



C/Conhecimento:

Exmo. Senhor
Coordenador -Geral da EGAPA
Dr. Eduardo Campos Fernandes
secretariado@egapa.imt-ip.pt

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

Exmo. Senhor
Vogal da Comissão Executiva
ANA – Aeroportos de Portugal
Eng.º Alexandre Lapeyre Rua D – Edifício 120
Aeroporto de Lisboa
1700-008 Lisboa

SUA REFERÊNCIA:
795726

SUA COMUNICAÇÃO DE:
16-01-2026

NOSSA REFERÊNCIA:
Nº: 2036/2026
ENT.: 751/2026
PROC. Nº: 05.06.01

DATA:
04-03-2026

ASSUNTO: Entrega do Relatório do Local Selecionado e Estudo de Impacte Ambiental

Exmos. Senhores Eng.º Thierry Ligonnière e Eng.º Alexandre Lapeyre,

Fazemos referência à entrega, pela ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (Concessionária), do Relatório do Local Selecionado e Estudo de Impacte Ambiental (Relatório) referente ao novo aeroporto de Lisboa (NAL) – o Aeroporto Luís de Camões –, no passado dia 16 de janeiro de 2026, 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).

Não obstante a entrega do Relatório estar contratualmente prevista, gostaríamos de salientar que o nível de profundidade do documento apresentado e avanço dos trabalhos se revela acima do esperado, especialmente considerando que, no vosso Ofício n.º 788691, de 14 de julho de 2025, foi reportada a dificuldade na realização dos trabalhos de campo no CTA, tendo o Concedente, através da Carta n.º 5316/2025, autorizado a entrega de uma primeira versão do Relatório, a ser posteriormente complementada com a versão final em julho.



Como tal, o Concedente reconhece e saúda o empenho da Concessionária, destacando a recuperação do tempo entretanto decorrido e o progresso alcançado na execução dos trabalhos.

Relativamente ao Relatório apresentado, cumpre formular as seguintes considerações e comentários, que se distribuem por quatro grandes blocos.

Relatório do Local Selecionado

Relativamente ao Relatório do Local Selecionado, salientamos a fundamentação apresentada pela Concessionária para a escolha da localização do NAL junto à extremidade nascente do Campo de Tiro de Alcochete (CTA), e confirmamos que, em linha com o nosso Ofício n.º 7768/2025, de 3 de dezembro de 2025, e pelos fundamentos aí expostos, se concorda com a solução adotada. Esta localização corresponde à solução preferencial identificada pela CTI no âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica, coincidindo igualmente com a localização que, em 2010, obteve uma Declaração de Impacte Ambiental favorável condicionada.

Assim, atendendo às profundas condicionantes (técnicas, ambientais e de cronograma) e à limitada materialidade dos benefícios no caso das alternativas, bem como aos compromissos assumidos com a Força Aérea, considera-se que a localização em estudo se encontra devidamente estudada e fundamentada, devendo a Concessionária prosseguir com a elaboração da candidatura do NAL, nos termos do Contrato de Concessão, considerando a localização proposta.

Estudo de Impacte Ambiental

Relativamente a esta matéria, importa esclarecer que as considerações que se seguem não se sobrepõem ou condicionam, de qualquer forma, a apreciação da Agência Portuguesa do Ambiente no âmbito do Estudo de Impacte Ambiental a entregar pela Concessionária, nos termos e prazos acordados, e que decorrerá ao abrigo do Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental.

Não obstante, considera-se que, por completude histórica e procedimental, o EIA deve integrar, nos seus antecedentes, a referência ao anterior procedimento de AIA, bem como esclarecer que as condições estabelecidas na DIA então emitida (ainda que atualmente caducada), se consideram ainda pertinentes e como serão acomodadas na solução de projeto a submeter a avaliação. De igual modo, deve também ser efetuada referência aos resultados do processo de Avaliação Ambiental Estratégica (“AAE”) da CTI e ter em conta eventuais aspetos daí resultantes que sejam relevantes.



Considerando que o NAL integra projetos conexos, nomeadamente acessibilidades e armazenamento de combustíveis, o EIA deve definir de forma clara o projeto em avaliação, indicar o faseamento e a previsão dos EIA correspondentes, e identificar as entidades responsáveis pela sua promoção, execução e licenciamento. Mesmo que algumas componentes sejam tratadas separadamente, o EIA deve avaliar adequadamente os impactos cumulativos dos vários projetos previstos na envolvente do NAL.

Por último, no que diz respeito à articulação com os municípios, e embora se encontre prevista uma fase de consulta pública no âmbito do procedimento de AIA, considera-se essencial promover uma articulação mais célere e aprofundada com os municípios envolvidos, como, de resto, entendemos que a Concessionária já tem vindo a promover, tendo em conta o contributo relevante que estes poderão prestar para a melhoria e adequada integração territorial do projeto.

