



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO MAR, DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

## **Parecer da Comissão de Avaliação**

**“Remodelação/ Ampliação do Centro Comercial Jumbo de Setúbal”  
Multicenco, Estabelecimentos Comerciais, S.A.**

**Processo de AIA nº 943/2011**

### **Comissão de Avaliação:**

CCDR-LVT (entidade que preside) – Eng.º João Gramacho

CCDR-LVT (participação pública) – Dr.ª Helena Silva

APA/ ARH do Alentejo, I.P – Dr.º André Matoso

IGESPAR I.P. – Dr.º José Correia

CCDR-LVT (alínea f)) – Arqº David Gonçalves

Julho de 2012

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

IDENTIFICAÇÃO			
<b>DESIGNAÇÃO DO EIA/PROJECTO</b>	Remodelação/ Ampliação do Centro Comercial Jumbo de Setúbal		
<b>TIPOLOGIA DE PROJECTO</b>	Unidade Comercial	<b>Fase em que se encontra o projecto:</b>	Estudo Prévio
<b>PROPONENTE</b>	Multicenco, Estabelecimentos Comerciais, S.A.		
<b>ENTIDADE LICENCIADORA</b>	Câmara Municipal de Setúbal		
<b>EQUIPA RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO EIA</b>	Hidroprojecto – Engenharia e Gestão, S.A.		
<b>AUTORIDADE DE AIA</b>	CCDRLVT		
<b>COMISSÃO DE AVALIAÇÃO</b>	<p>Art. 9º, nº 1, do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 197/2005, de 8 de Novembro:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CCDRLVT (DSA/DAMA) - alínea a) – Eng.º João Gramacho e Dr.ª Helena Silva;</li> <li>• APA/ ARH do Alentejo, I.P. - alínea b) – Dr.º André Matoso</li> <li>• IGESPAR, I.P. – alínea d) - Dr.º José Correia</li> <li>• CCDD-LVT (alínea f)) – Arqtº David Gonçalves</li> </ul>	<b>Data:</b>	<b>10-07-2012</b>
<b>ENQUADRAMENTO LEGAL</b>	n.º 13 do Anexo II do Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 197/2005 de 8 de Outubro.		
<b>RESUMO DO CONTEÚDO DO PROCEDIMENTO</b>	<p><u>Procedimentos utilizados pela C.A.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Início do procedimento a 2 de Setembro de 2011, com a entrega do Estudo de Impacte Ambiental remetido pela Câmara Municipal de Setúbal, na qualidade de entidade licenciadora.</li> <li>• Análise global do EIA, de forma a deliberar acerca da sua conformidade.</li> </ul> <p>No decorrer da fase de análise de conformidade do EIA, a CA considerou necessário solicitar elementos adicionais ao proponente, com paragem do prazo do procedimento até à sua entrega, entre 07-10-2011 e 06-12-2011. Estes elementos foram apresentados sob a forma de um Aditamento ao EIA e Resumo Não Técnico Reformulado. Após a análise destes elementos, foi declarada a conformidade do EIA, a 15 de Dezembro de 2011.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Posteriormente foi solicitado o envio de elementos complementares aa 22-12-2011, relativamente ao Ordenamento do Território e Ambiente Sonoro.</li> </ul> <p>Esses elementos foram recebidos em 30/12/2011.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Face à tipologia do projeto e à sua localização foi solicitado pareceres a entidades com competências para a apreciação do projeto nomeadamente à Câmara Municipal de Setúbal. Estradas de Portugal (EP) e Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias (INIR).</li> </ul> <p>Os pareceres recebidos são apresentados no anexo I do presente parecer.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A fase de consulta pública decorreu durante 20 dias úteis, entre 29 de Dezembro e 25 Janeiro de 2012.</li> </ul>		

