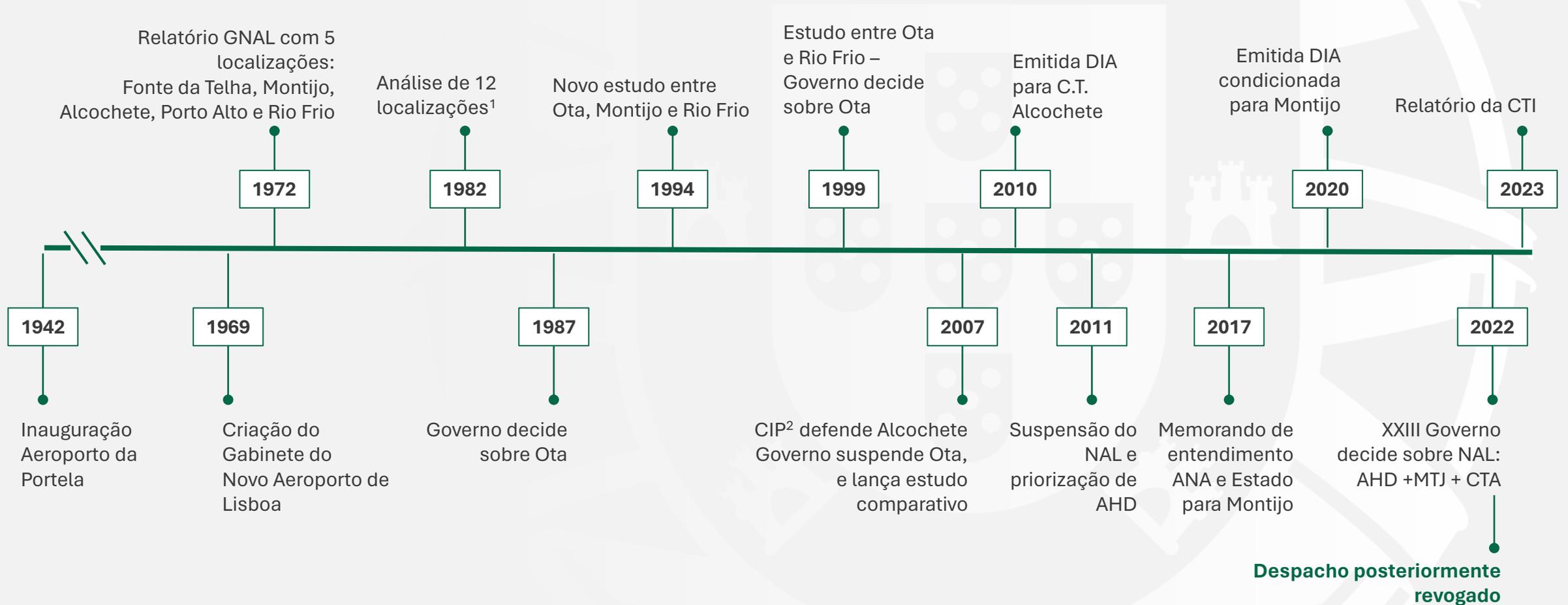


Evolução do Sistema Aeroportuário de Lisboa: o novo Aeroporto Luís de Camões

14 de maio de 2024



Crónica do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) – 50 anos de indecisão



Estado do sistema aeroportuário da região de Lisboa

Infraestrutura aeroportuária com elevadas restrições de crescimento

19º lugar no ranking conectividade direta, em 20 aeroportos¹

Complexidade das operações resulta em atrasos sistemáticos nas partidas e chegadas ao AHD

