AEROPORTOS DE PORTUGAL

POWERED BY VINCI AIRPORTS

RELATÓRIO TÉCNICO

SUMÁRIO EXECUTIVO

NAL-EP-ANA-ENG-GEN-Z-REL-0001-AA

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.

Propriedade Intelectual

O presente documento, incluindo todos os seus anexos, elaborado pela ANA, S.A. e pelo Grupo VINCI, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e destina-se exclusivamente à apreciação do Ministério das Infraestruturas e da Habitação, do Secretário de Estado das Infraestruturas e/ou da EGAPA em sua representação, no âmbito da apresentação do Relatório Técnico, nos termos do artigo 46.1.c) do Contrato de concessão celebrado entre a ANA, S.A. e o Estado português em 14 de dezembro de 2012, podendo ser divulgado no âmbito e para os fins para os quais foi apresentado.

A informação fornecida neste documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade intelectual da ANA, S.A. e do Grupo VINCI e não pode ser utilizada para qualquer outro fim; a sua utilização, transferência, modificação, partilha, divulgação, publicação, encaminhamento ou reprodução não autorizados, no todo ou em parte, por qualquer meio, são estritamente proibidos.

ÍNDICE

I. INTRODUÇÃO 3
II. PLANEAMENTO 4
III. AMBITO DE ATUAÇÃO 5
IV. PROJETO NA FASE DE ABERTURA 6
V. CALENDARIZAÇÃO DA CONSTRUÇÃO 11
VI. ESTRUTURA DE CONTRATAÇÃO 13
VII. ORÇAMENTO PARA A CONSTRUÇÃO DO NAL 15
VIII. CANDIDATURA AO NAL 16

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.

I. INTRODUÇÃO

A ANA Aeroportos de Portugal, S.A. (adiante designada por ANA), juntamente com a VINCI Airports, vem submeter o presente Relatório Técnico nos termos do Artigo 46.1 do Contrato de Concessão.

Após decisão do Governo português de selecionar a área este do Campo de Tiro de Alcochete (CTA) para implantação do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) – Luís de Camões, a ANA destaca o seu compromisso com o projeto e, mais amplamente, com o **desenvolvimento sustentável da mobilidade aérea em Portugal, em parceria com o Concedente.**

Pela sua natureza, este Relatório Técnico apresenta uma visão ainda indicativa do projeto de engenharia do NAL, atualmente em fase de *Preliminary Design / RIBA 2* de acordo com as melhores práticas internacionais, frequentemente utilizada em projetos desta dimensão, sendo essa fase equivalente ao Estudo Prévio nos termos da Portaria n.º 255/2023, de 7 de agosto.

Em preparação da candidatura para o NAL, o projeto evoluirá para a fase de *Basic Design / RIBA 3*, equivalente ao Anteprojeto, integrando os eventuais comentários do Concedente ao *Preliminary Design*, os requisitos e condicionantes resultantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) do NAL, assim como o desenvolvimento do conceito de arquitetura. O nível de definição alcançado nesta etapa irá permitir estruturar os cadernos de encargos necessários para a contratação das diferentes empreitadas, que será realizada em regime de Conceção-Construção por lotes, assegurando, simultaneamente, uma adequada gestão de risco, um incremento da competitividade e o aumento da eficiência na realização do projeto.

A conceção faseada e progressiva do projeto permite a sua evolução através de iterações sucessivas, promovendo um diálogo contínuo e construtivo com as partes interessadas. Esta abordagem favorece a integração atempada dos contributos do Concedente, das entidades públicas e dos principais *Stakeholders* em cada etapa, contribuindo para a sua robustez e minimização de potenciais alterações posteriores.

A ANA procurou desenvolver a solução mais adequada para responder aos objetivos estratégicos e operacionais do NAL e para tal solicitou a assistência de consultores externos de renome nas áreas de *masterplan* e conceção aeroportuária, planeamento e faseamento da construção, bem como especialistas em orçamentação do investimento.

Ainda assim, gostaríamos de destacar que este **relatório técnico será seguido de um trabalho conjunto e abrangente com o Concedente e com as Partes Interessadas**, com o objetivo de melhorar e otimizar ainda mais o projeto, bem como desenvolver uma infraestrutura que atenda da melhor forma às necessidades do país e das principais companhias aéreas que operam na região de Lisboa.

A ANA estima o investimento total do NAL entre **7,9 e 8,9 mil milhões de euros**, a preços do 4.º trimestre de 2024, e assegurar a entrada em operação do aeroporto em **meados de 2037**. A ANA continua a procurar oportunidades de otimização do calendário do projeto e considera que a data de entrada em operação poderá ser antecipada, dependendo da conclusão dos Acordos do NAL ocorrerem mais cedo do que o previsto no cronograma.

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.

II. PLANEAMENTO

É fundamental que, na fase de abertura, o projeto do NAL assegure um dimensionamento adequado e flexível das infraestruturas, de modo a garantir um nível de serviço compatível com as exigências previstas, evitando constrangimentos e limitações ao seu crescimento futuro. Neste sentido, a ANA acolheu as preocupações legítimas do Concedente quanto à adequação do dimensionamento inicial, integrando-as no desenvolvimento do Estudo Prévio.

Neste contexto, foi desenvolvido um estudo aprofundado dos fatores de hora de ponta, que constituem a base do dimensionamento das infraestruturas do NAL, em alinhamento com as melhores práticas da indústria e com as recomendações da IATA. Este estudo é sustentado numa análise de dados mais abrangente e robusta que aquela que foi possível a nível do Relatório Inicial entregue a 17 de dezembro de 2024, assim agora reflete de forma rigorosa as tendências de evolução do mercado. Em comparação com os dados preliminares apresentados no Relatório Inicial, , os resultados apontam, para um aumento dos valores do tráfego de horas ponta.

As previsões de tráfego aéreo apresentam, por natureza, um nível elevado de incerteza, particularmente nos horizontes de médio e longo prazo. Neste enquadramento, o planeamento do NAL assenta numa abordagem flexível e faseada, permitindo ajustar o desenvolvimento da infraestrutura à evolução efetiva da procura, assim como a sua natureza ao longo do tempo.

O volume máximo de tráfego anual do NAL dependerá da janela temporária de operação para as companhias aéreas, da distribuição dos voos na capacidade (*slots*) oferecida diariamente e da sazonalidade do tráfego. A ocupação possível pelas operadoras dos *slots,* fora das pontas do cenário de abertura e um cenário de sazonalidade menos marcada, leva naturalmente a um aumento do tráfego anual.