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

	<ul style="list-style-type: none"><li>· A 23 de Janeiro de 2012, os representantes da CA visitaram o local previsto para a unidade comercial, com a participação de representantes da empresa proponente, da entidade licenciadora e da equipa responsável pelo EIA.</li><li>· Da análise do parecer da EP verificou-se existir uma divergência de entendimento com a CM de Setúbal relativamente à jurisdição da Av. antero de Quental. Também o parecer do Ordenamento do Território apontou dúvidas em relação à compatibilidade do loteamento com os IGT's em vigor.</li><li>· Em 2-4-2012 o proponente solicitou a suspensão do procedimento de AIA de forma a permitir ultrapassar junto das entidades competentes:<ul style="list-style-type: none"><li>- questões urbanísticas, relativas ao cálculo da capacidade construtiva face ao projeto de loteamento onde se integra o projeto, dependente de clarificação por parte da CM de Setúbal;</li><li>- jurisdição da Av. Antero de Quental, e qual o seu enquadramento urbano, dependente de clarificação por parte do INIR e EP.</li></ul></li></ul> <p>O pedido de suspensão, por 30 dias, obteve deferimento através do despacho de 2/4/2012 do Senhor Secretário de Estado do Ambiente e do Ordenamento do Território (SEAOT).</p> <p>Posteriormente o proponente solicitou a prorrogação do prazo de suspensão do procedimento de AIA, por mais 30 dias, tendo a mesma sido aceite pelo SEAOT.</p> <p>No decorrer dessa suspensão o proponente remeteu um aditamento ao estudo de ruído, e foi emitido pela Câmara Municipal de Setúbal um Aditamento ao Projeto de Loteamento com data de Abril de 2012.</p> <p>Foi também remetido pelo INIR, em 5-7-2012, um novo parecer, o qual é apresentado no anexo I do presente parecer.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>· Análise técnica do EIA, integração das análises sectoriais específicas, dos pareceres das entidades externas, tendo em consideração os novos elementos recebidos da CM de Setúbal e INIR, e dos resultados da Consulta Pública no presente Parecer Final.</li></ul>
--	---

### DESCRIÇÃO DO PROJECTO

#### Objectivos e Justificação do Projecto

O projeto refere-se à remodelação/ampliação do atual Centro Comercial Jumbo de Setúbal, com o objetivo de transformá-lo num conjunto comercial com uma oferta mais alargada, moderna e completa de comércio, serviços e um amplo espaço de lazer, correspondendo a uma oportunidade de fixação de uma superfície comercial de grande dimensão na cidade capital de distrito.

Atualmente, a área de intervenção apresenta-se como uma "zona abandonada no interior da área urbana", pelo que o projeto propõe-se como um contributo para requalificar e identificar o território da entrada Norte de Setúbal, junto à A12 e à posição central (Avenida Antero de Quental).

#### Descrição do Projecto

O Projeto "Remodelação/Ampliação do Centro Comercial Jumbo de Setúbal" localiza-se na Península de Setúbal, distrito e concelho de Setúbal e freguesia de São Sebastião, mais precisamente na entrada Norte da cidade de Setúbal, junto à A12 e beneficia de acessibilidades a partir desta via, da Av. Antero de Quental e da Av. Pedro Álvares Cabral.

O projeto pretende a criação de um conjunto comercial alargado de grande dimensão, compreendendo: remodelação do centro comercial existente, alargamento do espaço público, constituição de espaços de utilização coletiva, criação de um complexo de cinemas composto por 10 salas, reformulação dos acessos ao estacionamento e da zona de espera para veículos pesados associada ao hipermercado, adequação das zonas de cargas e descargas para o centro comercial, eliminação do estacionamento de superfície, criação de estacionamento em cave e reestruturação viária da zona do projeto e sua envolvente.

Em termos de implantação o projeto insere-se num terreno com 5,8 ha, numa área fronteira entre o tecido urbano consolidado da cidade e a área de expansão a nascente em área periférica, abrangendo duas parcelas de terreno (a área atual do Centro e a área de expansão).

