



Exma. Sra.
Dra. Ana Vieira da Mata
Presidente do Conselho de Administração
Autoridade Nacional da Aviação Civil
Rua B – Edifício 4 Aeroporto de Lisboa
1749-034 Lisboa

Exmo. Sr.
Dr. Pedro Ângelo
Presidente do Conselho de Administração
NAV Portugal, E. P. E.
Rua D – Edifício 121 Aeroporto de Lisboa
1700-008 Lisboa

Exmo. Senhor
Eugénio Fernandes,
Coordenador-Geral da EGAPA
Av.ª Barbosa du Bocage, 5
1049-039 Lisboa

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

Exmo. Senhor
Eng. Francisco Vieira Pita
Vogal da Comissão Executiva
ANA – Aeroportos de Portugal
Rua D – Edifício 120 Aeroporto de Lisboa
1700-008 Lisboa

SUA REFERÊNCIA:
789547

SUA COMUNICAÇÃO DE :
01.08.2025

NOSSA REFERÊNCIA
Nº: 6411/2025
ENT.:78774/2025
PROC. Nº:05.02.03

DATA:
04-11-2025

ASSUNTO: Plano de Expansão do Aeroporto Humberto Delgado – Relatório da ANA

Exmos. Senhores Eng. Thierry Ligonnière e Dr. Francisco Vieira Pita,

Fazemos referência à entrega, pela ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (“ANA”), da sua proposta de Plano de Expansão do Aeroporto Humberto Delgado (“Plano de Expansão”), na sequência da conclusão dos trabalhos do Grupo de Acompanhamento à Expansão do Aeroporto Humberto Delgado, constituído ao abrigo da Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2024, de 27 de maio (“RCM 67/2024”), que determina o desenvolvimento de um plano de investimentos para o Aeroporto Humberto Delgado, tendo em vista o aumento da capacidade declarada até ao máximo



de 45 movimentos por hora, e do Despacho n.º 6486/2025, de 11 de junho (“Grupo de Acompanhamento”).

De acordo com o n.º 1 da RCM 67/2024, o Plano de Expansão deve considerar as obrigações específicas de desenvolvimento previstas no Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos Situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores, celebrado entre o Estado Português e a ANA, S.A. (Contrato de Concessão), as Obrigações Específicas de Desenvolvimento (OED) 13, 14 e 17, a concretização do projeto de substituição da OED 8, bem como os demais investimentos necessários para atingir o objetivo de capacidade previsto na RCM 67/2024.

Importa, contudo, recordar que a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), no seu parecer de 2 de dezembro de 2024 (ref. S066428-202411-DAIA.DAP DAIA.DAPP.00204.2024), relativo à aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) aos projetos das OED 13, 14 e 17, submetido pela ANA, determinou que os investimentos enquadrados no Plano de Expansão do AHD, previsto na RCM 67/2024 e integrando as referidas OED, devem ser sujeitos a Estudo de Impacte Ambiental (EIA), em conjunto com os referentes às OED supramencionadas.

Ou seja, após a validação do Plano de Expansão do AHD pelo Concedente, e conforme corretamente identificado pela ANA no cronograma anexo ao Relatório, deverão ser preparadas e submetidas à APA as peças correspondentes ao EIA, que pode ser apresentado em estado de anteprojecto e complementado posteriormente na fase de RECAPE, enquanto as OED devem ser submetidas como projeto de execução.

Faz-se igualmente notar que, de acordo com o n.º 1 da referida RCM 67/2024, a ANA deve desenvolver o Plano de Expansão em estreita cooperação com as entidades competentes.

Assim, conforme referido no nosso ofício n.º 4516/2025, de 11 de agosto, apesar de, no âmbito dos trabalhos do Grupo de Acompanhamento, ter sido promovido um esforço de consensualização do plano entre as entidades competentes – nomeadamente a Autoridade Nacional da Aviação Civil (“ANAC”) e a Navegação Aérea de Portugal - NAV Portugal, E. P. E. (“NAV”) –, tal não foi integralmente alcançado, subsistindo pontos de divergência entre a Concessionária e as referidas entidades.

