



REPÚBLICA
PORTUGUESA

INFRAESTRUTURAS E HABITAÇÃO

Exmos. Senhores

Dr. José Luís Arnaut
Presidente do Conselho de Administração
ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.
Rua D – Edifício 120, Aeroporto de Lisboa
1700-008 Lisboa

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

SUA REFERÊNCIA:
...

SUA COMUNICAÇÃO DE :
16.07.2026

NOSSA REFERÊNCIA
Nº: .../2026
ENT.:.../2026
PROC. Nº: XX

DATA:
21-09-2026

ASSUNTO: Entrega do Relatório Técnico do Novo Aeroporto de Lisboa

Exmos. Senhores Dr. José Luís Arnaut e Eng. Thierry Ligonnière,

Fazemos referência à entrega, pela ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (Concessionária), do Relatório Técnico (Relatório) referente ao novo aeroporto de Lisboa (NAL) – o Aeroporto Luís de Camões –, no passado dia 16 de julho 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).

Fazemos igualmente referência à entrega de versões atualizadas de algumas componentes do Relatório do Local Selecionado e do Estudo de Impacte Ambiental. Sobre estas matérias, o Concedente já se pronunciou na sequência da entrega do referido relatório, em janeiro de 2026, não se justificando uma nova pronúncia nesta fase, considerando que o Estudo de Impacte Ambiental

Campus XXI
Av. João XXI, 63
1000-300 Lisboa, Portugal
Tel / Phone (+351) 210 426 250
gabinete.seinf@mih.gov.pt



já foi submetido pela ANA à Agência Portuguesa do Ambiente, decorrendo o respetivo procedimento nos termos da lei aplicável.

Não obstante o processo de Candidatura ao NAL, previsto no Contrato de Concessão, não contemplar uma pronúncia ou resposta formal do Concedente ao Relatório apresentado, considera-se de interesse para ambas as Partes assinalar determinados elementos que, na perspetiva do Concedente, merecem clarificação ou desenvolvimento adicional.

A partilha destas considerações revela-se particularmente oportuna atendendo a que o projeto de engenharia se encontra ainda numa fase preliminar e poderá contribuir para o adequado desenvolvimento do projeto.

Assim, relativamente ao Relatório apresentado, cumpre formular as seguintes considerações e comentários:

Projeções de Tráfego

No que concerne as projeções de tráfego, sublinhamos de forma positiva, o reconhecimento pela Concessionária que os dados preliminares apresentados no Relatório Inicial e nos relatórios da Candidatura ao NAL já entregues se encontravam desajustados. Esta nova posição da Concessionária representa um maior alinhamento com o Concedente neste tema.

Com efeito, no Relatório Inicial, a Concessionária considerava, para os horizontes de 2045, 2062 e 2082, volumes de tráfego de cerca de 45, 52 e 60 milhões de passageiros, respetivamente, enquanto os cenários agora apresentados apontam para intervalos de procura significativamente mais amplos, situados entre cerca de 43 e 56 milhões de passageiros no Horizonte 2045, 54 e 69 milhões no Horizonte 2062 e 63 e 85 milhões no Horizonte 2082, evidenciando uma revisão dos pressupostos anteriormente adotados.

Não obstante, não foram apresentadas novas projeções de tráfego, mas apenas um estudo centrado em intervalos de capacidade, com taxas de crescimento implícitas nos cenários considerados, situadas entre cerca de 1,0% e 1,6% ao ano nos diferentes horizontes temporais. A adoção de uma trajetória de procura excessivamente conservadora comporta riscos que importa devidamente acautelar.



A este respeito, o Concedente tem vindo a reiterar a importância de o desenvolvimento do projeto considerar diferentes cenários de evolução da procura, que permitam testar a robustez do seu dimensionamento e antecipar as necessidades de adaptação da infraestrutura ao longo da Concessão.

Neste sentido, o Concedente considera que as próximas fases de desenvolvimento da Candidatura ao NAL devem incluir a análise de cenários alternativos e das respetivas implicações para o projeto, designadamente através da identificação dos investimentos críticos e dos respetivos fatores de desencadeamento, do impacto na capacidade da infraestrutura e das consequências para o equilíbrio económico-financeiro da Concessão.

Sem prejuízo da opção que a Concessionária venha a tomar quanto à revisão das projeções de tráfego, o Concedente reserva-se o direito de proceder, em qualquer momento até à eventual assinatura dos Contratos do NAL, à apreciação crítica das projeções, cenários e pressupostos que venham a ser apresentados pela Concessionária, designadamente no Relatório Financeiro e na Candidatura Completa.