Na parcela de expansão prevê-se um edifício composto por 3 pisos comerciais (1, 0 e -1) e 5 pisos de estacionamento em cave, integrando o edifício o complexo de cinemas, com 10 salas e aproximadamente 2000

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

cadeiras (Piso -1). Neste piso será constituído um espaço público de circulação pedonal parcialmente coberto, quase de nível com a via pública, de modo a dar continuidade à infraestrutura, associando-se à terceira grande entrada do edifício.

O projeto admite, um total de 34.992,00m<sup>2</sup> de área total de implantação, incluindo, a área de afetação do solo do centro comercial existente, da proposta de construção no lote 17, e da área que ocupa o domínio público municipal (23.842,00m<sup>2</sup> CC Jumbo + 10.016,00m<sup>2</sup> Lote 17 + cerca de 1.134,00m<sup>2</sup> de área em domínio público municipal).

Por sua vez, disporá de um total de área de construção de 55.142,00m<sup>2</sup> (30.175,00m<sup>2</sup> afeta ao CC Jumbo + 19.530,00m<sup>2</sup> lote 17 acima da cota de soleira + 2.931,00m<sup>2</sup> Lote 17 abaixo da cota de soleira – cinemas na cave - 1 + 2.506,00m<sup>2</sup> de área do domínio público municipal).

Prevê-se um total de 2.578 lugares de estacionamento, 2.486 lugares em cave e 92 lugares a descoberto e portanto à superfície.

Em termos de espaços verdes, o projeto de Integração Paisagística prevê a preservação e proteção da vegetação existente na área afeta à obra e na sua envolvente, valorização e acentuação das vistas, a criação de percursos, zonas de estar pavimentadas e a criação de zonas de ensombramento, através da plantação de árvores, otimizando o conforto bioclimático de toda a área de intervenção, ao longo de todo o ano.

Ao nível das acessibilidades, o projeto inclui a adaptação da rede viária existente aos fluxos gerados pela procura ao novo complexo, considerando:

- . Reperfilamento do acesso Norte ao viaduto na Av. Antero de Quental e reformulação da rotunda Poente do Centro;
- . Criação de uma via de serviço a Norte da Av. Antero de Quental em semelhança ao que acontece a Sul;
- . Reformulação dos acessos ao estacionamento, a Sul da parcela do Centro Comercial;
- . Reformulação dos acessos na zona de espera para veículos pesados associada ao Hipermercado;
- . Adequação das zonas de cargas/descargas para a Galeria Comercial, independentes e com acessos adequados;
- . Criação de parques de estacionamento em cave, adicionais.

Prevê-se que a execução do projeto ocorra em cerca de 2 anos.

No âmbito do emprego, o EIA indica trabalharem no Centro Comercial Jumbo de Setúbal cerca de 750 trabalhadores (diretos e indiretos), estimando que após a remodelação/ampliação cresçam 1000 postos de trabalho (diretos e indiretos).

## SISTEMATIZAÇÃO DA APRECIÇÃO

### APRECIÇÃO TÉCNICA DOS IMPACTES AMBIENTAIS DO PROJECTO

Tendo em consideração a tipologia de projecto e local de implantação, foram identificados como relevantes os seguintes factores ambientais: Solos e Uso do Solo, Ambiente Sonoro, Sócio-economia, Recursos Hídricos, Paisagem, Património, Qualidade do Ar e Ordenamento do Território.

#### Solos e Uso do Solo

A área de implantação do projecto onde se verificarão as intervenções de construção encontra-se actualmente sem utilização, apresentando alguma vegetação arbustiva e herbácea espontânea.

O tipo de solos existente são essencialmente solos Litólicos. São solos com capacidade de uso agrícola reduzida, com elevada susceptibilidade a fenómenos de erosão superficial, com elevadas limitações para utilização agrícola.