Assim, devido à elevada complexidade metodológica, técnica e regulatória do Plano de Expansão, o Concedente solicitou à NAV e à ANAC a apreciação formal do mesmo.



Da análise dos pareceres das referidas entidades e após análise deste Gabinete, importa tecer as seguintes considerações:

a) Quanto aos pressupostos usados nas simulações:

Antes de mais, e conforme já tivemos oportunidade de referir no nosso anterior ofício, saudamos a Concessionária pela adoção de uma metodologia de trabalho assente em simulações desenvolvidas com recurso ao software AirTOP.

Não obstante, importa salientar que, por mais avançado que seja um software de simulação, este representa sempre um modelo teórico, que não reproduz na íntegra as condições e variáveis da operação real.

Neste contexto, tanto a ANAC como a NAV, identificam um conjunto de fragilidades nos pressupostos utilizados nas simulações. A título de exemplo, constata-se que as simulações foram realizadas considerando cenários de operação ideal, não contemplando, entre outros aspetos, os atrasos nos voos e nas rotações (com o conseqüente efeito bola de neve) nem a ocorrência de erro humano ou fatores externos, designadamente condições meteorológicas adversas.

Por estas razões, considera-se que os resultados obtidos nas simulações dos três cenários de aumento de capacidade modelados (40, 42 e 45 movimentos por hora) não refletem totalmente a realidade operacional.

De facto, tanto a NAV como a ANAC não acompanham as conclusões da ANA no que diz respeito às intervenções necessárias para alcançar as referidas capacidades declaradas, nomeadamente no que diz respeito ao entendimento da Concessionária sobre não serem estritamente necessárias intervenções na pista e rede *taxiways* para aumentar a capacidade declarada, quer para 40, quer para 42 movimentos por hora.

Mais ainda, não podemos deixar de notar que os cenários de 42 e 45 movimentos, assumem um perfil de movimentos que é incompatível com o design de espaço aéreo atualmente em vigor em Lisboa, ao considerar a existência de algumas horas com mais de 46 movimentos por hora, ultrapassando a capacidade de espaço aéreo para o AHD, quando o objetivo estabelecido pela



referida RCM era de aumento até 45 movimentos. A operacionalização de tal aumento de capacidade horária teria de ser validada e testada pela NAV e aprovada pela ANAC.

b) Quanto aos investimentos na pista 02-20 e *taxiways*:

Relativamente a estes investimentos, verificamos que apenas foram considerados aqueles já previstos no Contrato de Concessão, ou seja, as Obrigações Específicas de Desenvolvimento (OED) n.ºs 8, 13, 14 e 17, cuja execução se encontra já em atraso face ao estabelecido no referido Contrato, pelo que deve ser concluída o quanto antes, por forma a regularizar a atual situação de incumprimento.

Constatamos, assim, que as OED 13 e 14 (e consequentemente a 17) foram devidamente contempladas e representadas no *layout* do *masterplan* para 45 movimentos por hora (capítulo 4.7). No entanto, o investimento relativo à OED 8, embora mencionado no capítulo 4.2.2 (cfr. p.28), não se encontra representado no referido *layout* nem no respetivo calendário de execução (capítulo 7.2).

Recorde-se que, além de se tratar de um investimento previsto no Contrato de Concessão, a concretização da OED 8 está expressamente prevista na alínea b), do n.º 1 da RCM 67/2024, a qual determina que o plano de investimentos a apresentar pela ANA deve incluir esta e as restantes OEDs.