Pressupostos assumidos

No âmbito do Relatório Técnico, a Concessionária adota determinados pressupostos relevantes, designadamente quanto à repartição de responsabilidades e à assunção de riscos entre as Partes.

Primeiramente, importa reiterar que o facto de tais pressupostos constarem do Relatório Técnico não significa a sua aceitação ou validação pelo Concedente, nem qualquer compromisso ou vinculação deste quanto à assunção das responsabilidades, riscos ou obrigações que deles possam decorrer. Sem prejuízo, o Concedente manifesta a sua disponibilidade para, em articulação com a Concessionária durante a fase de negociação procurar soluções que permitam alcançar um enquadramento equilibrado e adequado, à luz do Contrato de Concessão e da legislação aplicável.

Neste contexto, e sem prejuízo de outros pressupostos que possam igualmente merecer apreciação, cumpre assinalar algumas matérias relativamente às quais o Concedente entende necessário clarificar:

- **Acessos à obra** – Sem prejuízo de, em regra, competir ao responsável do projeto, neste caso a Concessionária, assegurar os acessos necessários à execução dos trabalhos, o Estado Português mantém, conforme já transmitido no âmbito do Grupo de Trabalho das



Acessibilidades ao NAL, abertura à utilização dos futuros corredores de acessibilidade para fins de acesso à obra, enquanto princípio. Contudo, essa possibilidade dependerá, para além da análise da sua conformidade com a legislação aplicável, de avaliação casuística pelas entidades competentes (IMT, IP, etc.), não constituindo qualquer direito adquirido ou garantia prévia de autorização. A sua utilização não poderá, em qualquer caso, comprometer as prioridades ou o calendário de execução das acessibilidades, assumindo a Concessionária os riscos inerentes aos pressupostos que venha a adotar a este respeito.

- **Disponibilização dos terrenos para o desenvolvimento do NAL** – Nos termos da Cláusula 50.^a do Contrato de Concessão, compete ao Concedente “*diligenciar no sentido de disponibilizar o local para a Concessionária e de lhe facultar todos os correspondentes direitos necessários, sem custos e de acordo com os Contratos do NAL*” quando o mesmo pertença a “*um Autoridade Pública ou integr[e] o domínio público do Estado*”. No entanto, no entender do Concedente, tal obrigação não significa, contudo, a assunção, pelo Concedente, dos encargos ou responsabilidades decorrentes de eventuais expropriações de terrenos de terceiros, a realizar pela Concessionária.
- **Desmilitarização do Campo de Tiro de Alcochete** - Da mesma forma, e não obstante o compromisso do Estado de proceder à execução dos trabalhos de desmilitarização do Campo de Tiro de Alcochete, nos termos da Resolução do Conselho de Ministros n.º 119/2026, de 15 de junho, a eventual necessidade de outros trabalhos ou medidas de descontaminação não pode, nesta fase, ser automaticamente imputada ao Concedente, devendo esta matéria ser objeto de discussão e clarificação entre as Partes, durante a fase de negociação.
- **Relação com empreiteiros e subcontratados** – Sem prejuízo da integração de empreiteiros e outros subcontratados na gestão e execução do projeto – a qual, em qualquer caso, depende da observância dos requisitos previstos na lei e no Contrato de Concessão –, deverá permanecer claro que a Concessionária, enquanto titular e responsável, único e direto, pelo desenvolvimento do NAL perante o Concedente, mantém integralmente a responsabilidade pelos riscos e obrigações inerentes ao projeto, independentemente da sua execução, total ou parcial, por terceiros, não podendo opor ao Concedente qualquer contrato ou relação com terceiros para exclusão ou limitação dessa responsabilidade.

Cumprimento das Especificações Mínimas para o NAL

No que concerne o reflexo das Especificações Mínimas para o NAL na versão acordada entre a Concessionária e a EGAPA no âmbito do procedimento de negociação iniciado ao abrigo do



Despacho n.º 15178/2025, de 22 de dezembro (“Versão Acordada”), no projeto técnico, subsistem algumas questões que elencamos de seguida:

a) Pistas:

Verifica-se que a solução proposta no Relatório Técnico de configuração das pistas prevê apenas uma pista certificada para operação de aeronaves “Código F”, sendo a segunda pista dimensionada para “Código E”. Recorde-se que o Concedente não se opôs à redução do comprimento da segunda pista, mas apenas na condição expressa da otimização assegurar a operação de aeronaves Código F sem restrições.

