OBSERVADOR ONLINE 2025-10-15

Governo pondera nova mega concessão para todas as travessias do Tejo em Lisboa, mas faltam estudos sobre Algés-Trafaria

País	Portugal	Circulação	50968	AAV	28641.94
Meio	Online	Autor	Ana Suspiro		

Tópicos: SRS Legal, Advocacia, Aquisições,Fusões e Privatizações

https://observador.pt/especiais/governo-pondera-nova-mega-concessao-para-todas-as-travessias-do-tejo-em-lisboa-mas-faltam-estudos-sobre-alges-trafaria/

Ana Suspiro

Texto

Governo conta com portagens das atuais pontes para ajudar a pagar as novas travessias, Chelas-Barreiro e Algés-Trafaria. Concessão única está a ser ponderada, mas atraso nos estudos do túnel complica.

15 out. 2025, 11:18

Oferecer

Ana Suspiro

Texto

15 out. 2025, 11:18

Oferecer

As portagens das pontes 25 de Abril e Vasco da Gama vão poder ajudar a financiar não apenas a construção da terceira travessa sobre o Tejo como também a do túnel/ponte no corredor Algés-Trafaria.

A ideia de uma nova concessão única para as pontes de Lisboa não é nova, mas agora o Governo pondera juntar no mesmo pacote a quarta travessia rodoviária. No entanto, o atraso dos estudos para Algés-Trafaria pode comprometer esta solução. Isto porque avançar com um concurso sem ter avaliação de impacte ambiental fechada para todos os projetos contraria as recomendações dos regimes jurídicos aplicáveis e pode representar um risco elevado para o Estado.

Ainda sem os estudos finais e com a avaliação da travessia Algés-Trafaria a dar os primeiros passos, os números em cima da mesa para as duas infraestruturas apontam para valores de

Copyright Cision Portugal

investimento que podem ultrapassar os 4.000 milhões de euros. E para ajudar a pagar essa fatura, o Governo conta com as receitas das portagens das pontes que já estão pagas - 25 de Abril e Vasco da Gama.

É um cenário que vai ao encontro das declarações do secretário de Estado das Infraestruturas durante uma audição no Parlamento ao ministro Miguel Pinto Luz. Em resposta a uma pergunta do Chega sobre o fim das portagens nas duas pontes em exploração sobre o Tejo (em Lisboa), Hugo Espírito Santo respondeu: “As portagens da ponte 25 de Abril ajudaram a construir a ponte Vasco da Gama (através da concessão da Lusoponte). As portagens destas duas pontes vão ajudar a ter uma terceira travessia e o túnel que está a ser estudado e cujo concurso [para o estudo] vai ser lançado em janeiro”.

Quando falou em túnel, Hugo Espírito Santo referia-se à travessia Algés-Trafaria, um dos 31 projetos rodoviários que o Governo pediu à Infraestruturas de Portugal (IP) para estudar a viabilidade técnica e económica. Para este pacote de novas vias vai ser aprovado em breve um financiamento de 27,5 milhões de euros para realizar estudos. Até ao final do ano, a IP e o IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes) deverão indicar quais destas obras poderão ser lançadas através de concessões a privados.

A integração dos investimentos destas travessias numa nova concessão tem uma janela de oportunidade criada pela aproximação do fim do contrato de concessão da Lusoponte em 2030, mas o calendário de um futuro concurso também está condicionado pela necessidade de construção de vias de acesso (mais ferroviário do que rodoviário) ao novo aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete, um investimento que fica fora das obrigações da concessionária Vinci e que terá de ser assumido pelo Estado.

A terceira travessia do Tejo será rodo-ferroviária e, além de fazer parte das acessibilidades previstas para o novo aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete, é também considerada “uma parte essencial do projeto da Linha de Alta Velocidade Lisboa-Madrid” e será um “elemento fundamental na ligação das duas margens da AML (Área Metropolitana de Lisboa), permitindo a redução dos tempos de percurso”. As citações constam do comunicado da Infraestruturas de Portugal no qual é anunciado que vai ser feito um estudo de procura da futura terceira travessia do Tejo. Associado a este projeto está também a construção de uma outra ponte entre o Barreiro e o Seixal.