O *benchmark* com aeroportos europeus comparáveis, permite identificar e calibrar o relacionamento entre tráfego de ponta e o tráfego anual, que o NAL poderá alcançar, na sua configuração de abertura garantindo os níveis de serviço contratuais.

Consequentemente, a ANA estima que o projeto apresentado garante **uma capacidade de até 56 milhões de passageiros na fase de abertura do NAL em condições ótimas de serviço para os passageiros**, face aos 36,1 milhões de passageiros em 2025 no Aeroporto Humberto Delgado (AHD), **uma capacidade que será suportada por uma infraestrutura moderna e sustentável.**

A ANA acredita que esta capacidade é compatível com as perspetivas de crescimento de tráfego aéreo de longo prazo para a Europa Ocidental nas próximas décadas, com as especificidades de Portugal e os desafios que o país enfrenta, entre os quais o crescimento sustentável do turismo na região de Lisboa.

O projeto foi desenvolvido em torno de um plano diretor que segue uma metodologia de planeamento por fases, assegurando uma visão integrada, coerente e sustentável de desenvolvimento **até 85 milhões de passageiros no final do horizonte de planeamento**. Esta abordagem garante a adequação flexível e progressiva das infraestruturas aeroportuárias à evolução do tráfego, às necessidades operacionais e às metas de sustentabilidade e eficiência energética assumidas pela ANA e pela VINCI Airports.

O plano diretor do aeroporto inclui todas as funções operacionais usuais que permitem a sua operação e atividade conforme um ***hub*** **de grande escala, abrangendo uma área de cerca de 2.250 ha no Campo de Tiro de Alcochete, dos quais apenas 92 ha requerem expropriação de terreno para a fase de abertura. Esta área total representa mais de cinco vezes a atual área do Aeroporto Humberto Delgado (AHD).**

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.

De forma sumária, o terminal de passageiros localiza-se na área central entre as duas pistas, sendo os acessos multimodais e os parques de estacionamento implantados a sul, as instalações de apoio aeronáutico a norte e as *utilities* distribuídas nas áreas adjacentes às pistas.

Importa salientar que o conceito de plano diretor foi concebido para facilitar futuras expansões de capacidade, consoante a evolução da procura. Neste contexto, o crescimento da infraestrutura poderá ser assegurado através da expansão faseada dos *piers*, do processador central e da capacidade de estacionamento de aeronaves, sem necessidade de recorrer à construção de terminais satélite independentes ou à remodelação significativa de infraestruturas em operação. Esta abordagem de plano diretor confere ao NAL um elevado grau de flexibilidade e escalabilidade, permitindo acomodar de forma eficiente as incertezas inerentes à evolução da procura ao longo do ciclo de vida do aeroporto.

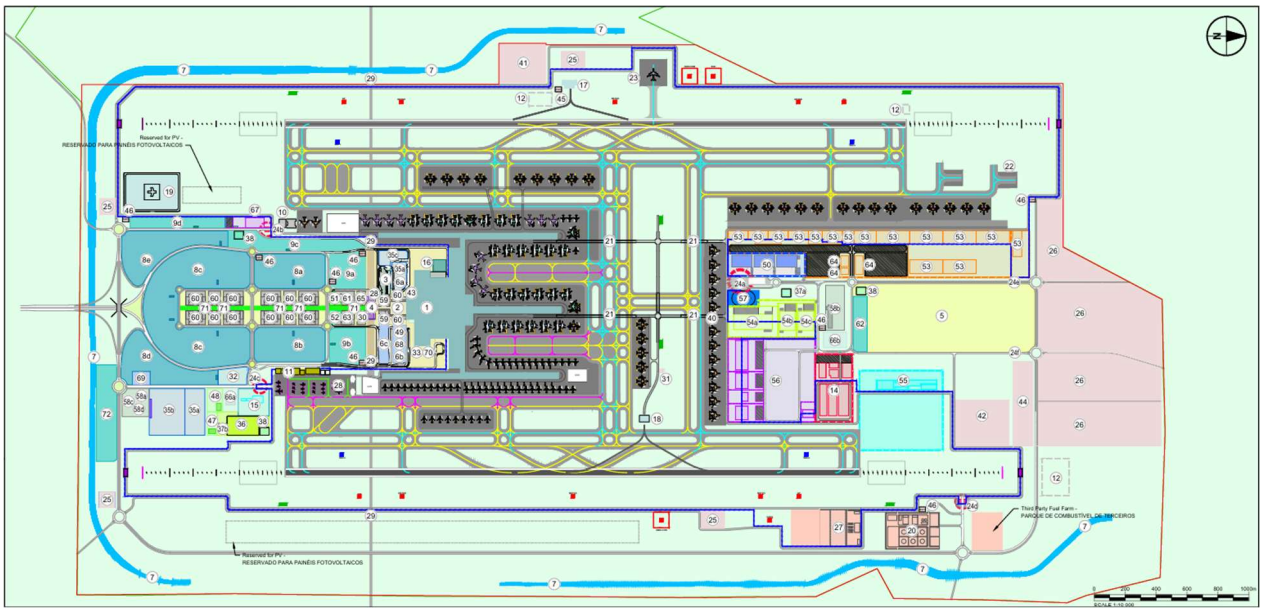

Figura 1: Plano diretor – Fase Final de planeamento.

III. AMBITO DE ATUAÇÃO

O âmbito de atuação proposto pela ANA define claramente o perímetro de responsabilidade da concessionária, identificando os projetos que a ANA desenvolve, e os quais a ANA não assume nenhuma intervenção, nem encargos associados (ex: projetos ferroviários etc...).

Especifica ainda as infraestruturas que serão entregues pela Concessionária: a) prontas a utilizar, b) em *shell and core*, deixando a conclusão dos seus acabamentos interiores sob responsabilidade de terceiros, c) em terrenos infraestruturados disponibilizados a terceiros (*serviced plots*) destinados ao desenvolvimento dos respetivos projetos por essas entidades.

Em particular, a ANA salienta que as seguintes infraestruturas operacionais mínimas, que serão entregues como *shell and core* ou *serviced plots* a terceiros, são imprescindíveis para a fase de posta em serviço do NAL :

- Torre de controlo, equipamentos de navegação aérea e instalações de meteorologia, operados pela NAV e IPMA ;

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.

- Infraestruturas operacionais mínimas para a carga, *Ground Support Equipment* (GSE), *catering* e manutenção de aeronaves.