A configuração agora apresentada, com a segunda pista dimensionada para Código E, não assegura esse pressuposto e diverge das configurações anteriormente apresentadas pela Concessionária, nas quais ambas as pistas asseguravam condições de operação compatíveis com aeronaves Código F.

Como já transmitido, este entendimento é partilhado com a Autoridade Nacional de Aviação Civil e a NAV – Navegação Aérea de Portugal, E.P.E., entendendo-se que ambas as pistas devem permitir a operação de aeronaves Código F sem restrições e, cumulativamente, que a circulação entre as pistas e as respetivas posições de estacionamento não devem estar sujeitas a caminhos únicos. Tal situação poderá introduzir uma limitação estrutural permanente com reflexos na redução da flexibilidade operacional futura do Aeroporto Luís de Camões e, em todo o caso, não está em conformidade com a Versão Acordada.

Assim, o Concedente solicita à Concessionária que demonstre, de forma inequívoca, de que forma é que a configuração apresentada cumpre o disposto na Versão Acordada.

b) Taxiways e Rapid Exit Taxiways (RET)

Igualmente, de uma primeira análise ao Relatório Técnico resulta que a configuração de *inner taxiway* e *outer taxiway* suscita dúvidas quanto à sua compatibilidade com uma operação plena e flexível de aeronaves Código F, uma vez que aparenta não assegurar a sua circulação independente em todas as principais rotas entre as pistas e as posições de estacionamento, ficando estas aeronaves condicionadas a percursos específicos dentro da rede de *taxiways*.

A configuração proposta para as *Rapid Exit Taxiways* (RET) merece igualmente clarificação, não sendo possível aferir, com base na informação apresentada, se a pista Este dispõe de uma RET adequada à operação de aeronaves Código F. Tal circunstância poderá aumentar o tempo de ocupação da pista e, consequentemente, condicionar o respetivo *throughput*.



Acresce que o Relatório Técnico aparenta introduzir uma redução (face às anteriores versões do projeto) das separações entre o eixo das pistas e as *taxiways*, aproximando-as dos mínimos regulamentares aplicáveis. Ainda que a solução possa observar os requisitos regulamentares, a redução destas margens poderá limitar a flexibilidade operacional futura do aeródromo, em particular no que respeita à circulação de aeronaves Código F e à operação em condições de baixa visibilidade.

Neste contexto, o Concedente considera importante clarificar a evolução da solução agora apresentada face às anteriores versões do projeto, bem como avaliar de que forma as soluções ora apresentadas pela ANA no Relatório Técnico afetam a capacidade, a flexibilidade e a resiliência operacional do Aeroporto Luís de Camões ao longo da Concessão.

c) Posições de estacionamento (stands)

No que concerne as posições de estacionamento, o Concedente regista positivamente a incorporação das recomendações vertidas no nosso Ofício n.º 2023/2026 relativamente ao *pier swing*.

Considera-se, contudo, importante consolidar a solução proposta, designadamente através da sua validação por simulação, de modo a confirmar a operação independente prevista nos *cul-de-sac*.

Foram ainda identificadas discrepâncias entre a capacidade em posições de estacionamento indicada no Plano Diretor e os valores apresentados na Memória Descritiva e Justificativa do Lado Ar, dificultando a aferição da capacidade prevista para cada fase de desenvolvimento. Atendendo à relevância desta matéria face aos volumes de tráfego previstos para o NAL, o Concedente aguarda os necessários esclarecimentos e a confirmação da capacidade prevista para cada fase.

d) Vias de Serviço no Lado Ar

Da análise do Relatório Técnico parece resultar uma previsão de vias de serviço de duas faixas (4x5m) em vias de elevada intensidade de tráfego junto aos *piers* do terminal, e uma única faixa (2x5m) nas restantes zonas, com reduções de faixas nas extremidades dos *piers* e junto às posições WIWO.

Tal situação, se concretizada, poderá introduzir uma limitação estrutural permanente com reflexos na redução da flexibilidade operacional futura do Aeroporto Luís de Camões, contrária à Versão Acordada. Assim, o Concedente solicita a clarificação sobre o impacto da solução adotada na capacidade, flexibilidade e a resiliência operacional do NAL.



e) Nível de serviço do Terminal de Passageiros

Parece resultar do Relatório Técnico que a Concessionária dimensiona o Terminal de Passageiros para o Horizonte de Abertura segundo a metodologia do *Airport Development Reference Manual* (ADRM) da IATA, adotando como alvo o nível de serviço previsto no Anexo 16 do Contrato de Concessão. O Concedente regista com agrado o cumprimento deste requisito contratual e a adoção de um referencial de planeamento alinhado com as boas práticas internacionais do setor, sem prejuízo da análise global que competirá ao Concedente realizar nos termos do Contrato de Concessão. Não obstante, considera-se essencial que, para os demais horizontes temporais do projeto (incluindo até 2082), seja demonstrado, através de simulações, que o nível de serviço adotado se mantém assegurado de forma consistente, de modo a assegurar o cabal cumprimento do Anexo 16.