O problema de juntar duas novas travessias num só concurso é a grande disparidade no estado de conhecimento e avaliação dos respetivos projetos.

No final da primeira década deste século estava tudo estudado para avançar com a ponte Chelas-Barreiro que chegou a ter uma declaração de impacte ambiental e um concurso lançado com um vencedor escolhido. Caiu tudo por terra em 2010, num dos primeiros PEC (Programa de Estabilidade e Crescimento, que eram programas de austeridades) que antecipou a crise financeira do Estado e o resgate financeiro.

O projeto da terceira travessia do Tejo (a TTT também é conhecida como ponte Chelas-Barreiro) foi recuperado e está no terreno há mais de um ano quando foi aprovada a Resolução de Conselho de Ministros e a janela de lançamento do projeto tem de estar alinhada

Copyright Cision Portugal

com timings previstos para a abertura do novo aeroporto.

Antes de poder ir a concurso, é, no entanto, preciso atualizar os estudos feitos no passado, bem como consolidar um conjunto de fundamentos de natureza técnica, de viabilidade económica e financeira e de avaliação de impacte ambiental.

Até final do segundo trimestre de 2026, a Infraestruturas de Portugal tem de apresentar uma proposta fundamentada que permita uma tomada de decisão relativamente ao modelo de contratação e de gestão a adotar, que assegure, segundo se determinou, um desenvolvimento eficaz e eficiente do projeto da terceira travessia, com elevado nível de qualidade, e, simultaneamente, comportável num quadro de boa gestão de finanças públicas.

A travessia Algés-Trafaria está muito mais atrasada neste caminho e esse atraso poderá impedir que o projeto faça parta de futura concessão das restantes pontes. Ainda que os documentos oficiais já a incluam como uma obra a avançar, não há estudo de viabilidade técnica nem económica.

Até agora, a IP só tem um esboço de projeto apresentado pela Lusoponte no final do século passado para construir um túnel submerso sob o leito do rio. O investimento então estimado de mil milhões de euros seria suportado pela própria Lusoponte em troca da exploração das receitas com portagens. Aliás, o contrato dava-lhe o exclusivo da exploração de qualquer travessia rodoviária na Grande Lisboa. Estimava-se um tráfego médio diário de 50 a 60 mil carros para uma travessia apenas rodoviária.

A proposta foi deixada na gaveta até que o então ministro das Obras Públicas, António Mexia, voltou a falar na ponte em 2005, mas sem consequências, dada a rápida queda do Governo de Santana Lopes. O corredor chegou a ser estudado pelo LNEC (Laboratório Nacional de Engenharia Civil) em 2008 quando estava em cima da mesa a decisão sobre as acessibilidades ao aeroporto do Campo de Tiro e à linha de alta velocidade vinda da Madrid que podia exigir uma ponte ferroviária para entrada em Lisboa. Ganhou Chelas-Barreiro, para a qual já existia um corredor reservado na margem norte.
Estudos para Algés-Trafaria só vão ser contratados em 2026
O processo é retomado este ano praticamente do zero.

A Infraestruturas de Portugal recebeu em março o mandato do Executivo para promover os estudos para a materialização de 13 obras rodoviárias entre as quais se conta a travessia Algés-Trafaria. Só em janeiro de 2026 está previsto o lançamento do estudo de viabilidade para escolher a solução de engenharia, nomeadamente se será aconselhável ponte ou túnel, que tipo de túnel e a forma de assentar no leito do rio, bem como os respetivos pontos de amarração nas margens norte e sul e acessos e ligações à rede rodoviária. Outra das questões que terá de ser avaliada é a compatibilidade com a navegação e o acesso aos terminais portuários que ficam a leste deste corredor.