Deste modo, solicitamos o esclarecimento sobre se a ausência de referência à OED 8 resulta de um mero lapso ou se resulta da intenção da Concessionária não realizar este investimento. Recordamos que a OED08 é um investimento de carácter obrigatório expressamente previsto no Contrato de Concessão, cuja não execução configura incumprimento contratual. Assim, solicita-se o necessário esclarecimento sobre este ponto, bem como o envio do respetivo cronograma de execução e a sua integração no *masterplan*.

Conforme referido anteriormente, não podemos deixar de notar uma divergência de posições entre a ANA e a ANAC e a NAV, relativamente à imprescindibilidade da realização dos investimentos na pista e na rede de *taxiways* (designadamente, as OED 13 e 14), necessários para possibilitar o aumento da capacidade operacional para 40 e 42 movimentos por hora.



Com efeito, tanto a ANAC como a NAV – entidades competentes e cujo parecer positivo é necessário para a validação do *masterplan* pelo Concedente – consideram que estes investimentos são essenciais para o aumento da capacidade da pista, uma vez que contribuem para a redução de atrasos e para a diminuição do tempo de ocupação da pista – fatores determinantes para possibilitar o aumento de capacidade, em condições de segurança operacional.

Nesse sentido, o Concedente acompanha a posição da NAV e da ANAC, e considera impreterível a realização dos investimentos referentes às OED para possibilitar, em condições de segurança operacional, o aumento de capacidade para o patamar de 40 e 42 movimentos por hora.

Por outro lado, também de acordo com os pareceres da NAV e da ANAC, e conforme exposto por ambas as entidades no decurso das reuniões do Grupo de Acompanhamento, o aumento para 45 movimentos por hora requer a eliminação completa dos cruzamentos de pista quando a pista 20 se encontra em operação. Tal situação apenas poderá ser equacionada se, as entradas múltiplas correspondentes à OED 14, forem complementadas com a pela extensão do *taxiway*U, até à soleira da pista 20 (“Solução Soleira”).

Embora esta solução não se encontre representada no layout do *masterplan* de 45 movimentos por hora apresentado – estando apenas mencionada como um requisito obrigatório identificado pela NAV, mas não validado pela ANA –, foi discutido que a sua implementação implicaria um número muito significativo de expropriações a realizar, por implicar a utilização de muitas áreas situadas para além do atual perímetro do aeroporto. De acordo com as estimativas preliminares apresentadas pela Concessionária, a denominada Solução Soleira requererá uma área total de expropriações que é quase o dobro do que aquela relativa à da OED 14. Tal área de expropriação abrange zonas ocupadas por diversas atividades comerciais e aeroportuárias, incluindo armazéns, áreas de estacionamento, escritórios e estabelecimentos de comércio, afetando um número expressivo de proprietários, que se traduz num impacto económico e social substancial e numa complexidade operacional acrescida, constituindo um fator de desvantagem relevante face à natureza transitória do aeroporto e às exigências de celeridade associadas à sua implementação.

Assim, pese embora o facto de a RCM 67/2024 determinar que a ANA deve apresentar um plano de investimentos com vista a atingir 45 movimentos por hora, tendo em consideração as conclusões técnicas do Grupo de Acompanhamento, o impacto antecipado com a implementação das soluções necessárias para esse efeito e o tempo necessário para implementar essas soluções, considera-se



que o custo de alcançar os 45 movimentos por hora é manifestamente superior aos seus benefícios, tendo em conta a natureza transitória do AHD.

Como tal, deve considerar-se, apenas, o objetivo de alcançar os 42 movimentos por hora.

c) Quanto à otimização das plataformas e nova plataforma norte:

No que respeita à nova plataforma norte – a localizar-se na área do atual AT1 e adjacente à atual torre de controlo – que representa uma contribuição relevante para o aumento da capacidade de estacionamento de aeronaves e para a melhoria da qualidade do serviço ao passageiro, foram apresentadas três opções pela Concessionária.