Face ao exposto e às questões acima identificadas, o Concedente entende que importa aprofundar a demonstração da suficiência e robustez da solução proposta, designadamente quanto à ausência de restrições estruturais, à plena compatibilidade com a operação de aeronaves Código F, à capacidade operacional em condições de baixa visibilidade (*LVO CAT II/III*) e à adequação da infraestrutura às necessidades de longo prazo do NAL.

Neste sentido, solicita-se à Concessionária que, nas fases subsequentes de desenvolvimento do projeto (nomeadamente no momento da entrega da versão atualizada do Relatório Técnico, conforme referido no V. Ofício n.º 802781, de 16 de julho), demonstre objetivamente os efeitos operacionais das otimizações ou soluções introduzidas e a respetiva plena compatibilidade com a Versão Acordada.

Caso a solução apresentada pela Concessionária se afaste da Versão Acordada, tal divergência deverá ser devidamente identificada e fundamentada. Acresce que, em todo o caso, qualquer alteração adicional à Versão Acordada deverá ser objeto de negociação conforme previsto no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

Recorde-se ainda que, nos termos do Contrato de Concessão, a apreciação da Candidatura ao NAL pelo Concedente ao abrigo da Cláusula 47.^a do Contrato de Concessão deverá considerar, designadamente, o cumprimento das Especificações Mínimas para o NAL.

Outras opções do Relatório Técnico:

a) Estratégia de expansão e faseamento do Terminal de Passageiros



O Relatório Técnico prevê um Terminal de Passageiros único, cuja área evolui de cerca de 480 mil m² no Horizonte de Abertura para cerca de 670 mil m² no Horizonte 2082. Contudo, esta evolução não acompanha proporcionalmente o crescimento da procura, verificando-se uma redução da área por passageiro de cerca de 10 mil m²/mpax para 9 mil m²/mpax entre estes dois horizontes, o que, na perspetiva do Concedente, merece reflexão adicional.

Em particular, e conforme referido na alínea e) da secção anterior, importa assegurar que a configuração proposta permite responder aos níveis de serviço previstos nos diferentes horizontes de desenvolvimento da Concessão, bem como acomodar de forma eficiente e robusta a evolução da procura.

O Concedente assinala ainda que, face à solução anteriormente apresentada no HLAR, a Concessionária deixou de contemplar, no Relatório Técnico, quer a construção de um Terminal 2, quer a possibilidade de recurso a um terminal satélite. Tratando-se de uma alteração relevante da estratégia de expansão e faseamento do NAL, considera-se necessário que a Concessionária fundamente estas opções e clarifique as respetivas implicações para a escalabilidade futura do aeroporto.

Neste contexto, considera-se essencial que seja apresentada, nomeadamente no Relatório Financeiro e na versão atualizada do Relatório Técnico suprarreferida, uma estratégia clara de escalabilidade do aeroporto, que defina, para cada fase de desenvolvimento, as infraestruturas a executar e as pré-instalações, reservas e ligações a assegurar desde o início da operação, de modo a viabilizar futuras expansões, designadamente através de um terminal satélite ou de um eventual Terminal 2, minimizando intervenções estruturais e a disrupção da operação aeroportuária, e que estabeleça, de forma objetiva, os fatores de desencadeamento e os critérios que determinarão a passagem a cada fase subsequente, designadamente em função da evolução da procura, dos níveis de serviço e da capacidade disponível, garantindo que a expansão da infraestrutura ocorre atempadamente face às necessidades operacionais do NAL.

b) Estacionamento de superfície – lado terra

Da apreciação ao Relatório Técnico, regista-se que a solução proposta para o lado terra contempla uma extensa área de estacionamento à superfície, equivalente a cerca de 950 mil m².



Não obstante a necessidade de assegurar capacidade adequada de estacionamento do aeroporto, considera-se que a dimensão da área afeta ao estacionamento de superfície prevista é particularmente expressiva, traduzindo-se numa utilização pouco eficiente do espaço, contribuindo para o aumento das distâncias pedonais e comprometendo a flexibilidade de eventuais futuros desenvolvimentos do lado terra.

