda estão por definir pelos respetivos donos de obra.

Deste conjunto, a autarquia do Montijo pela ligação EM533 (a confirmar a necessidade de AIA) e a IP por outros estudos, caso se revelem necessários.

O Grupo de Trabalho identificou os seguintes prazos de desenvolvimento dos estudos:

Ações	2025		2026				2027	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Viabilidade Ferroviária (LAV e Convencional)	jun							
EIA do NAL								
Submissão Parcial do EIA ao Concedente			jan					
Sumissão Final do EIA ao Concedente					3.º Trim.			
Conclusão do EP / EIA da Brisa			1.º Trim.					
Submissão do EIA TTT (Lisboa / Barreiro)			2.º Trim.					
Submissão do EIA LAV (Barreiro / Évora)			2.º Trim.					
Submissão EIA Acessos Rodoviários Complementares	Por Definir							

As equipas da ANA e da IP estão a unir esforços para assegurar o cumprimento dos prazos estabelecidos, colaborando de forma próxima na integração do EIA do acesso ferroviário ao NAL no EIA da ANA, e coordenando-se para o processo junto da APA.

D) Responsabilidades – Chave

Tendo em vista o desenvolvimento do projeto, foram identificadas tarefas e a entidade responsável pelo seu desenvolvimento.

- **Estudos de procura e tráfego**

- **ANA**

- Responsabilidade por fornecer as previsões de procura relativa a atividade aeroportuária (matrizes O/D e repartição modal), aferindo o Plano Diretor.

- **IP**

- Responsabilidade por integrar os dados da ANA nos estudos de modelação da procura relativa à rede viária nacional e à rede ferroviária, e a oferta dos serviços ferroviários.

- **Brisa**

- Responsabilidade por integrar no seu modelo os dados de procura provenientes da ANA e fornecer os dados de tráfego das vias da sua responsabilidade .

- **Estudos técnicos**

- **IP / Brisa / ANA (Articulação)**

- Cabe à IP e à Brisa assegurar a articulação e compatibilização dos seus estudos e projetos ferroviários e rodoviários com o Plano Diretor da ANA. Conforme solicitado pela APA em reunião conjunta ocorrida em 28 de julho de 2025, o EIA da ligação ferroviária será, na medida do possível, integrado no EIA do NAL e será submetido num processo único de AIA, com identificação clara dos dois proponentes responsáveis: ANA

(Aeroporto), IP (ligação ferroviária), sendo entendimento comum que cada promotor assume as responsabilidades inerentes ao seu projeto. Assim, na componente ferroviária, a IP desenvolve o EIA do acesso ferroviário e fornece todos os elementos necessários para a ANA integrar os impactos da ligação ferroviária (**linha vermelha na Figura abaixo**) no EIA do NAL. É da responsabilidade da IP, desenvolver a componente ferroviária dentro e fora do perímetro do NAL, designadamente processo de avaliação, medidas mitigadoras e compensatórias, e resultado da DIA. A Brisa desenvolve os EP e EIA dos acessos rodoviários da sua responsabilidade e submete para processo de AIA, com margem para o fazer em simultâneo com o EIA do NAL. Ainda assim, nesta fase, ainda se aguarda a definição exata das características técnicas e geométricas, dos nós rodoviários de ligação ao NAL, nos pontos de contacto com o perímetro aeroportuário, que assegurem a compatibilização com as definições, em finalização, do Plano Diretor, a cargo da ANA.

Este entendimento terá de ser registado formalmente através de protocolo entre as partes.



Figura 1 - Acessos ferroviários do NAL

E) Ações Críticas (Ações a Desenvolver)

Foram identificadas ações que serão críticas para o desenvolvimento do projeto, bem como as entidades responsáveis pelo seu desenvolvimento, nos termos que se passam a descrever.

- **Definição das funcionalidades:**

Rodovia É preciso confirmar as características funcionais de todas as infraestruturas (vias, níveis de serviço, tempos de percurso e, ainda, valores estimados das taxas de portagem, quando aplicável).