Relativamente ao uso do solo, na envolvente ao terreno em análise a principal ocupação do solo é habitacional e comercial, não existindo áreas agrícolas.

Os principais impactes sobre os solos ocorrem na fase de construção e são causados pela sua decapagem e desmatação, movimentação de terras em operações de regularização da superfície do terreno, construção das vias/estacionamento e passeios, e implementação das estruturas de apoio à obra, nomeadamente estaleiros e

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

depósito de materiais. Estas actividades provocarão compactação e aumento da susceptibilidade dos solos à erosão. Poderá ainda ocorrer contaminação dos solos com óleos e combustíveis resultantes de derrames acidentais. Tendo em conta que o projecto se encontra quase na totalidade numa zona urbana degradada e que os solos não apresentam capacidade de utilização agrícola, consideram-se os impactes como negativos mas pouco significativos.

Relativamente aos usos dos solos, e tendo em conta que se trata de uma área urbana com sinais nítidos de abandono e de degradação, considera-se que as alterações constituem um impacte positivo significativo.

Em conclusão, considera-se que do ponto de vista do factor ambiental Solo e Uso do Solo e face à situação de referência descrita no EIA e às características do projecto, os impactes identificados não são impeditivos da implementação do projeto.

### Ambiente Sonoro

O uso do solo na envolvente da área de intervenção é fundamentalmente habitacional com uma forte presença da rede viária, de onde se destaca a autoestrada A12 e a Avenida Antero de Quental/EN10, principais vias de acesso à cidade de Setúbal.

O EIA identificou os recetores sensíveis mais afetados pela concretização do projeto e procedeu à caracterização da situação acústica junto dos mesmos, com e sem ampliação da atual superfície comercial. Destaca-se a existência de uma escola básica do 1º ciclo/ jardim-de-infância da Azeda, a nordeste da área de intervenção e a Este da Rua Carlos Daniel, as moradias a norte, junto à Rua Nova de Sintra e à Rua Carlos Daniel, alguns blocos de apartamentos a Oeste da área para onde se pretende a ampliação (urbanização Che Setúbal) e os edifícios de habitação multifamiliar do loteamento CASVIL, a sul da área de intervenção.

Da caracterização efetuada para a situação acústica de referência, verifica-se que o tráfego rodoviário e ferroviário (A12, a este; Av. Antero de Quental, a sul; Rua Nova de Sintra, a norte e linha da CP a oeste) constituem as principais fontes sonoras com contributo para os níveis sonoros que caracterizam a envolvente da área de intervenção. "O ambiente acústico local apresenta um grau de perturbação elevado, característico de zonas urbanas atravessadas por vias rodoviárias estruturantes".

Os resultados dos ensaios efetuados revelam que os recetores localizados no quadrante Norte estão expostos a níveis sonoros que ultrapassam, já na situação atual e de forma significativa, os limites de exposição aplicáveis pelo facto desta zona ainda não ter sido objeto de classificação por parte da Câmara Municipal de Setúbal ( $L_{den} \leq 63$  dB(A) e  $L_n \leq 53$  dB(A)) bem como os limites de exposição menos restritivos, caso a Câmara Municipal, tal como refere no seu parecer, venha a atribuir à envolvente a classificação de zona mista. Relativamente ao bairro a Oeste, verifica-se que os níveis sonoros não ultrapassam os valores limite aplicáveis, apesar de ultrapassarem os valores estabelecidos para zonas sensíveis.