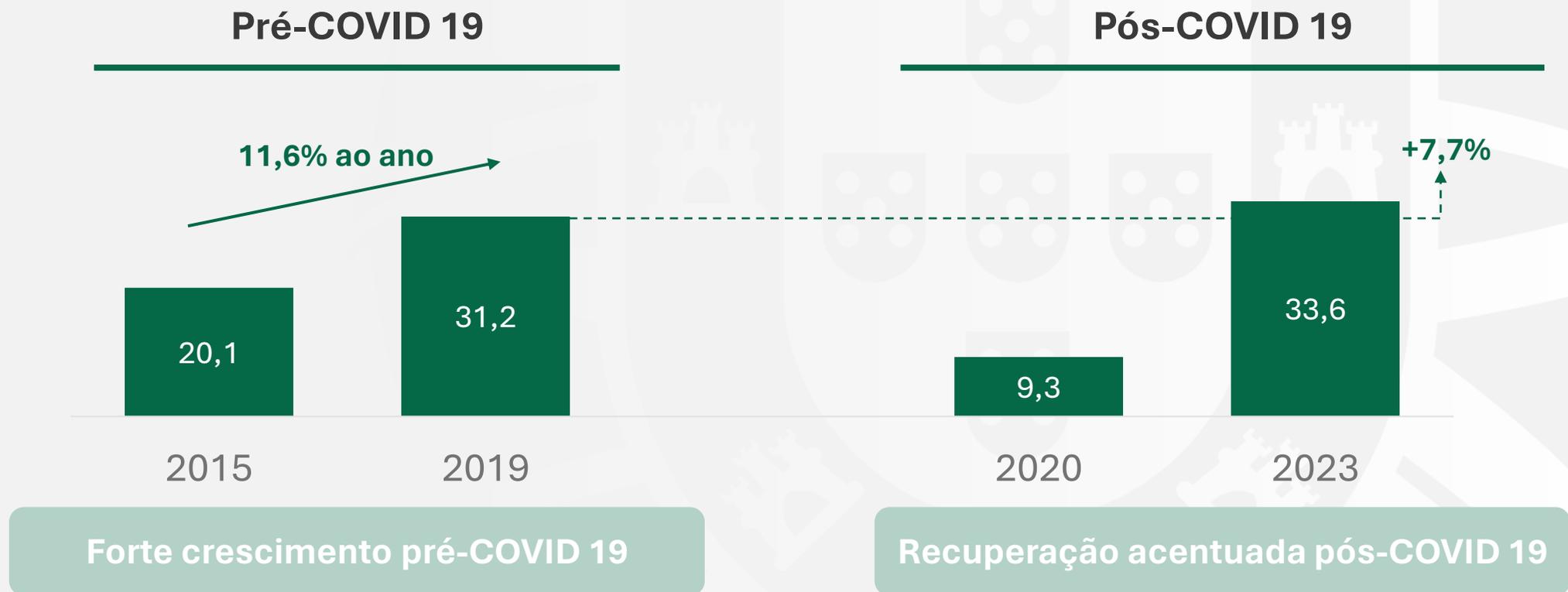
Apenas 52,5% de pontualidade à partida (2022)²

Impacto ambiental e na qualidade de vida dos cidadãos pela localização do Aeroporto Humberto Delgado no centro da cidade

2ª capital europeia com mais habitantes expostos a ruído aeronáutico³

Evolução passada do tráfego no Aeroporto Humberto Delgado

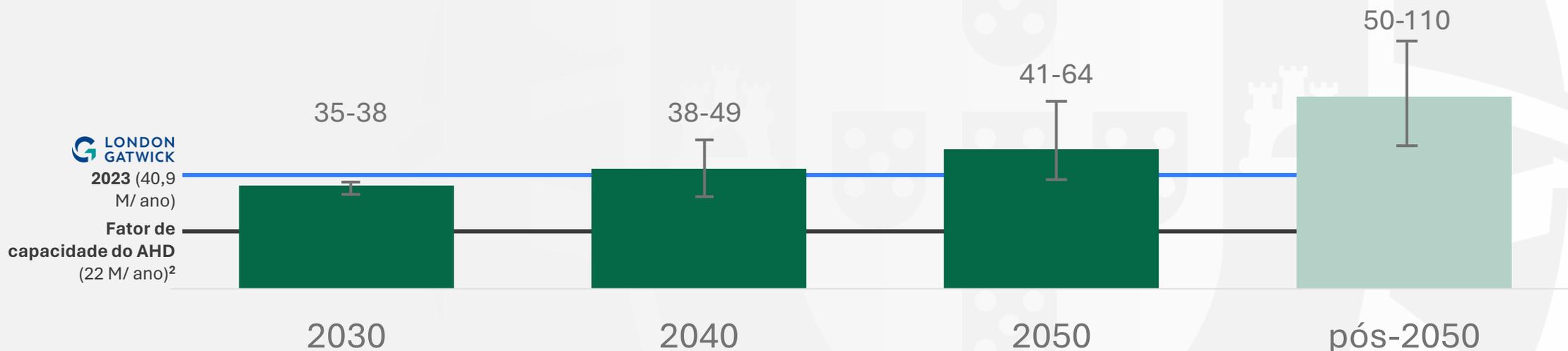
Milhões de passageiros por ano



Estimativas tráfego futuras para Aeroporto Humberto Delgado

Milhões de passageiros por ano

Projeções de tráfego de passageiros para o AHD – cenários base¹



Elevada variabilidade nas projeções de tráfego para cenário base apresentadas por várias entidades – cenários otimistas e conservadores adicionam incerteza na evolução da procura

Essencial criar uma **estratégia que permita acomodar a evolução da procura** de forma a acomodar os vários cenários – em todo caso, **operação AHD muito acima do nível indicado** para aeroporto “*single runway*”

A decisão do Governo

1 Promover o desenvolvimento do NAL e determinar a sua localização no Campo de Tiro de Alcochete

2 Promover o aumento da capacidade no AHD, com investimentos seletivos à luz da natureza temporária do aeroporto



Reforçar as ligações ferroviárias de alta velocidade Porto – Lisboa e Lisboa – Madrid e reforçar as ligações rodoferroviárias ao NAL