É igualmente necessário avaliar a necessidade de dotar as vias existentes ou a construir com características que permitam acomodar vias dedicadas a transporte público rodoviário.

Ferrovia - É preciso confirmar os níveis de serviço previstos (tempos de percurso, frequências e preços) para os serviços de AV, *Shuttle* e convencional.

- **Definição de Traçados Rodoviários.**

A definição dos traçados e, em particular, dos nós de ligação ao NAL para a A33, EN4, EN10/A13/IC13 e EM533, deve ser articulado com a finalização do Plano Diretor do NAL.

- **Gestão do Tráfego de Obra (Fase 0).**

Será necessário alargar oportunamente os estudos de tráfego de obra para integrar as principais infraestruturas projetadas. Deverão ser definidos **corredores viários específicos** para a construção. No âmbito da definição e construção das acessibilidades/corredores viários para a obra, a ANA ou o respetivo agrupamento de empresas construtoras, devem efetuar a articulação com a IP, Municípios, e outras entidades, no sentido identificar as melhores alternativas.

- **Coordenação dos EIAs.**

Os Estudos de Impacte Ambiental para as ligações rodoviárias (A33, EN4, EM533, EN10/A13/IC13) devem ser articulados com o EIA do NAL para assegurar a avaliação conjunta dos impactes cumulativos. O EIA do Acesso Ferroviário ao NAL, desenvolvido pela IP, fornece todos os elementos necessários para a ANA integrar os impactes da ligação ferroviária no EIA do NAL, que será submetido a processo único de AIA, na medida do possível e com identificação clara dos dois proponentes responsáveis: ANA (Aeroporto), IP (ligação ferroviária).

O EIA rodoviário, em execução pela Brisa naturalmente, exige a necessária compatibilização de calendários entre os diferentes intervenientes, por forma a garantir que os EIA's aeroportuário e ferroviários, na matéria em que tocam no rodoviário, estão plenamente definidos para incorporação no EIA rodoviário, havendo o compromisso da Brisa de diligenciar para ter o seu EP/EIA preparado temporalmente em linha com a ANA e a IP, por forma a habilitar a APA a uma avaliação conjunta e integrada dos impactes ambientais das 3 infraestruturas;

- **Integração Ferroviária e Operacionalidade.**

Deve-se garantir a execução das obras ferroviárias (túnel e estação) dentro do perímetro do NAL **previamente ou durante a construção do aeroporto** para evitar severas limitações operacionais futuras.

- **Desminagem e descontaminação do CTA.**

Face à inexistência de projetos e calendários relativos à desmilitarização, incluindo a descontaminação dos solos da área do atual CTA – desmilitarização e descontaminação estas que são uma responsabilidade direta do Estado -, e tendo em conta o nível atual de detalhe dos projetos aeroportuário e ferroviário, ainda não é possível uma definição concreta das necessidades de mobilidade e acessibilidade associadas a essas fases.

Atualmente não é possível aferir o impacto de tráfego e peso que esta atividade gerará nas vias rodoviárias num primeiro momento. Não obstante, foram

identificadas potenciais pedreiras (que são do conhecimento da IP no âmbito da sua atividade corrente) e definidos corredores preferenciais para ligar estes polos de origem de inertes ao local do futuro aeroporto.