Das três opções apresentadas, existe consenso quanto à preferência pela Opção A, que prevê a construção de um novo *pier* bilateral para voos não-Schengen com *taxilane* em *Cul-de-Sac*, por se tratar da alternativa que maximiza o número de portas de embarque com pontes de contacto e otimiza a ligação pedonal, sendo, por isso, a mais vantajosa, também, do ponto de vista da experiência do passageiro e do ponto de vista ambiental.

Não obstante este consenso, as entidades consultadas levantaram algumas questões, nomeadamente relacionadas com a potencial falta de visibilidade completa a partir da nova torre de controlo, a dimensão dos stands, as variações de cota nas redes de *taxiways*, entre outros aspetos técnicos, que deverão ser ultrapassados e para os quais deve ser encontrada uma solução com a máxima celeridade.

Assim, considera-se essencial que, no decorrer da elaboração do Estudo Prévio, a Concessionária procure incorporar os comentários e salvaguardar as preocupações manifestadas pelas entidades consultadas, mantendo com estas um diálogo aberto e contínuo, de forma a assegurar o cumprimento de todos os requisitos técnicos e regulamentares aplicáveis, nomeadamente os previstos no Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, conforme solicitado pela ANAC.

No que respeita às propostas de otimização das restantes plataformas, afigura-se relevante tecer os seguintes comentários:



i) Plataforma 20 – Relativamente à proposta de construção de três posições adicionais para aeronaves de código C, a ANA Aeroportos considera que a Opção A (layout em *Cul-de-Sac*) é mais vantajosa. Contudo, tanto a NAV como a ANAC entendem que a Opção B (*Loop Connection*) apresenta maior vantagem, por permitir entrada e saída independentes, garantindo assim maior flexibilidade na circulação das aeronaves.

ii) Plataforma 50 – Apesar de se concordar com a construção da posição adicional para aeronaves de código E, considera-se necessário acautelar as preocupações levantadas pela NAV, de forma a garantir que a capacidade declarada não seja prejudicada.

iii) Novas posições de estacionamento adjacentes à soleira da antiga pista 17 – Relativamente à proposta em apreço, considera-se que as novas posições de estacionamento junto à soleira da antiga pista 17 poderão proporcionar alguma flexibilidade operacional, designadamente ao servirem como posições de contingência. No entanto, estas posições devem ser usadas como último recurso, em situações excecionais e preferencialmente por voos de carga, uma vez que a sua utilização implica o cruzamento da pista, o que pode comprometer a fluidez das operações e impactar a capacidade operacional da infraestrutura. Não obstante, considera-se fundamental acautelar as preocupações levantadas pela ANAC e pela NAV.

d) Quanto às alternativas de desenvolvimento do Terminal:

O Concedente informa que concorda com a proposta de ampliação do corpo central do Terminal 1 (Zona A), com o objetivo de, entre outras melhorias, relocalizar e aumentar a capacidade da zona controlo de passaportes (imigração e emigração), criar salas para embarque por autocarro (para aceder a posições remotas) e salas fechadas para processar voos com requisitos de segurança específicos, nomeadamente EUA e Canadá.

Relativamente à configuração do terminal do *pier* Norte, considera-se que a Opção C (*pier* de múltiplos níveis), com embarque e desembarque por pontes de contacto, se apresenta como a solução mais adequada, proporcionando um serviço superior ao passageiro.

Sem prejuízo, e conforme salientado pela Concessionária, é importante concluir ainda as simulações relativas à capacidade do terminal, de forma a avaliar se as configurações propostas permitem processar o tráfego futuro previsto para o aeroporto, até à entrada em operação do NAL.

Esta solução deverá continuar a ser desenvolvida, nomeadamente, em articulação com os *stakeholders*, recolhendo os seus contributos para a validação final da proposta.



e) Considerações adicionais sobre melhorias operacionais:

O Concedente reconhece o mérito das propostas de melhorias operacionais apresentadas pela Concessionária, nomeadamente ao nível da gestão do espaço aéreo, as quais, segundo esta, contribuem para o objetivo de aumento da capacidade declarada.