O estudo de viabilidade é o ponto de partida para avançarem as análises de custo-benefício que vão definir custos e retornos, o estudo de procura e o estudo prévio. A par destes pode avançar a avaliação de impacte ambiental, mas só quando esta estiver aprovada, com as respetivas medidas de compensação, é que deve lançar-se um concurso. Vai demorar dois a três anos,

Copyright Cision Portugal

pelo menos, de acordo com fontes do setor ouvidas pelo Observador.

E apesar da “pressa” do Governo, que já inclui o túnel em documentos oficiais, o tempo parece correr contra o lançamento de uma concessão única que inclua todas as travessia do Tejo. Isto sem comprometer os timings que estão previstos para a TTT que terá de submeter até ao segundo semestre de 2026 todos os estudos para a avaliação de impacte ambiental para avançar com o concurso em 2028.

É o ano apontado como referência tendo em conta que serão necessários pelo menos dois anos para o lançamento e decisão de um novo concurso internacional para a exploração das pontes sobre o Tejo que inclua a construção da terceira travessia (a exploração rodoviária e ferroviária pode ser separada) a tempo de substituir a atual concessionária cujo contrato termina em 2030. Ainda que se admita que a Lusoponte procure ficar mais tempo a explorar as pontes, na sequência de pedidos de reequilíbrio financeiro.
Concurso sem avaliação ambiental é um “risco grande”
O especialista em direito público e sócio da SRS Legal, José Luís Moreira da Silva, considera que avançar com um concurso só depois de ter avaliação ambiental concluída é a “solução desejável” até porque nesta fase podem surgir obstáculos e custos não previstos.

Ao abrigo do quadro legal dos contratos públicos, das regras do Tribunal de Contas e do regime legal da avaliação ambiental, um projeto só deve ir a concurso quando estiver definido ao máximo (que for possível). Esta foi a orientação seguida nos concursos para as PPP (parcerias público privadas) da linha de alta velocidade entre Lisboa e Porto.

O jurista admite contudo que o Governo pode criar um regime especial através de um decreto-lei que se sobreponha a essas limitações, mas “tem de assumir o risco e justificá-lo“. E José Luís Moreira da Silva avisa que essa opção seria um “grande risco para o Estado”, lembrando o caso da Liscont. A expansão do terminal de contentores de Alcântara foi contratualizada em 2008 com o operador (à data a Mota-Engil) num contrato que prorrogou a concessão até 2042. O projeto caiu na avaliação ambiental em 2011 quando o Parlamento já tinha chumbado o diploma que tinha prolongado a concessão, sem concurso, gerando um impasse nos tribunais que demorou anos a resolver.

Outro tema que terá de ser tratado é a duração e perfil da concessão a realizar e de que lado ficam as receitas com as portagens. As concessões de primeira geração, como a Lusoponte, assentam num modelo em que as receitas ficam do lado dos privados para amortizar o investimento feito por estes.

O modelo mais recente usado nas últimas subconcessões rodoviárias lançadas pela IP durante o Governo de José Sócrates atribuiu as receitas com portagens à concedente que ficou responsável pelo pagamento de disponibilidade pela infraestrutura aos privados.

[Apesar da euforia em torno de Freitas, Soares recupera. O debate com Zenha será decisivo. Quando acabar, nunca mais serão amigos. A “Eleição Mais Louca de Sempre” é o novo Podcast Plus do Observador sobre as Presidenciais de 1986. Uma série narrada pelo ator Gonçalo Waddington, com banda sonora original de Samuel Úria. Pode ouvir aqui, no Observador, e também na Apple Podcasts, no Spotify e no Youtube Music. E pode ouvir o primeiro episódio

Copyright Cision Portugal

aqui e o segundo aqui]

Portagens não chegam para financiar e se ficarem do lado da concessionária traz risco político
No caso das duas novas travessias estão em jogos investimentos que podem ultrapassar os 4.000 milhões de euros. Segundo um documento difundido pelo Governo em março sobre o Parque Cidades do Tejo, que envolve operações de grande escala de requalificação urbana nas margem norte e sul do rio, estão previstos valores de 4.500 milhões de euros para as duas travessias - 3.000 milhões para a terceira travessia do Tejo, valor que inclui os acessos rodo-ferroviários que ainda vão ser estudados, e 1.500 milhões de euros para o túnel Algés-Trafaria, ainda que neste último projeto não tenha uma solução de engenharia decidida.