Por outro lado, os seguintes itens são assumidos como excluídos do âmbito de atuação da ANA:

- Redes de acessos rodoviários (acessos de obra) e infraestruturas de abastecimento necessárias à construção do NAL. Pressupõe-se que os acessos de obra serão implantados ao longo dos futuros corredores das acessibilidades definitivas do NAL, atendendo à situação de relativo afastamento do perímetro aeroportuário face às infraestruturas de acesso atualmente existentes;
- Infraestruturas de acesso ferroviário;
- Rede de acessos rodoviários até o NAL, incluindo a Terceira Travessia do Tejo, ligações à A33, A13, EN4, EN10, EN119, nova IC13 e beneficiação da EM533;
- Redes de abastecimento até o NAL, incluindo alta tensão, telecomunicações, água potável, esgotos e combustível;
- Expropriações fora do Campo de Tiro de Alcochete (CTA);
- Desmilitarização da área de implantação do NAL no CTA;
- Descontaminação da área de implantação do NAL no CTA e nas áreas de expropriações;
- Relocalização das atividades atuais da Força Aérea Portuguesa (FAP) no CTA e eventuais novas instalações militares no NAL.

Nesta fase inicial de preparação do lançamento do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), existem grandes incertezas quanto às medidas específicas de mitigação e compensação ambiental que poderão resultar da futura Declaração de Impacte Ambiental (DIA), tanto em termos de natureza como de custo, nomeadamente no que diz respeito a eventuais intervenções fora do perímetro aeroportuário. Portanto, o presente estudo não inclui provisões específicas de custos nem de planeamento, as quais poderão ser incorporadas na próxima fase dos relatórios intercalares previstos no Contrato de Concessão.

As infraestruturas que asseguram a acessibilidade do NAL, tanto na fase de construção como na fase de operação, que serão desenvolvidos por outras entidades que a ANA, **terão uma importância fulcral para a exequibilidade do projeto, bem como a sua viabilidade financeira e operacional**. A sua implementação oportuna é uma condição necessária para a viabilização desta infraestrutura.

A ANA continua a acompanhar de forma estreita os trabalhos do Grupo de Trabalho das Acessibilidades e o desenvolvimento dos diferentes projetos rodoviários e ferroviários, nas suas diversas fases de desenvolvimento, nas vertentes técnicas, ambientais e contratuais. A ausência de alinhamento de calendário dos projetos de acessibilidades com o calendário do aeroporto, pode constituir um potencial fator de risco para o cumprimento dos objetivos e calendários de execução.

IV. PROJETO NA FASE DE ABERTURA

A ANA encontra-se a otimizar o Estudo Prévio da fase de abertura do NAL, fase em que os conceitos e critérios estabelecidos no plano diretor e no programa base são transformados numa solução técnica coerente, desenhada e justificada, com pré-dimensionamentos e elementos suficientes para apreciar a implantação, funcionalidade e desempenho. O projeto encontra-se integralmente modelizado em *Building Information Management* (BIM) conforme os *standards* mais elevados de conceção de grandes projetos.

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.

A ANA está a conceber **o aeroporto para o futuro**, integrando soluções inovadoras de forma transversal, com o objetivo de assegurar uma infraestrutura mais eficiente, competitiva e sustentável, capaz de responder aos desafios de crescimento, desempenho operacional, qualidade de serviço, experiência do passageiro e exigências ambientais.

Por definição, um dos principais requisitos para que o NAL possa acompanhar as evoluções futuras do setor de transporte aéreo, reside na capacidade da infraestrutura acomodar elevados níveis de flexibilidade e adaptabilidade, evitando constituir um entrave à adoção de evoluções tecnológicas ou à automatização de processos, incluindo soluções que ainda não tenham atingido um grau de maturidade suficiente para uma implementação imediata.

O projeto do NAL está **em total conformidade com as Especificações Mínimas** para o NAL, definidas no Anexo 16 do Contrato de Concessão, tendo em conta as propostas iniciais de alteração que foram apresentadas no Relatório da Consulta aos *Stakeholders* entregue em 16 de julho de 2025 e posteriormente consensualizadas com o Concedente.

O projeto do NAL observa estritamente a regulamentação portuguesa e internacional aplicável, assegurando a conformidade com os mais elevados requisitos de segurança, operação, sustentabilidade e desempenho técnico.

É também o resultado de um **diálogo contínuo com os *stakeholders***, assegurando a conformidade com o consenso alcançado entre as partes interessadas.

1. Sustentabilidade

A ANA assume a sua ambição ambiental e de resiliência futura para o NAL, nomeadamente através da certificação no Programa *Airport Carbon Accreditation,* da *Airport Council International,* e da meta de certificação *LEED Gold* para o terminal de passageiros.

Consequentemente, a abordagem ao projeto assenta numa forte integração dos princípios de sustentabilidade, visando a descarbonização tanto da infraestrutura, como da construção e operação, a eficiência energética e a gestão sustentável dos recursos. O projeto promove a descarbonização da frota operacional e equipamentos no lado ar, a utilização de energias renováveis com produção local, a implementação de sistemas de eficiência energética nos edifícios e eficiência hídrica através de soluções como a reutilização de águas pluviais e residuais tratadas. Paralelamente, o projeto incorpora medidas de minimização de impactes ambientais, em particular no que respeita à biodiversidade, aos recursos hídricos e à ocupação do solo, assegurando uma adequada integração territorial.

Os princípios e compromissos de sustentabilidade do NAL encontram-se detalhadamente descritos no Estudo de Impacte Ambiental (EIA), submetido à Agência Portuguesa do Ambiente em paralelo do presente dossier.

2. Movimentos de Terra e desvio da ribeira do Vale Cobrão

A modelação da plataforma aeroportuária implica intervenções significativas de movimentação de terras, destinadas à criação das condições geométricas necessárias à implantação das infraestruturas. O Estudo Prévio permitiu otimizar de forma significativa as terraplenagens, gerando um benefício ambiental muito relevante e assegurando, simultaneamente, a exequibilidade do projeto.

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.

Figura 2: Modelação de terraplenagens (vermelho é corte / verde é aterro).

A cota de 50,25 m prevista para a área do terminal de passageiros permitirá otimizar o equilíbrio entre escavações (cerca de 25 milhões de metros cúbicos) e aterros (cerca de 20 milhões de metros cúbicos), minimizando a importação e exportação de materiais e assegurando a integração com pavimentos, estruturas e drenagem.