A decisão do Governo

1 Promover o desenvolvimento do NAL e determinar a sua localização no Campo de Tiro de Alcochete

2 Promover o aumento da capacidade no AHD, com investimentos seletivos à luz da natureza temporária do aeroporto



Reforçar as ligações ferroviárias de alta velocidade Porto – Lisboa e Lisboa – Madrid e reforçar as ligações rodoferroviárias ao NAL

Recomendações da CTI para o NAL

Aeroporto único como solução final

Solução com **natureza expansível** - permitindo acomodar procura a longo-prazo

Solução que estimule **economias de aglomeração** e integrada com outros projetos de acessibilidade

Possibilidade de **solução dual transitória** com AHD



Recomendações alinhadas com Contrato de Concessão²:

- Modelo de base assente em **2 pistas, 90-95 movimentos / hora**
- Capacidade de expansão **até 4 pistas**

Campo de Tiro de Alcochete (CTA) e Vendas Novas (VNO) como opções mais favoráveis

Fundamentos para a decisão do Governo sobre o NAL (1/2)

Capacidade de acomodar a procura a 2050 e pós 2050

Pós-2050 estima-se o tráfego de passageiros possa ultrapassar os **100 milhões**¹

Permite mitigar o impacto ambiental e social na região de Lisboa

Soluções **duais duplicam os efeitos ambientais negativos**²

Soluções únicas assentam em zonas com **baixa densidade populacional**

Melhoria na qualidade do serviço e operacionalidade

Soluções **duais** com base no **AHD sem alternativa** em casos que ocorra **encerramento da pista**

Fundamentos para a decisão do Governo sobre o NAL (2/2)

Permite acomodar os planos de expansão da TAP

Atuar como catalisador da atividade económica da zona do “Arco Ribeirinho Sul” e do desenvolvimento do conceito “*Airport City*”

TAP com projeções preliminares de 190-250 aeronaves a 2050¹

Soluções **duais** podem **por em causa sustentabilidade do hub**

Intermodalidade completa entre aeroporto, ferrovia e rodovia com **acesso a Sines** (*hub* logístico nacional)

NAL com **efeitos macroeconómicos positivos** no “Arco Ribeirinho Sul”

Escolha do Campo de Tiro de Alcochete para localização do NAL

O Governo entende que, face a Vendas Novas, Campo de Tiro de Alcochete apresenta vantagens

- 1 Localiza-se inteiramente em terrenos públicos** - Vendas Novas requer expropriações, representando ónus adicional
- 2 Dispõe de Declaração de Impacte Ambiental** – atualmente caducada
- 3 Apresenta maior proximidade ao centro de Lisboa** – exigindo menos tempo e custos de deslocação
- 4 Proximidade às principais vias rodoviárias e ferroviárias** – permite descentralizar o tráfego do centro de Lisboa



Expectativa de prazos e custos da CTI para esta solução

Custos totais para duas pistas:

Pista 1 – 3 231 M€

Pista 2 – 2 874 M€

~ 6 105 M€



Tempos totais para duas pistas:

Pista 1 – 2030

Pista 2 – 2031

Lançamento do processo com a Concessionária para:

1. Aferir **cronologia** para desenvolvimento do NAL
2. Estudar a **solução técnica** de modelo flexível
3. Modelo de **acessibilidades ao NAL**
4. Detalhar **investimento total necessário** do NAL
5. Estudar **modelo de financiamento** sem **aporte do OE**
6. Avaliar o **modelo de transferência do tráfego do AHD**, após entrada em operação do NAL

Próximos passos imediatos

Os **termos contratuais** podem implicar um **prazo de candidatura** da Concessionária **ao NAL** entre **36 e 46 meses**



Governo a negociar com Concessionária para **abreviar os prazos**

Síntese da resolução de Conselho de Ministros

- 1** Aprovar o desenvolvimento do NAL e determinar a sua localização no Campo de Tiro de Alcochete, substituindo de forma integral o AHD
- 2** Definir que a nova infraestrutura aeroportuária se denomine **Aeroporto Luís de Camões**
- 3** Delegar nos membros do Governo a prática de todos os atos subsequentes a realizar no âmbito do desenvolvimento do NAL
- 4** Determinar que todos os **atos necessários** à execução do desenvolvimento do NAL se pautam por **celeridade, racionalidade económica e eficiência**



A decisão do Governo

1 Promover o desenvolvimento do NAL e determinar a sua localização no Campo de Tiro de Alcochete

2 Promover o aumento da capacidade no AHD, com investimentos seletivos à luz da natureza temporária do aeroporto



Reforçar as ligações ferroviárias de alta velocidade Porto – Lisboa e Lisboa – Madrid e reforçar as ligações rodoferroviárias ao NAL