Sem prejuízo, importa salientar que estas propostas são de natureza altamente técnica e exigem um elevado grau de conformidade com os regulamentos de segurança operacional. Nesse sentido, compete à NAV e à ANAC proceder à respetiva avaliação e decisão quanto à sua eventual implementação.

Em particular, as medidas relativas à redução das separações entre aeronaves e à alteração da sequenciação durante os períodos de pico de chegadas e partidas já estão a ser objeto de uma análise aprofundada por parte da NAV, no sentido de obter maiores ganhos operacionais mantendo a necessária segurança operacional. Entre outros, essa análise deverá considerar se, uma vez construída a nova torre de controlo, implementadas as ferramentas avançadas de gestão de tráfego aéreo (e.g. TOPSKT TWR com DMAN e a integração da ferramenta FAST no TOSPKY ATC) e concretizadas as obras na pista, poderão ser introduzidas as referidas otimizações de forma segura e eficiente, em linha com as melhores práticas europeias.

Próximos passos:

Assim, face ao exposto e em conformidade com as conclusões identificadas supra, o Concedente considera que a Concessionária deverá avançar, nomeadamente para efeitos da preparação do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) a submeter à APA, com o desenvolvimento do Plano de Expansão, nos seguintes termos:

- a) O Plano de Expansão do AHD deverá ser executado em etapas, contemplando inicialmente o aumento da capacidade de 38 para 40 movimentos por hora e, posteriormente, para 42 movimentos por hora;
- b) De acordo com os dados disponíveis ao dia de hoje, o aumento para 45 movimentos por hora revela-se de execução complexa e de relação custo-benefício desfavorável tendo em conta



a natureza temporária do AHD, por requerer a execução da extensão do TWY U até a soleira da pista 20;

- c) Consequentemente, a submissão do EIA à APA deverá considerar uma capacidade máxima de 42 movimentos por hora, e não até aos 45, como inicialmente previsto;
- d) De acordo com os pareceres da NAV e da ANAC, a passagem para o patamar dos 40 movimentos por hora requer a execução das obras na pista e nos taxiways, ou seja, a execução das OED 8, 13, 14 e 17;
- e) Sem prejuízo, o Concedente concorda que, uma vez concluída a OED 13 e assim que sejam disponibilizados mais stands de estacionamento, a NAV e a ANAC devem envidar os melhores esforços no sentido de avaliar a viabilidade de um aumento intercalar de capacidade para 39 movimentos por hora;
- f) No que diz respeito ao *pier* Norte, este deverá ser desenvolvido com base na Opção A (*Cul-de-Sac*), com o terminal em configuração de *pier* de múltiplos níveis, sem prejuízo da necessidade de clarificação das questões levantadas pela NAV e pela ANAC;
- g) Relativamente às demais posições de estacionamento, o Plano de Expansão deve considerar as três propostas apresentadas, garantindo que, até à submissão do EIA à APA, a Concessionária procura articular e consensualizar as referidas propostas com os principais *stakeholders*;
- h) Conforme mencionado, as restantes opções de desenvolvimento no interior do corpo do Terminal 1 e do futuro *pier* Norte deverão continuar a ser desenvolvidas em estreita articulação com os principais *stakeholders*, assegurando a coerência e a integração das soluções propostas.

Sem prejuízo do desenvolvimento do Plano de Expansão, e como acima mencionado, o Concedente reforça a importância de incorporar os contributos dos principais *stakeholders* – nomeadamente da ANAC, da NAV e das principais companhias aéreas –, em especial no que se refere às opções de otimização das plataformas de estacionamento (incluindo a plataforma norte) e às alternativas de desenvolvimento do terminal, e sem comprometer o cronograma já apresentado pela Concessionária.