A implementação do aeroporto obriga ao desvio da ribeira do Vale Cobrão, que atravessa a área de implantação do NAL. Esta intervenção abrange uma área aproximada de 36 ha e é concebida de forma a garantir a continuidade hidráulica, a segurança operacional e a compatibilidade com futuras expansões do aeroporto, nomeadamente ao nível de pistas e infraestruturas ferroviárias, assegurando simultaneamente a preservação das condições ambientais e ecológicas do sistema hídrico.

Na próxima fase de Anteprojeto, a ANA irá realizar ensaios geotécnicos complementares, com o objetivo de atualizar e aprofundar o levantamento efetuado em 2009, bem como confirmar os pressupostos adotados no presente Estudo Prévio.

3. Lado Ar / *Airside*

O projeto das áreas de movimentação das aeronaves assenta num sistema de duas pistas, operadas em *mixed mode* durante as horas de ponta e equipada com um Sistema de Aterragem por Instrumentos (ILS) de Categoria III. A infraestrutura do lado oeste, classificada como Código 4F, dispõe de uma pista com 4.000 m de comprimento e destina-se principalmente às operações não Schengen. A infraestrutura do lado este, classificada como Código 4E, salvaguardando a possibilidade de futura evolução para Código F em função das necessidades, dispõe de uma pista com 3.700 m de comprimento e servirá predominantemente as operações Schengen. Cabe mencionar que a pista Este pode também, com as devidas medidas operacionais, receber aeronaves Código F em caso de indisponibilidade extraordinária da pista Oeste.

O sistema inclui uma rede de caminhos de circulação paralelos às pistas, com extensão total, saídas rápidas de pista e plataformas dimensionadas para acomodar, na fase de abertura, cerca de 120 posições de estacionamento equivalentes a Código C destinadas a operações de passageiros, assegurando a operação simultânea e independente de até 43 aeronaves Código E e 45 aeronaves Código C. Estas são complementadas por 20 posições equivalentes Código C para carga e 12 posições destinadas a manutenção (*Maintenance, Repair and Overhaul* – MRO).

O nível de serviço das posições de aeronaves foi definido para assegurar que mais de 90% dos passageiros utilizam posições de contacto, mantendo a conformidade com a exigência contratual de 70% de posições físicas em contacto. A ANA recomenda, contudo, que o dimensionamento das plataformas seja baseado

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.

apenas no rácio de passageiros em contacto (*Pier Service*), uma vez que o critério baseado apenas em posições físicas pode limitar a criação de posições remotas, as quais são essenciais para garantir flexibilidade operacional e capacidade de resposta a situações excecionais. Neste sentido, propõe-se que esta abordagem seja analisada em maior detalhe na fase de Anteprojeto, em articulação com o Concedente.

Para as pistas e os caminhos de circulação, foi adotada uma solução de pavimento em asfalto, enquanto as plataformas de estacionamento de aeronaves serão em betão, podendo o respetivo dimensionamento estrutural ser otimizado na próxima fase de projeto.

Adicionalmente, na próxima fase do projeto, a ANA desenvolverá simulações dinâmicas e análises operacionais detalhadas com o objetivo de validar e otimizar o comprimento das pistas, bem como o faseamento da implementação das infraestruturas lado ar, assegurando o seu alinhamento com as necessidades operacionais, os requisitos de capacidade e a evolução prevista da procura e do tráfego aéreo.

4. Terminal de passageiros

O Estudo Prévio centra-se na definição programática do terminal de passageiros. O conceito arquitetónico será aprofundado na fase seguinte, de Anteprojeto, onde se procurará valorizar o legado arquitetónico português e incorporar elementos icónicos que afirmem o NAL como a principal porta de entrada de Portugal. Nesse âmbito, a ANA iniciou uma colaboração com a Ordem dos Arquitetos, com o objetivo de estruturar critérios e recomendações para aprofundar o conceito arquitetónico.

O terminal de passageiros é concebido como um edifício único, modular e escalável. É organizado em torno de um processador central ligado a três *piers*, *Schengen*, *Non-Schengen* e *Swing*, permitindo segregação funcional, flexibilidade operacional e expansão faseada.

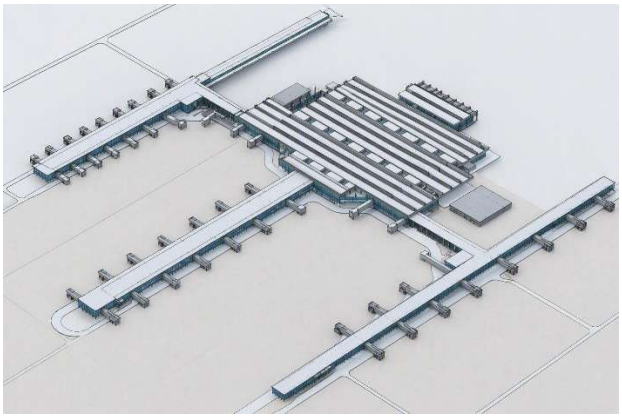

Figura 3: Modelo BIM do terminal de passageiros em desenvolvimento.

Foi dimensionado com base no nível de serviço do processamento de passageiros *Optimum* nas horas de ponta definido pela IATA. Consequentemente, tem na fase de abertura uma área de aproximadamente 500.000 m², suscetível de ser otimizada em até 10%, proporcionando até 194 quiosques de *self-service check-in* complementados por coletores de *self-service* para entrega de bagagens, até 22 linhas de segurança para passageiros de partidas e transferências, 160 quiosques *Entry Exit Systems (EES)*, 32 *e-gates,* e 51 balcões de controlo de passaporte de partidas, chegadas e transferência, 64 portas de embarque em contacto direto, 76 pontes de embarque e 17 tapetes de recolha de bagagens.

O sistema de processamento de bagagens (*Bagagge Handling System* – BHS), de última geração, assegura elevados padrões de segurança, eficiência operacional, redundância e tempos de conexão otimizados. É

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.

composto por até 14 equipamentos de rastreio, 4 sistemas de triagem, 20 carrosséis de preparação de bagagens e um sistema de armazenamento antecipado de bagagens.

5. Lado terra / *Landside*

No lado terra, o projeto integra uma solução de acessibilidades multimodal, articulando infraestruturas rodoviárias e ferroviárias. Destacam-se a ligação do NAL à autoestrada A33 através de um novo troço de cerca de 17 km, a integração com o ramal da linha de alta velocidade Lisboa–Madrid dedicado ao NAL, incluindo uma estação ferroviária subterrânea na vizinhança do terminal de passageiros, assim como a ligação às estradas nacionais e municipais nos lados sul, este e norte do perímetro aeroportuário (EN4, EN10, EN119 e EM533).