Plano Diretor Atualizado – Projeções de Tráfego

Conforme mencionado na nossa resposta ao Relatório dos Stakeholders, bem como na resposta ao HLAR, não podemos deixar de manifestar a nossa discordância relativamente às projeções de tráfego apresentadas.

Apesar de esta questão já ter sido referida, por várias vezes, em comunicações anteriores, verificamos que, no Estudo Prévio em desenvolvimento, as mesmas projeções continuam a ser utilizadas, sem que tenha sido apresentada qualquer reflexão da Concessionária face às preocupações do Concedente.

Assim, cumpre, novamente reforçar algumas das nossas preocupações a este respeito:

- Em primeiro lugar, o ponto de referência utilizado apresenta incorreções. As projeções não foram ajustadas ao tráfego efetivo de 2024 e 2025, mantendo 34 MPA em 2024 e 35 MPA em 2025, quando os valores reais são 34,7 e 35,6 MPA, respetivamente. Com apenas este ajuste, e mantendo as taxas de crescimento anuais adotadas, o tráfego projetado atinge 46,6 MPA em 2045, valor que excede a capacidade prevista para o ano de abertura do NAL (45 MPA, segundo a Concessionária), repercutindo-se esse desfasamento nas projeções para os seguintes 10 anos.
- Em segundo lugar, não nos parece realista que o NAL apresente taxas de crescimento inferiores às dos restantes aeroportos da rede. Conforme os planos diretores enviados ao Concedente em novembro de 2025, os restantes aeroportos apresentam taxas entre os 1,5% e 1,7% ao ano durante o período da concessão, enquanto o NAL se situa nos 1,1% ao ano, 0,9% se o horizonte for 2100. Esta



diferença indica uma restrição excessiva ao crescimento do NAL, nomeadamente uma penalização demasiado acentuada devido aos projetos de alta velocidade e às políticas ambientais europeias. Por outro lado, também não são considerados fatores positivos de procura, como é o caso dos milhares de pedidos de *slot* no AHD que ficam, em cada temporada IATA, por acomodar.

Sendo certo que o Concedente não pretende um aeroporto sobredimensionado, não é aceitável que o projeto do NAL seja apresentado com restrições de crescimento nos primeiros anos, exigindo obras adicionais prematuras, o que poderia culminar num cenário de ineficiência e complexidade operacional como o que atualmente se verifica no AHD – cenário esse que, por si só, torna as referidas restrições de crescimento incompreensíveis.

Por conseguinte, entendemos que é imperativo que a Concessionária reveja as suas projeções com base no ajuste do ponto de referência/taxas de crescimento. Concomitantemente, é absolutamente fundamental que sejam desenvolvidas análises de sensibilidade para taxas de crescimento superiores à média dos aeroportos nacionais, em vez da atual projeção determinística, que se revela excessivamente conservadora, irrealista e desatualizada.

Plano Diretor Atualizado – Projeto Técnico e Especificações Mínimas

No que se refere ao Estudo Prévio atualizado e em particular às Especificações Mínimas (EM), notamos, desde já, com satisfação a incorporação das alterações às EM que haviam sido comunicadas no Ofício de resposta ao Relatório dos Stakeholders.

Sem prejuízo, existem alguns aspetos a rever:

- Parece-nos que o *Pier Swing* não cumpre as indicações do Concedente relativamente à EM “1.2 *Plataforma de estacionamento de aeronaves ij*”¹ uma vez que este não aparenta oferecer flexibilidade operacional suficiente, por suportar maioritariamente aeronaves código C, o que limita a sua utilidade para operações NSCH. Nesse sentido, solicitamos a revisão da configuração do *Pier Swing*, por forma a assegurar suficiente flexibilidade operacional.

¹ Proposta ANA: *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.*

Posição do Concedente: “*Tendo em conta o consenso existente entre os stakeholders 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.*”



- Parece-nos igualmente necessário que a próxima fase do Estudo Prévio contemple a estação de certificação do combustível de aviação a fornecer ao NAL através de oleoduto, assegurando a sua adequada integração no desenvolvimento do projeto.
- Por último, é importante confirmar que o dimensionamento das infraestruturas militares foi devidamente articulado com a Força Aérea, garantindo a sua conformidade com os respetivos requisitos operacionais.

Finalmente, reiteramos apenas que o Contrato de Concessão não prevê qualquer pronúncia vinculativa 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, cuja aceitação ou rejeição apenas ocorre 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 deve ser entregue e analisada nos termos estipulados 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.

O Ministro das Infraestruturas e Habitação

Miguel Pinto Luz