A este respeito, o Concedente não concorda com o cronograma apresentado pela Concessionária, nomeadamente quanto ao prazo estimado para a submissão do EIA à APA, o qual se afigura excessivamente dilatado. Com efeito, conforme discutido nas reuniões do Grupo de Acompanhamento, o EIA pode ser submetido contemplando os diferentes investimentos em distintos graus de maturidade.

Assim, tal como acordado, as OEDs deverão ser apresentadas em fase de projeto de execução – estudos esses já concluídos –, enquanto as restantes obras (nomeadamente o *pier* e *apron* Norte) poderão ser submetidas em fase de anteprojecto, o que requer um nível de detalhe significativamente inferior.

De facto, considerando que o *pier* e o *apron* Norte se localizam numa área já amplamente urbanizada, com elevado grau de impermeabilização e documentação existente sobre o território, é de esperar que os estudos que tipicamente implicam maior complexidade e duração – como os relativos ao levantamento da situação ambiental existente – apresentem, neste caso, um grau de complexidade reduzido. Acresce que os estudos complementares, nomeadamente os referentes ao ambiente sonoro e às projeções de tráfego, já se encontram amplamente analisados pela própria Concessionária. Assim, não se compreende que o tempo previsto para a realização destes estudos seja comparável ao estimado para o projeto do NAL.

Face ao exposto, e salvo melhor opinião, o Concedente entende que a elaboração do EIA para um projeto desta natureza não deveria exceder cinco meses a contar da presente data, mesmo admitindo, a título meramente hipotético, que os trabalhos ainda não tivessem sido iniciados – o que, contudo, se sabe não corresponder à realidade, uma vez que os mesmos já se encontram em curso.

Deste modo, o Concedente solicita à Concessionária uma reavaliação do cronograma do EIA, com vista a antecipar a submissão do mesmo à APA, e de forma a garantir que as obras possam ser concluídas no mais curto prazo possível e, assim, permitir o início da execução do plano de aumento de capacidade do AHD.

Em alternativa, e se a Concessionária entender que tal não é possível, solicita-se que seja apresentada uma justificação detalhada de cada etapa prevista no cronograma, de modo a possibilitar a identificação dos elementos do estudo que motivam o prolongamento dos prazos.



Atendendo à importância estratégica destas etapas, também se considera importante que a Concessionária envide os melhores esforços no sentido de otimizar e acelerar a execução dos investimentos, nomeadamente aqueles que não dependem de EIA, como é o caso da construção do *pier*Sul, a remodelação do *curbside* das chegadas e a realocização do SCI.

Adicionalmente, e em paralelo à elaboração dos estudos do EIA, a Concessionária deverá procurar iniciar de forma faseada o processo de expropriações, incluindo o contacto preliminar com os proprietários, visando agilizar e tornar mais eficiente a sua execução.

Por fim, o Concedente informa que envidará as melhores diligências junto da NAV e da ANAC no sentido de promover uma análise aprofundada das propostas de melhorias operacionais apresentadas pela Concessionária e empreenderá todos os esforços necessários para viabilizar, com a maior celeridade possível, a construção da nova Torre de Controlo, até final de 2028, de forma a capturar as eficiências associadas a este investimento.

O Concedente reitera igualmente que, embora se faça referência às obras necessárias para alcançar os referidos patamares de capacidade, tal menção não tem carácter vinculativo. Qualquer objetivo de aumento de capacidade estará sempre sujeito às respetivas avaliações de segurança operacional e ao cumprimento integral de todos os regulamentos aplicáveis, competindo a sua validação, exclusivamente, às entidades competentes.

Por fim, sublinha-se que a aprovação do Plano de Expansão pelo Concedente não dispensa a ANA do cumprimento integral da legislação aplicável, nem a isenta da observância dos regulamentos e normas do setor relacionados com o potencial aumento da capacidade declarada, nem, tampouco, das obrigações decorrentes do Contrato de Concessão.

Sem outro assunto de momento, endereçamos os nossos melhores cumprimentos.

O Secretário de Estado das Infraestruturas

Hugo Espírito Santo