O sistema rodoviário é dimensionado com base numa meta de repartição modal que privilegia o transporte coletivo, alinhado com o objetivo de descarbonização do aeroporto, prevendo-se que mais da metade dos acessos se realizem de modo sustentável.

A Infraestruturas de Portugal (IP) informou que o NAL será servido por um serviço *shuttle* direto entre a Estação do Oriente e o aeroporto, com um tempo de percurso de aproximadamente 20 minutos e uma frequência de 30 em 30 minutos. Esta oferta será complementada por um serviço ferroviário de alta velocidade, com uma duração de viagem de 26 minutos e uma frequência de duas em duas horas. Adicionalmente, está prevista uma ligação ferroviária convencional a partir de Entrecampos, com um tempo de percurso estimado de 45 minutos e uma frequência de 15 em 15 minutos.

Atendendo à localização do NAL, a mais de 50 km do centro de Lisboa, assim como a repartição modal, a ANA considera fundamental reforçar a atratividade e a competitividade da acessibilidade ferroviária ao aeroporto. Neste contexto, alerta para a necessidade de aumentar a frequência do serviço *shuttle* e de avaliar a implementação de uma ligação ferroviária convencional direta, sem transbordo, entre Lisboa e o NAL. A ANA alertou ainda para a importância crítica de garantir níveis de serviço de transportes públicos de primeira qualidade, em termos de conforto, frequência e acessibilidade tarifária, por forma a reforçar a mobilidade sustentável, mantendo o seu envolvimento ativo nos trabalhos do Grupo de Trabalho das Acessibilidades para assegurar a concretização deste objetivo.

O sistema de estacionamento previsto para a fase de abertura do aeroporto assegura uma resposta equilibrada às diferentes necessidades de utilização, garantindo uma capacidade adequada para passageiros e colaboradores. Neste contexto, o estacionamento de curta duração, localizado em estruturas em silo, é dimensionado para cerca de 3.000 lugares, sendo complementado por parques de superfície de média e longa duração com até 18.700 lugares. Adicionalmente, estão previstos parques de superfície dedicados a colaboradores, totalizando cerca de 4.700 lugares. Embora o dimensionamento detalhado dos parques de estacionamento por segmento venha a ser aprofundado nas fases seguintes do projeto, o plano diretor prevê mecanismos que asseguram elevada flexibilidade e escalabilidade da oferta, permitindo responder de forma célere e eficiente às variações da procura ao longo do tempo.

6. *Utilities* e Estratégia de Energia

As *utilities* e a estratégia energética constituem um elemento central da resiliência e sustentabilidade do projeto, sendo estruturadas para garantir redundância, continuidade de serviço e eficiência operacional.

O sistema inclui abastecimento de água com múltiplas origens, redes de drenagem e tratamento de águas residuais, produção e distribuição de energia com múltiplas origens com integração de fontes renováveis para cobrir cerca de 35% das necessidades do aeroporto, bem como infraestruturas dedicadas à triagem

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.

de resíduos sólidos e distribuição de combustíveis de aviação. Em particular, a ANA encontra-se a analisar o potencial de implementação da geotermia.

V. CALENDARIZAÇÃO DA CONSTRUÇÃO

1. Metodologia

O desenvolvimento do NAL representa um projeto de infraestrutura de transporte de escala excecional, sem paralelo recente na Europa. Neste contexto, e reconhecendo os riscos de custo e prazo que frequentemente afetam grandes projetos de infraestrutura, independentemente de serem promovidos por entidades públicas ou privadas, **a ANA apresenta um calendário exigente, mas realista, assente numa abordagem estruturada e orientada para a mitigação de risco.**

O cronograma assenta essencialmente em cinco fatores-chave:

1. O cronograma de desenvolvimento da Candidatura e respetiva apreciação pelo Concedente previsto nas clausulas 46, 47 e 48 do Contrato de Concessão até à obtenção da Aprovação Final do NAL até abril de 2029. A ANA manifesta desde já interesse em discutir, em conjunto com o Concedente, a otimização do calendário através, por exemplo, da aceleração do período de Aprovação Final do NAL.

o Os procedimentos de contratação dos contratos de Conceção-Construção (*Engineering, Procurement and Construction* - EPC) realizados previamente à Aprovação Final para o NAL;

2. Os procedimentos de entrega do terreno de implantação do NAL, devidamente expropriado, desmilitarizado e descontaminado pelo Concedente, bem como a disponibilização de acessos e redes de abastecimento necessários para a fase de obra;

3. Os procedimentos de autorizações administrativas, em particular os relacionados com as licenças ambientais; e

4. A complexidade das obras, que implicam movimentações de terras de grande escala, áreas edificadas significativas, desafios associados à contratação da mão de obra, ao aprovisionamento e fornecimento de materiais, bem como múltiplas interfaces entre as empreitadas e os diferentes donos de obra.

2. Sequenciamento da obra

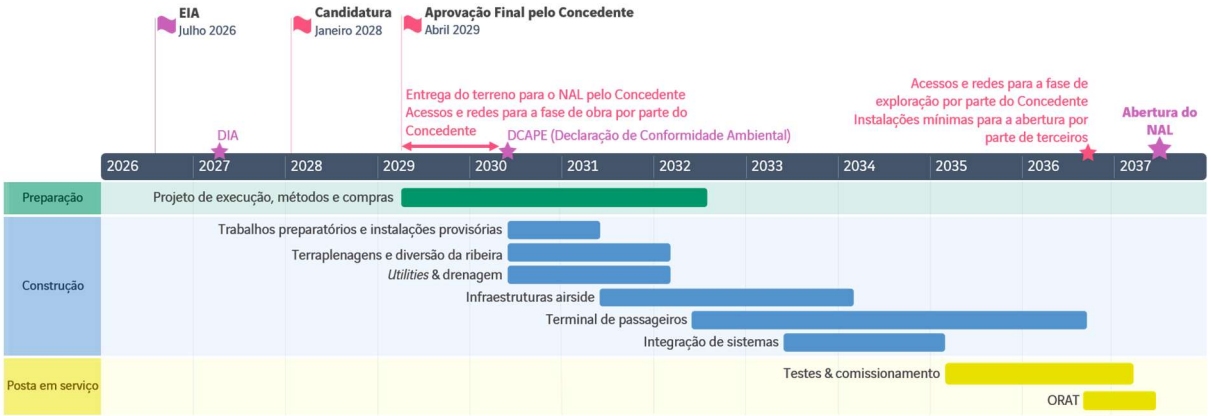

Figura 4: Cronograma geral até à abertura do NAL.