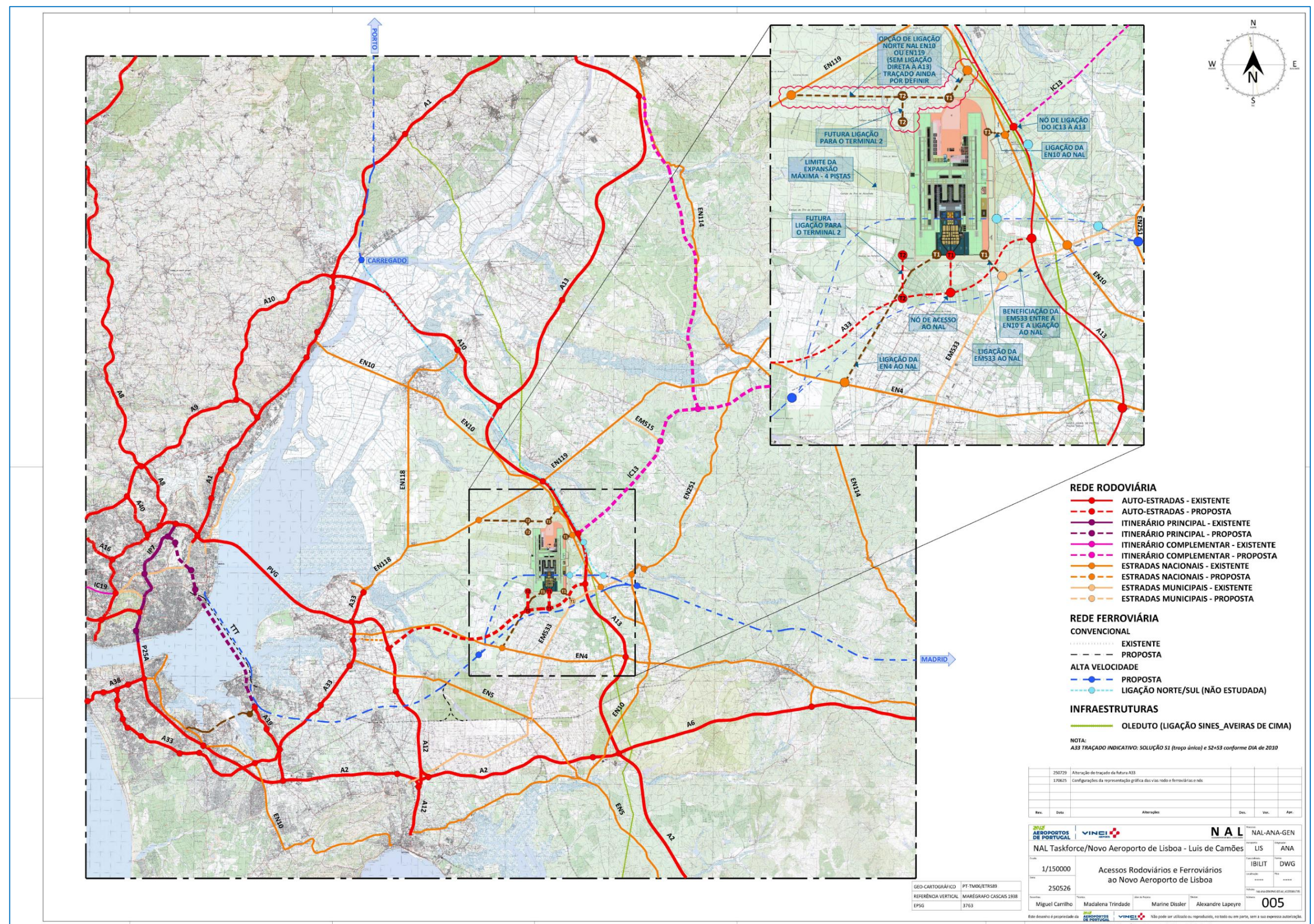
F) Recomendação Final

O êxito do empreendimento exige a articulação interinstitucional e a monitorização contínua.

Recomenda-se dar **continuidade ao Grupo de Trabalho**, através da manutenção dos contactos e canais estabelecidos entre as partes, mas não necessariamente com o mesmo formalismo, e com pontos de situação específicos consoante o progresso de cada frente de trabalho, a agendar pelos seus intervenientes.

Anexos

Anexo 1 – Planta de Acessibilidades do NAL, julho 2025



Anexo 2 – Planta de Acessibilidades do NAL, julho 2025 (pormenor)