Necessidade de expansão no AHD

AHD encontra-se em situação de congestionamento operacional

Desde 2018 acima dos limites definidos pela ICAO¹

Complexidade das operações resulta em atrasos e baixas classificações em avaliações de serviço ao passageiro

AHD obteve 3.5/5 no questionário de qualidade de serviço da ACI, em 2023²

É imperativo ser capaz de dar resposta à crescente procura a curto prazo

Até 38 milhões de passageiros em 2030³

ANA deve maximizar capacidade operacional do AHD até abertura do NAL – investimentos otimizados pela natureza transitória do AHD

De acordo com cláusula 17.1 e 42.1 do Contrato de Concessão

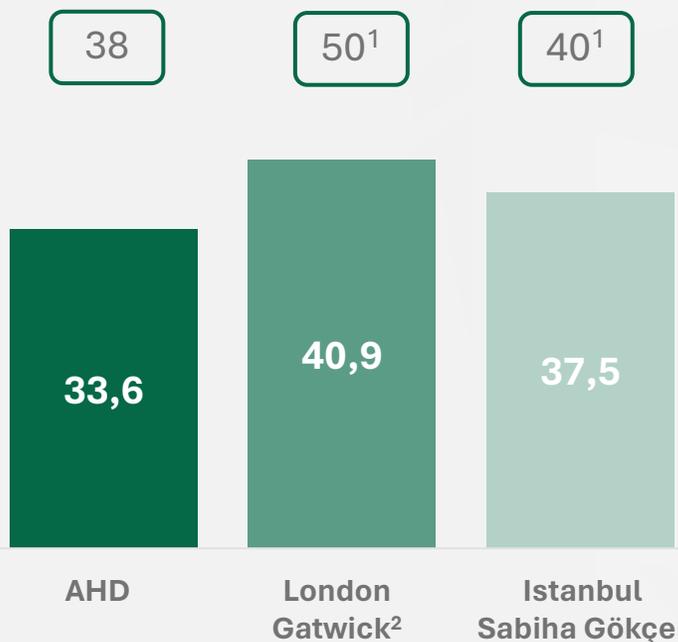


Viabilidade de expansão no AHD

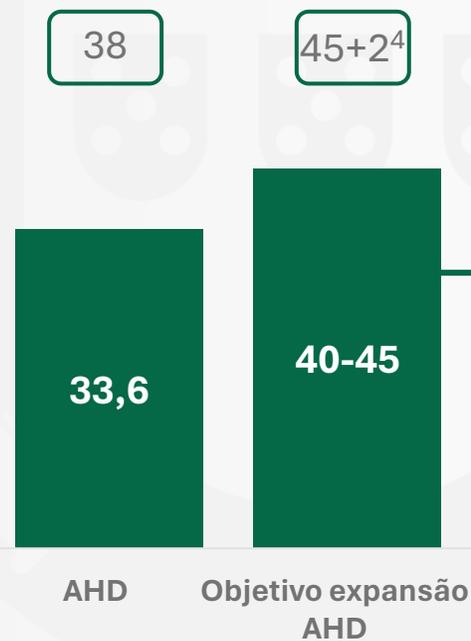
Milhões de passageiros por ano

 N.º movimentos por hora

Comparação com aeroportos de pista única, 2023



Compromisso NAV para o AHD³



Viabilidade da expansão **condicionada** pela **realização de obras** de infraestrutura e *layout* de pista e **otimização do espaço aéreo**

Papel das Linhas de Alta Velocidade (LAV) na gestão da capacidade do AHD

- 1** Ajuda a gestão da procura no AHD ao capturar passageiros das rotas aéreas subjacentes, em linha com políticas Europeias e normativas legais de Estados membros da UE¹

Passageiros
LIS - MAD

1.9 M²

Passageiros
LIS - OPO

1.1 M²

- 2** Permite melhorar acesso ao aeroporto Francisco Sá Carneiro como aeroporto preferencial para passageiros na região Centro

Síntese da Resolução de Conselho de Ministros

Próximos passos a
executar pela ANA S.A.

1 Desenvolvimento de um **Plano de Investimentos faseado** que assegure o **aumento de capacidade no AHD para atingir os 45 movimentos por hora**, incluindo:

Investimentos previstos na **RCM n.º 201/2023**, de 28 de Dezembro



Investimentos necessários nas **pistas, taxiways, placa de estacionamento**, etc.