Mas as receitas com portagens das duas pontes em exploração, na casa dos 100 milhões de euros anuais, não chegam para financiar investimentos desta envergadura, na qual entram também na equação fundos comunitários e empréstimos do BEI (Banco Europeu de Investimentos). O que dá força a uma solução de pagamentos por disponibilidade por parte da entidade concedente, o Estado ou a Infraestruturas de Portugal. O modelo já é usado pela Infraestruturas de Portugal no pagamento das subconcessões rodoviárias e na primeira PPP para a alta velocidade que é financiado por transferências do Orçamento do Estado, ao abrigo da contribuição rodoviária que é uma parcela do imposto sobre os combustíveis.

Esta modalidade permitirá mais liberdade para definir políticas de portagens sem ter de mexer no contrato de concessão ou de compensar a concessionária. José Luís Moreira da Silva defende que o Estado deve acautelar, numa concessão desta natureza, que mantém do seu lado o poder de fixar a política tarifária sem “ficar amarrado” a valores e correr o risco de ter de compensar a concessionária.

O risco de colocar as receitas com portagens no centro do modelo financeiro foi bem visível quando o Governo de Cavaco Silva teve de recuar no aumento previsto das taxas na ponte 25 de Abril, por causa do bloqueio na ponte de 1995. Este aumento era uma das fatias do financiamento da ponte Vasco da Gama e, quando foi suspenso, o Estado teve de compensar a concessionária com mais fundos e mais tempo de exploração.

Outra regalia que foi dada à Lusoponte para financiar o investimento foi o exclusivo das travessia do Tejo. Para o jurista, esta questão também pode ser ponderada numa eventual decisão de lançar uma concessão única que à partida evitaria a concorrência entre as várias infraestruturas.

A ideia de usar as receitas das concessões rodoviárias que estão a terminar para financiar investimentos públicos em infraestruturas no pós PRR (Plano de Recuperação e Resiliência) já tinha sido defendida pelo último ministro das Finanças do Governo de António Costa. Fernando Medina quis criar um fundo, que ficou aliás conhecido como o fundo Medina, que seria alimentado em primeiro lugar pelo excedente das contas do Estado. E, adicionalmente, pelas receitas de portagens de concessões rodoviárias à medida que estas voltassem para as mãos do Estado. O destino apontado para estes fundos à data eram os investimentos da alta velocidade ferroviária, o projeto que já tinha uma decisão política.

As primeiras concessões rodoviárias a terminar são a Autoestradas do Atlântico (grupo Brisa)

Copyright Cision Portugal

que explora a A8 - termina em 2028 - e a concessão Norte da Ascendi - que termina em 2029. A da Lusoponte termina em 2030. Mas todas estas concessionárias têm pedidos de reequilíbrio pendentes, em particular por causa da pandemia e do impacto no tráfego rodoviário. Esses pedidos, alguns dos quais encontram-se em fase de arbitragem, podem resultar em extensão de contratos. No caso da Lusoponte o pedido pendente é de 52,2 milhões de euros.

Há mais variáveis a definir na equação, como a forma de enquadrar, numa concessão, a exploração ferroviária e o investimento nesta componente, nomeadamente quando está também em causa a entrada em Lisboa da futura ligação Lisboa-Madrid em alta velocidade e o serviço para o aeroporto. No modelo adotado em 2009, quando foi lançado o primeiro concurso de alta velocidade, a terceira travessia correspondia à segunda parceria público privada da ligação entre Lisboa e Madrid. Ou seja, a parte ferroviária estava integrada no projeto da alta velocidade.

https://observador.pt/especiais/governo-pondera-nova-mega-concessao-para-todas-as-travessias-do-tejo-em-lisboa-mas-faltam-estudos-sobre-alges-trafaria/

[Additional Text]:
GettyImages-157631333
Ana Suspiro

Copyright Cision Portugal