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.

O sequenciamento da obra inicia após a Aprovação Final para o NAL pelas atividades de preparação, nomeadamente o desenvolvimento do projeto de execução, dos métodos de construção e dos processos de aquisição e licenciamento ambiental, com a obtenção das Declarações de Conformidade Ambiental dos Projetos de Execução (DCAPE). A ANA não considerou a antecipação destas atividades, não sendo possível assumir este pressuposto aos seus próprios riscos e sem indicação do Concedente em relação ao pré-financiamento das mesmas.

A ANA considera essencial promover a decomposição dos processos de RECAPE e das respetivas DCAPE, de forma a permitir uma aprovação faseada. A ANA considera essencial que se obtenha junto da Agência Portuguesa do Ambiente (APA) a confirmação da admissibilidade de uma estratégia de RECAPE/DCAPE faseados, incluindo a definição clara dos critérios, interfaces e requisitos de integração a aplicar. Esta clarificação é determinante para garantir previsibilidade regulatória, minimizar riscos de atraso e permitir a implementação faseada dos diversos lotes EPC previstos para o desenvolvimento do NAL.

A ANA prevê o **início das obras em meados de 2030, uma conclusão até ao final de 2036 e a entrada em operação do NAL em meados de 2037**. Importa referir que a data de entrada em operação atualmente estimada tende a confirmar a duração apresentada no Relatório Inicial, assumindo como pressuposto comum a data de assinatura dos Acordos do NAL em abril de 2029. Contudo, esta data de assinatura pode ser antecipada se assim o Concedente o entender.

O site é estruturado em zonas funcionais distintas (*airside*, terminal, *landside* e *utilities*) permitindo a ativação simultânea de múltiplas frentes de obra e a redução de conflitos entre atividades. A metodologia assenta numa sequência construtiva lógica, na qual as infraestruturas críticas, nomeadamente drenagem, redes técnicas, acessos rodoviários e túnel ferroviário, são implementadas numa fase inicial em 2030, criando as condições necessárias para o desenvolvimento eficiente das etapas subsequentes.

Entre 2031 e 2033, decorre a fase principal de construção, caracterizada pelo desenvolvimento simultâneo das diferentes componentes do projeto. Nesta etapa, são executadas em paralelo as plataformas e infraestruturas *airside*, os principais edifícios, incluindo o terminal de passageiros e instalações operacionais, assim como as redes de *utilities*. Esta abordagem assenta numa forte sobreposição de atividades, com o objetivo de otimizar os prazos e acelerar o desenvolvimento global do projeto.

O período compreendido entre 2033 e 2035 corresponde à fase de pico de construção e consolidação, durante a qual se verifica uma intensificação significativa dos trabalhos. Destacam-se a construção de pistas, pavimentos e áreas operacionais, a instalação dos principais sistemas aeroportuários e a conclusão dos edifícios críticos. Trata-se da fase de maior complexidade do projeto, exigindo um elevado nível de coordenação entre disciplinas, recursos e frentes de obra.

A partir de 2035 e até 2037, o projeto entra numa fase de transição para operação, marcada pela integração dos sistemas, execução de testes, comissionamento e certificação das infraestruturas. Paralelamente, desenvolvem-se as atividades de preparação operacional no âmbito do ORAT (*Operational Readiness and Airport Transfer*). A ANA reforça que **o ORAT apenas poderá iniciar no final de 2036, condicionado à disponibilização dos acessos e das redes de abastecimento permanentes bem como das instalações aeroportuárias mínimas de terceiros**, indispensáveis à certificação do aeródromo pelo Regulador e entrada em operação do NAL, de forma a assegurar uma preparação operacional integrada e abrangente.

A entrada em serviço do NAL implica no mesmo momento o encerramento das operações aéreas no Aeroporto Humberto Delgado considerando que os procedimentos de controlo aéreo não preveem a utilização simultânea do espaço aéreo e sendo impossível a duplicação dos recursos humanos,

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.

equipamentos e procedimentos. Este constitui um pressuposto consensual estruturante do projeto, assumido por toda a comunidade aeroportuária.

VI. ESTRUTURA DE CONTRATAÇÃO

1. Modelo de contratação

Dada a complexidade, dimensão e natureza multidisciplinar do projeto, considera-se necessário **estruturar a contratação e a execução das obras através de múltiplos lotes**. Esta abordagem visa promover uma repartição equilibrada dos riscos entre os diferentes contratos, reduzir a exposição a eventos críticos que possam afetar o programa global e aumentar a resiliência do projeto perante eventuais constrangimentos técnicos, comerciais ou de mercado.

O modelo de lotes permite igualmente fomentar a concorrência, alargando o universo de potenciais concorrentes e favorecendo a participação de empresas com competências especializadas em áreas específicas do projeto. Desta forma, procura-se assegurar o acesso às melhores capacidades técnicas disponíveis no mercado português e internacional, e promover uma maior eficiência na formação dos preços e na otimização dos custos globais de construção.

Adicionalmente, a divisão em lotes possibilita o desenvolvimento paralelo de diferentes frentes de trabalho, proporcionando maior flexibilidade na execução, melhor gestão das interfaces e uma mitigação mais eficaz dos riscos de planeamento. Esta estratégia revela-se particularmente relevante num projeto da dimensão do NAL, caracterizado por uma elevada diversidade de infraestruturas, sistemas e especialidades técnicas.

Nesta fase de desenvolvimento, foram identificados cinco lotes principais de contratação, correspondentes às grandes componentes funcionais do aeroporto, representando cada um deles uma percentagem estimada do orçamento global de construção do NAL. A configuração definitiva dos lotes poderá evoluir ao longo das fases subsequentes do projeto, em função do grau de maturidade do desenho, das condições de mercado e dos resultados do diálogo com potenciais empreiteiros.