Investimentos nos terminais existentes e novos terminais, **acessibilidades**, e outros que melhorem a **qualidade do serviço no**



AHD

Síntese da Resolução de Conselho de Ministros

Próximos passos a
executar pela NAV,
ANAC e MDN

- 2** Desenvolvimento, pela NAV E. P. E., de um plano de expansão do espaço aéreo de Lisboa, que considere a implementação do sistema “*Point Merge*” e “*TOPSKY*”
- 3** Estudo de alternativas para **maximizar a utilização do espaço do Aeródromo de Trânsito nº 1** (Figo Maduro), através da ANAC, em colaboração com o Ministério da Defesa Nacional

Síntese da Resolução de Conselho de Ministros

Criação do Grupo de
Acompanhamento

4 Constituição de um **Grupo de Acompanhamento para o processo de expansão de capacidade do AHD:**

- ✓ Liderado por um membro do governo da área governativa das infraestruturas
- ✓ Composto por representantes das várias entidades envolvidas no processo, nomeadamente ANA, NAV e ANAC

Terceira Travessia do Tejo e Ligação Ferroviária de Alta Velocidade (LAV) Lisboa-Madrid

14 de maio de 2024



Fundamentos para a LAV Lisboa-Madrid

- **Descarbonização dos transportes**
- **Transferência modal para modos de transporte energeticamente eficientes**
- **Desenvolvimento económico**
- **Coesão territorial e social**
- **Impulsionar de forma decisiva o setor ferroviário**
- **Cumprimento do PNI 2030**
- **Cumprimento do Plano de Trabalho do Corredor Atlântico**



Visão para a LAV

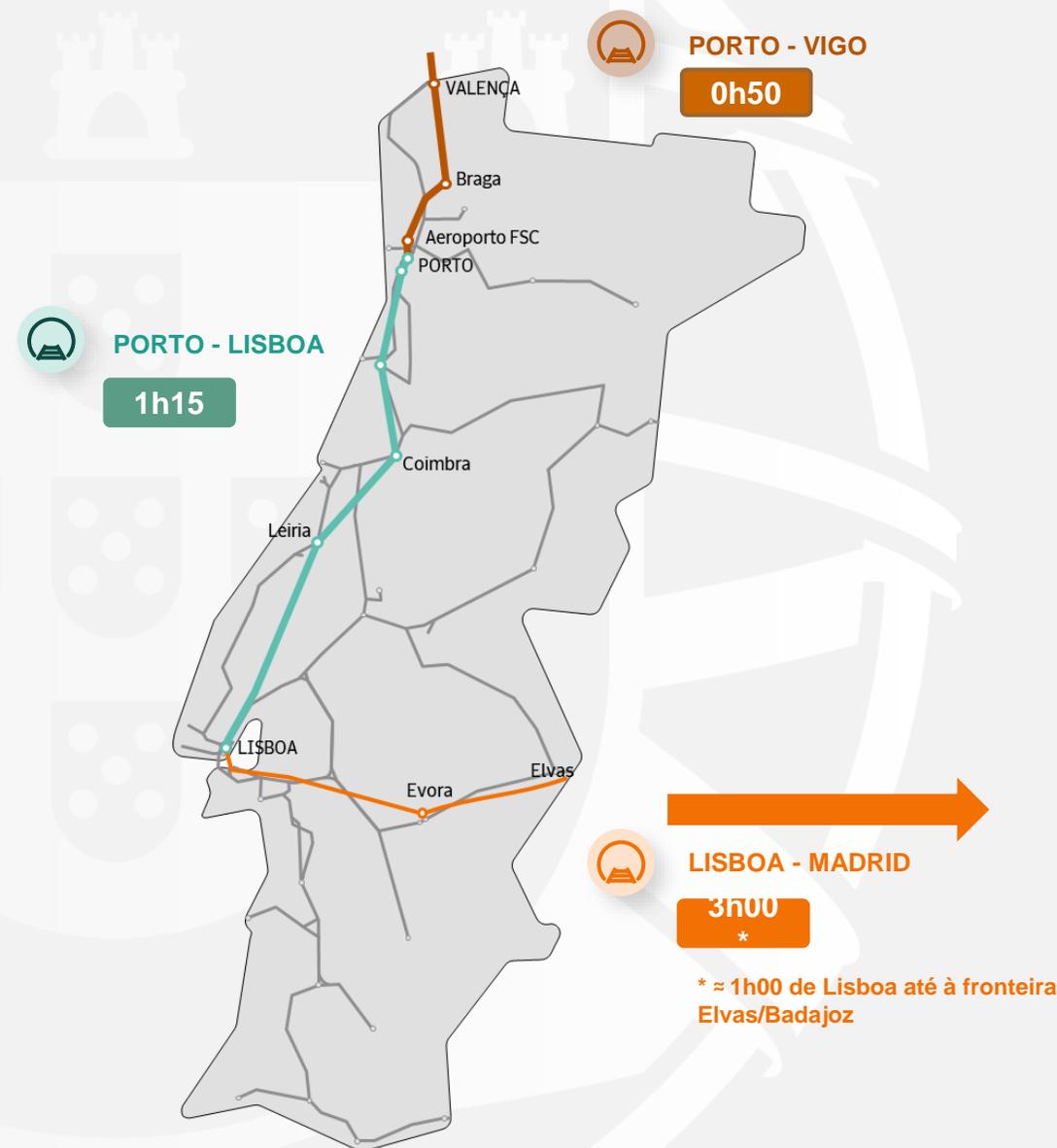
Oferecer uma alternativa de transporte ferroviária competitiva, estabelecendo como objetivo os seguintes tempos de percurso:

- Porto-Lisboa - 1h15
- Porto-Vigo - 0h50
- Lisboa-Madrid - 3h00

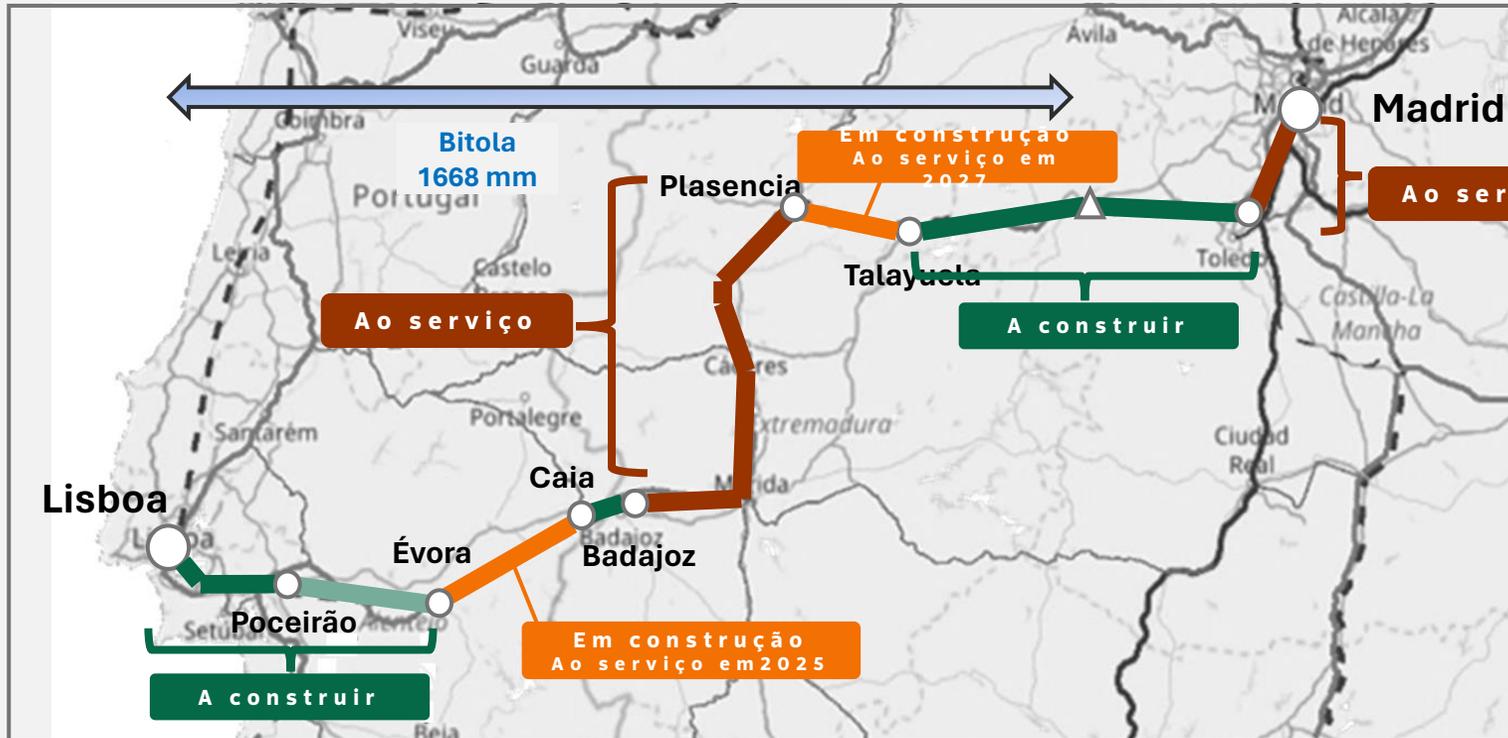
Disponibilizar uma alternativa ferroviária competitiva aos voos diários:

- \approx 40 entre Lisboa-Madrid
- \approx 20 entre Porto e Lisboa

Contribuir para concretizar o objetivo estabelecido pela Comissão Europeia na Estratégia de Mobilidade Inteligente e Sustentável de duplicar o tráfego ferroviário de passageiros de alta velocidade.



Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid – Península Ibérica

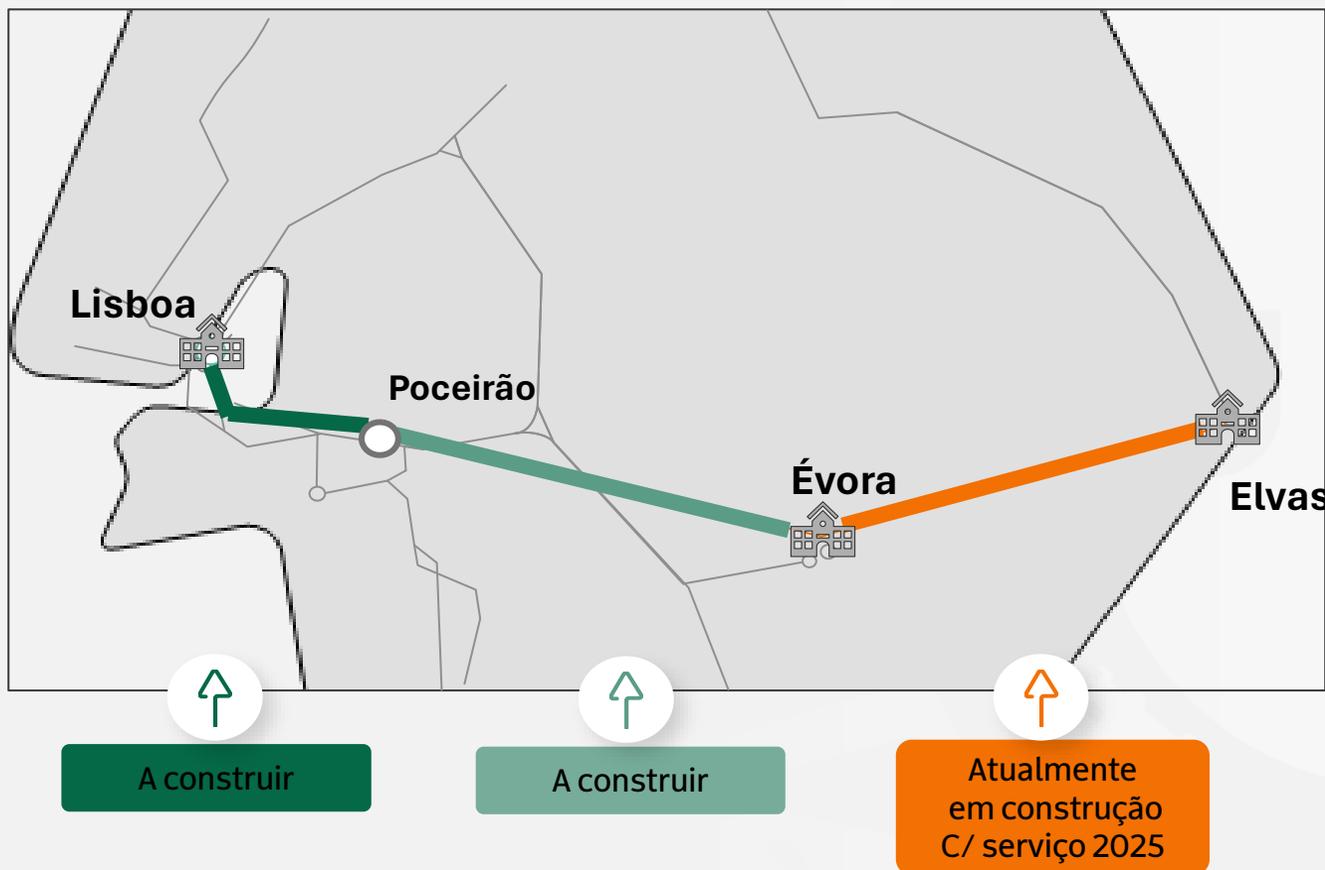


Tempo de percurso Lisboa – Madrid:

- 2027: ≈6h00
- 2034: ≈3h00

Em linha com políticas Europeias e normativas legais de Estados Membros da EU, nomeadamente EU Green Deal, Acordo de Paris e relatório “Much more than a market” de Enrico Letta

Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid - Nacional



Tempo de percurso Lisboa-Elvas:

▪ 2025 ≈ 2h00

▪ 2034 ≈ 1h00

Total complementaridade com a rede ferroviária convencional

Total compatibilização com a rede ferroviária espanhola junto à nossa fronteira: bitola, alimentação elétrica e sistemas de sinalização