Neste contexto, o Concedente entende como fundamental a incorporação de soluções de estrutura de estacionamento em silo, tal como já previsto com os *Multi-Storey Car Park* (MSCP) para outras zonas do NAL, permitindo uma utilização mais eficiente do solo disponível.

c) Salvaguarda territorial para desenvolvimento futuro

Finalmente, nota-se que o desenvolvimento máximo apresentado no Relatório Técnico prevê a construção de três pistas, considerando a Concessionária que a quarta pista não é necessária, apesar de prevista no Anexo 16 do Contrato de Concessão.

Ainda que a Concessionária entenda que a construção de uma quarta pista não será necessária antes de 2082, o Concedente considera essencial que fique, desde já, inequivocamente salvaguardada a reserva de solo para a sua futura implementação, bem como para o desenvolvimento da terceira pista e a expansão das áreas de estacionamento e circulação de aeronaves de grande porte.

Diálogo com as partes interessadas:

O Concedente compreende a posição da Concessionária quanto à não divulgação da versão integral do Relatório Técnico, atendendo à natureza crítica da infraestrutura e à informação de natureza confidencial e de segredo de negócio nele contida.

Sem prejuízo do exposto, e conforme já referido na comunicação do Concedente relativa ao Relatório dos Stakeholders, a Concessionária deverá assegurar uma articulação próxima e contínua com as companhias aéreas e demais partes interessadas relevantes, em particular com as entidades e autoridades públicas que desempenham funções essenciais e permanentes no aeroporto, de modo a que as respetivas necessidades e requisitos, designadamente em matéria de infraestruturas e condições de operação, sejam devidamente identificados e considerados nesta fase do projeto.



Esta articulação assume particular relevância para a apreciação da Candidatura ao NAL, nos termos da Cláusula 47.^a do Contrato de Concessão, que determina que o Concedente deve considerar, designadamente, as propostas dos operadores aéreos. Nesse sentido, o resultado desta articulação e os contributos finais das companhias aéreas e demais partes interessadas sobre o projeto técnico deverão ser remetidos ao Concedente para efeitos de apreciação da Candidatura.

Considerações finais:

Sem prejuízo do que antecede, importa salientar que, da apreciação preliminar efetuada ao Relatório Técnico, registamos positivamente a evolução verificada em determinadas matérias, nomeadamente a aceitação pela Concessionária da necessidade de revisão das projeções de tráfego.

Neste contexto, reiteramos a nossa disponibilidade para prosseguir o diálogo com a Concessionária sobre as matérias acima identificadas (e outras), sem prejuízo das competências de decisão que lhe assistem no âmbito do Contrato de Concessão. O referido diálogo visa orientar, de forma concertada, a elaboração pela Concessionária das versões finais dos relatórios intercalares que devem integrar a Candidatura Completa ao NAL nos termos da alínea e) do n.º 1 da Cláusula 46.^a do Contrato de Concessão, não constituindo, por isso, qualquer antecipação do momento de “Apreciação da Candidatura ao NAL” a que se refere a Cláusula 47.^a do Contrato de Concessão, nem da negociação do conteúdo dos Contratos do NAL a que se refere a Cláusula 48.^a

Em particular, no que respeita à otimização do cronograma de desenvolvimento do NAL, o Concedente pretende continuar a trabalhar com a Concessionária na identificação de oportunidades de redução dos prazos previstos, com o objetivo de antecipar, tanto quanto possível, a entrada em operação do NAL face ao calendário atualmente proposto pela Concessionária.

Finalmente, reiteramos 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 ou da Candidatura ao NAL, cuja apreciação apenas terá lugar no âmbito da análise da Candidatura Completa, não podendo a ausência de pronúncia sobre qualquer elemento específico do Relatório ser interpretada



como aceitação ou concordância, expressa ou tácita, com o respetivo conteúdo, nem como aprovação, total ou parcial, da Candidatura ao NAL, nem como qualquer pré-acordo relativamente ao conteúdo dos Contratos do NAL; e

- b) O Concedente reserva todos os direitos que lhe são legal e contratualmente conferidos, no contexto do Contrato de Concessão, em particular no que toca ao seu Capítulo XI.

Sem outro assunto de momento, os nossos cumprimentos,

O Ministro de Estado e das Finanças

Joaquim Miranda
Sarmento

Assinado de forma digital por
Joaquim Miranda Sarmento
Dados: 2026.09.24 14:54:07
+01'00'

Joaquim Miranda Sarmento

O Ministro das Infraestruturas e Habitação

Miguel
Pinto Luz

Assinado de forma
digital por Miguel
Pinto Luz
Dados: 2026.09.23
20:36:48 +01'00'

Miguel Pinto Luz