Nesta fase, identificam-se os cinco lotes, assim como uma percentagem estimada de participação no orçamento para a construção do NAL, como a seguir indicado:

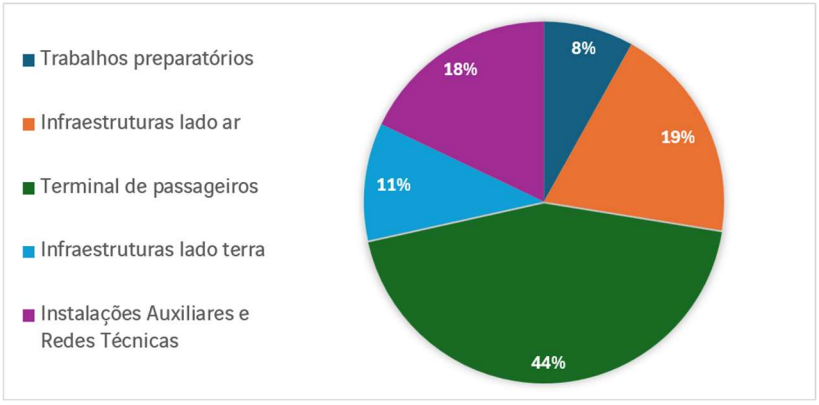

Figura 5: Lotes e pesos no orçamento do NAL

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.

O modelo em equação envolve a celebração de **múltiplos contratos de empreitada em regime EPC** (***Engineering, Procurement and Construction,*** *ainda com a terminologia anglo-saxónica utilizada em projetos de dimensão semelhante)***,** atribuindo a cada empreiteiro/consórcio a responsabilidade integrada pelo projeto de execução, aprovisionamento e construção do respetivo lote. Esta abordagem promove uma maior previsibilidade dos custos e dos prazos, reduz os riscos de interface e assegura uma gestão integrada de cada lote de trabalhos. Este modelo permite, ainda, mobilizar uma cadeia alargada de subempreiteiros especializados (*Tier 2*), bem como fabricantes, fornecedores e empresas especializadas responsáveis pela integração de sistemas e equipamentos aeroportuários de elevada complexidade (Tier 3).

O modelo de contratação da empreitada por lotes contará com a **participação de empresas portuguesas assim como internacionais.**

2. Contexto jurídico

Em alinhamento com o planeamento construtivo anteriormente apresentado e com o objetivo de garantir o início da operação do NAL em meados de 2037, a ANA prevê dar início aos procedimentos de contratação da empreitada, em lotes, previamente à Aprovação Final para o NAL.

Para esse fim, a ANA tem vindo a avaliar os procedimentos previstos no Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro ("CCP"), e as Diretivas Europeias aplicáveis, concluindo nesta fase que, para os lotes mais estratégicos, **o diálogo concorrencial afigura-se o procedimento que oferece a maior relevância estratégica** em termos de estimativa orçamental, impacto no caminho crítico e complexidade construtiva.

Neste cenário, prevê-se que o diálogo concorrencial para os lotes críticos tenha início previamente à apresentação da Candidatura ao NAL e que a apresentação de propostas para a conceção e a construção do NAL – e eventualmente a adjudicação - ocorra(m) antes da Aprovação Final do NAL, assegurando desta forma uma transição fluida e eficiente para a fase de execução

Relativamente aos lotes menos críticos, existem diversos procedimentos que podem ser utilizados para a respetiva contratação, encontrando-se em ponderação a opção mais adequada, assegurando igualmente a concorrência e demais princípios aplicáveis.

Sem prejuízo do exposto, na eventualidade de ocorrerem alterações ao planeamento poderá a ANA equacionar estratégia distinta para a otimização do projeto, incluindo o recurso a outro tipo de procedimento, sempre em respeito pelos princípios e normas de contratação pública aplicáveis..

3. Estudos e projetos para a Candidatura ao NAL

A ANA continuará a promover processos concorrenciais para a contratação dos estudos e projetos que servem de base à elaboração da Candidatura ao NAL, incluindo a arquitetura e a engenharia do projeto, e não perspetiva a realização de concursos públicos.

4. Coordenação e supervisão do projeto

A coordenação e supervisão do projeto é assegurada pela ANA, com o apoio de um *Project Management Office (PMO) /* Assistente Técnico, responsável pela coordenação dos diversos contratos, pelo planeamento integrado, pela gestão de interfaces, pelo controlo de prazo e custo, bem como pela integração técnica do programa aeroportuário e pela revisão dos projetos.

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.

VII. ORÇAMENTO PARA A CONSTRUÇÃO DO NAL

1. Objetivos e âmbito da estimativa

O desenvolvimento e construção do NAL é um **projeto *greenfield* de uma magnitude sem precedentes recentes na Europa**. Por consequência, exigirá uma mobilização de recursos numa escala pouco comparável, envolvendo um número significativo de partes interessadas, tanto no continente europeu como, possivelmente, além dele.

2. Metodologia de estimativa

O orçamento para a construção do NAL foi desenvolvido com base no sistema padronizado de classificação de estimativas da AACE (*Association for the Advancement of Cost Engineering*), amplamente utilizado em grandes projetos de infraestrutura. Tendo em conta o atual nível de maturidade do projeto, em fase de Estudo Prévio, a estimativa enquadra-se na Classe 3 da AACE, apresentando um intervalo de precisão de [-20% ; +30%]. O intervalo de precisão reduzir-se-á à medida que o projeto for sendo desenvolvido com maior detalhe.

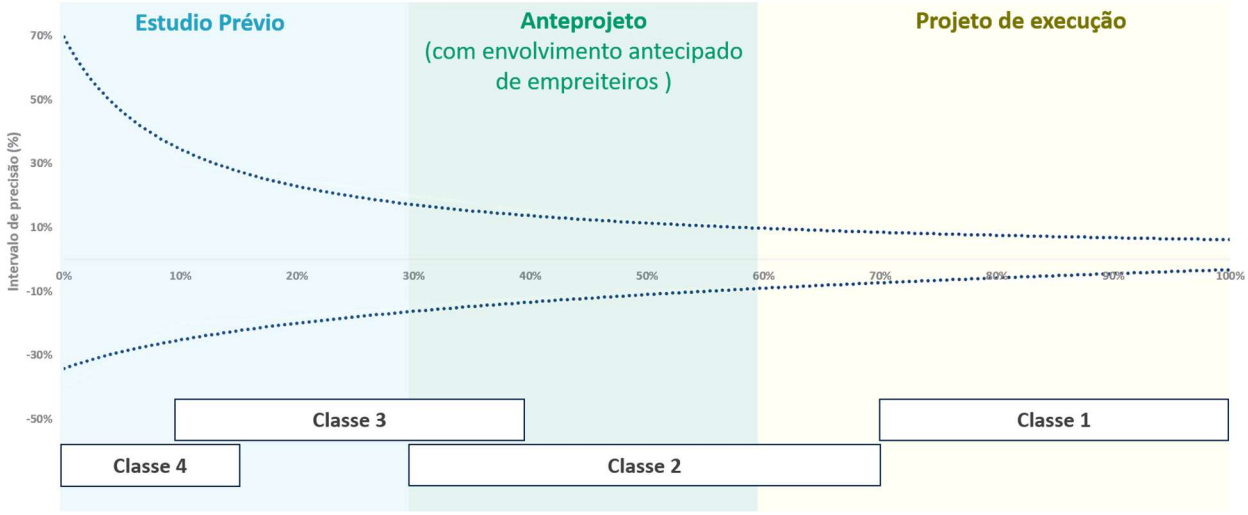

Figura 3: Intervalos de precisão das estimativas de custos durante a fase de desenvolvimento do projeto, de acordo com a metodologia da AACE.