Resolução do Conselho de Ministros

1. **Antecipação da conclusão** da ligação ferroviária de alta velocidade entre Lisboa e Madrid, incluindo a Terceira Travessia do Tejo (TTT) – IP
2. Definição de um **novo modelo de gestão para as três travessias** do Tejo, em Lisboa, que inclua a construção da TTT – IP+IMT
3. Avaliação das acessibilidades rodoviárias e ferroviárias ao Novo Aeroporto de Lisboa – IP+ANA
4. Calendarização dos investimentos devidamente compatibilizada **com Espanha**, de forma a garantir uma **execução coordenada e atempada do projeto**, otimizando plenamente a disponibilidade de financiamento



Terceira Travessia do Tejo

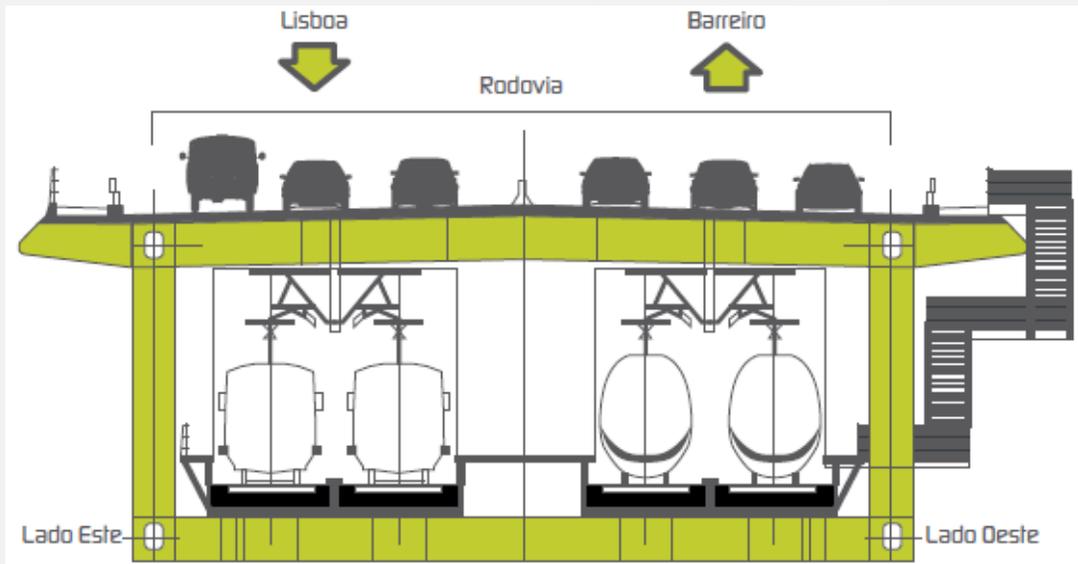
- Nova travessia permite libertar os estrangimentos de capacidade da infraestrutura ferroviária nas ligações a sul;
 - ✓ Aumento da competitividade dos serviços ferroviários entre Lisboa e a região sul, Alentejo e Algarve, com **redução de cerca de 30 minutos** face aos percursos atuais, bem como aumento da frequência dos serviços
 - ✓ Redução de tempo de percurso: Lisboa/Barreiro para 10 min
Lisboa/Setúbal para 30 min
 - ✓ **Reforço da oferta** ferroviária suburbana (Cintura, Sintra e Eixo Norte/Sul)
 - ✓ Permite o **tráfego ferroviário de mercadorias sem restrições**
- Melhoria da coesão territorial na Área Metropolitana de Lisboa, possibilitando uma **redução na pressão habitacional sobre o concelho de Lisboa**
- Fator de **dinamização económica** no “Arco Ribeirinho Sul”
- Essencial no âmbito das **acessibilidades ao Novo Aeroporto** de Lisboa

Terceira Travessia do Tejo

Eixo Chelas-Barreiro



Terceira Travessia do Tejo – Avaliação da solução rodoferroviária



Exemplo de perfil transversal tipo

- Componente rodoviária com papel complementar às travessias existentes (nível de serviço e fiabilidade em declínio)
- Reforço da acessibilidade direta no corredor Lisboa/Barreiro
- Melhoria das acessibilidades de Lisboa ao triângulo Barreiro-Moita-Coima (ganhos de tempo, em alguns casos, de 50%)
- Integração na Rede Ferroviária Convencional: Linha de Cintura, Linha do Alentejo e acesso ao NAL

Próximos passos

1. Concluir os estudos relativos às **caraterísticas da TTT**
2. Assinar com Espanha e com a Comissão Europeia a decisão de implementação relativa à Ligação de Alta Velocidade Ferroviária Lisboa – Madrid
3. Submeter na APA os **Estudos de Impacte Ambiental** do troço Lisboa-Poceirão-Évora, incluindo a TTT
4. Constituir um grupo de trabalho para **análise das acessibilidades** rodoviárias e ferroviárias ao Novo Aeroporto de Lisboa
5. Avaliar um **novo modelo de gestão para as três travessias** do Tejo, em Lisboa, que inclua a construção da TTT





**REPÚBLICA
PORTUGUESA**