A metodologia de orçamento para a construção do NAL adotada combina:

- Uma abordagem *bottom-up* para os custos de construção (EPC), assente em quantidades e preços específicos, devidamente alinhados com o Estudo Prévio e com o planeamento da construção;
- A possível integração de um desenvolvimento arquitetónico especial no projeto de Terminal de Passageiros;
- Uma abordagem *bottom-up* para os custos do Concessionário, incluindo o desenvolvimento de estudos, a gestão e supervisão do projeto, bem como as atividades associadas à entrada em operação;
- Uma análise de riscos e oportunidades estruturada, que suporta a definição da provisão para riscos e contingências;
- *Benchmarking* com projetos aeroportuários comparáveis, assegurando a coerência e robustez da estimativa global.

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.

3. Custos de construção (regime EPC)

O orçamento de construção do NAL ainda constitui uma estimativa indicativa, limitada ao âmbito de responsabilidade da ANA, e refere-se exclusivamente ao projeto do Novo Aeroporto de Lisboa. A ANA estima o investimento total do NAL entre **7,9 e 8,9 mil milhões de euros, a preços do 4.º trimestre de 2024**. Esta estimativa inclui os custos EPC, os custos da Concessionária, bem como os riscos e contingências identificados nesta fase. A estimativa apresentada não contempla, entre outros, compensações ambientais ou medidas de mitigação que venham a resultar do processo de licenciamento e que já não estejam integradas no âmbito do projeto, nem os impactos decorrentes de sujeições arquitetónicas adicionais, e/ou de elevada complexidade material.

O valor superior do intervalo de 8,9 mil milhões de euros, corresponde à estimativa de referência desenvolvida pela AECOM, consultora técnica e líder mundial nas áreas da engenharia e consultoria de infraestruturas, convertido a preços do 4.º trimestre de 2024.

Tendo em consideração a estimativa desenvolvida pela AECOM, a ANA tem vindo a procurar, de forma responsável e proativa, soluções de otimização económica que contribuam para reforçar a viabilidade financeira do projeto.

O valor inferior do intervalo corresponde a uma redução ambiciosa, mas realista do orçamento, a rondar os 7,9 mil milhões de euros, ou seja, uma redução superior a 10% à estimativa de referência da AECOM, e **inferior ao valor de 8,5 mil milhões de euros estimado na altura do Relatório Inicial de dezembro de 2024,** refletindo o esforço contínuo para identificar soluções mais eficientes e propostas de *Value Engineering*, sem comprometer os objetivos funcionais do novo aeroporto.

A ANA considera que a otimização do orçamento de construção do NAL exige uma estreita colaboração com o Concedente e as restantes partes interessadas, nomeadamente através dos contributos de revisão do projeto, da otimização dos requisitos técnicos e funcionais, da adoção de soluções proporcionadas ao nível de desempenho pretendido e da implementação de processos eficientes de aprovação e licenciamento compatíveis com o calendário do projeto. Esta abordagem colaborativa será determinante para maximizar as oportunidades de otimização de custos, mantendo os níveis de qualidade, capacidade e resiliência previstos para o NAL.

Importa ainda referir que a inflação dos custos de construção poderá continuar a aumentar nos próximos anos, impulsionada pelas atuais incertezas geopolíticas, pelas pressões nas cadeias de abastecimento e pela volatilidade dos mercados, fatores que poderão ter impacto adicional nos custos globais do projeto.

Na próxima fase de Anteprojeto, a ANA estará focada na otimização do orçamento de construção do NAL, prosseguindo o trabalho de desenvolvimento e otimização do projeto, reforço da robustez dos preços EPC e dos custos do Concessionário, assim como a avaliação avançada dos riscos e oportunidades. Este esforço passará, nomeadamente, por um maior envolvimento de fornecedores e pelo envolvimento antecipado de empreiteiros nos lotes críticos, fatores que serão determinantes para alcançar uma estimativa de Classe 2.

VIII. CANDIDATURA AO NAL

As equipas da ANA e da VINCI Airports têm trabalhado extensivamente no Relatório Técnico que agora se apresenta, com o objetivo de desenvolver o melhor projeto possível. Este respeita integralmente as Especificações Mínimas para o NAL do Anexo 16 do Contrato de Concessão, cujas propostas iniciais de

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.

alteração foram apresentadas no Relatório da Consulta aos *Stakeholders* entregue no 16 de julho de 2025 e encontram-se em processo de ratificação e integração formal no Contrato de Concessão.

Importa salientar que a ANA prevê submeter um aditamento do Relatório Técnico em janeiro de 2027, em simultâneo com o Relatório Financeiro previsto na Cláusula 46.1, alínea d), do Contrato de Concessão. Essa atualização refletirá o grau de maturidade acrescido do projeto e poderá incorporar alterações resultantes do aprofundamento das análises realizadas e da consideração dos comentários que venham a ser formulados pelo Concedente, bem como do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA).

Paralelamente, a ANA continua a reforçar a mobilização de recursos e competências especializadas, com o objetivo de identificar e implementar as melhores soluções técnicas, operacionais e financeiras para assegurar o sucesso do projeto do Novo Aeroporto de Lisboa. Neste contexto, a ANA mantém o seu forte compromisso e empenho na prossecução das etapas subsequentes do processo previsto no artigo 46.º, n.º 1, do Contrato de Concessão, em estreita articulação com o Concedente e as restantes partes interessadas.

A informação contida no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é propriedade da ANA, S.A. e do Grupo VINCI, é confidencial e está protegida por lei. A sua utilização, divulgação, publicação ou cópia, no todo ou em parte, por qualquer meio, só é autorizada em conformidade com a declaração inicial constante do presente documento. A transferência, modificação, partilha ou reencaminhamento das informações contidas no presente documento, incluindo todos os seus anexos, é proibida e requer a autorização prévia, expressa e por escrito da ANA, S.A. e do Grupo VINCI.