A situação prevista como evolução da situação de referência sem projeto inclui, não obstante se encontrar em fase de apreciação, a concretização do loteamento CASVIL (anos 2014 e 2024) e das medidas de proteção sonora propostas, tendentes a minimizar os níveis sonoros. Nestas circunstâncias, o EIA refere que se observa:

- "uma redução dos níveis sonoros gerados pela Av. Antero de Quental e pela Rua Carlos Daniel";
- "um acréscimo dos níveis sonoros na fachada voltada para Nascente do edifício da urbanização Che Setúbal, devido à criação de uma nova via de acesso à EN10 a poente do lote 17";
- "junto às habitações situadas a Norte da Rua Nova de Sintra, um acréscimo dos níveis sonoros, devido ao aumento do volume de tráfego rodoviário nesta rua";
- "redução considerável devido à adoção de uma barreira acústica na vedação", junto à escola básica/jardim de infância da Azeda;
- um acréscimo nos níveis sonoros entre 2014 e 2024, "inferior a 0,5 dB, o que é desprezável em face das normais flutuações do ruído ambiente e da margem de erro dos modelos de previsão de ruído".

Como fontes sonoras de interesse para a avaliação do impacte do projeto na qualidade do ambiente sonoro, o EIA identifica os equipamentos associados à ampliação da atual superfície comercial e o tráfego induzido. A modelação foi elaborada "com base em estudos de tráfego desenvolvidos pela firma ENGIMIND para o loteamento CASVIL e para o Centro Comercial Alegro" e contempla para os volumes em hora de ponta de dias úteis e fim-de-semana (sábado) a situação atual e a situação prevista – concretização do loteamento CASVIL, sem e com a concretização do projeto em avaliação.

Resultante do tráfego associado ao projeto, o EIA prevê:

- para os recetores localizados a Norte da área de intervenção, níveis sonoros iguais ou inferiores (até 2 dB) aos previstos para a evolução da situação de referência sem projeto, "dado que ampliação do centro contempla novos acessos que desviam o tráfego rodoviário da zona norte". Os valores previstos cumprem os limites legalmente estabelecidos para zonas mistas, o limite para o indicador  $L_{den}$  para zonas que ainda não foram objeto de classificação, como é o caso, e excedem, em cerca de 1 a 2 dB,

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

o indicador Ln (nos recetores A, C e D);

-para as habitações a Oeste – urbanização Che Setúbal, um decréscimo (da ordem dos 2 a 3 dB) dos níveis sonoros previstos para a evolução da situação de referência sem projeto, “dado que a ampliação do centro contempla novos acessos que desviam o tráfego rodoviário da via que se projeta entre o lote 17 do loteamento CASVIL e a urbanização Che Setúbal e nela suprimem a circulação de veículos pesados”. Os valores previstos cumprem os limites legalmente estabelecidos para zonas que ainda não foram objeto de classificação, para ambos os indicadores, Lden e Ln;

-para a urbanização prevista no âmbito do loteamento, a Sul da área de intervenção, níveis sonoros “equivalentes aos previstos para a situação de referência”. Os valores previstos cumprem os limites legalmente estabelecidos para zonas mistas, o limite para o indicador Lden para zonas que ainda não foram objeto de classificação, como é o caso, e excedem, resultante da exposição ao tráfego na Av Antero de Quental/EN10, em cerca de 1 dB, o indicador Ln, à cota do 3º piso (recetor F).

Assim, verifica-se que o estudo acústico apresentado permite concluir que, nas condições de implementação do loteamento que constituem pressupostos de avaliação, a concretização do projeto terá um impacto nulo junto dos recetores do quadrante sul e positivo pouco significativo, junto dos recetores a Norte e a Oeste, resultante das alterações dos acessos.

Relativamente ao equipamento a instalar no exterior, e apesar de se verificar que poderá ser responsável pelo aumento dos níveis sonoros da envolvente mais próxima, constata-se que face à inexistência de dados - resultante da fase em que o projeto se encontra - a necessidade de adotar medidas adicionais para a minimização do ruído destes equipamentos deverá ser avaliada em sede própria.

Dado que a ampliação do centro comercial Jumbo não representa, de acordo com as conclusões do estudo constante dos elementos adicionais, uma contribuição com significado para os níveis sonoros previstos para a situação acústica de referência sem projeto, não foram propostas medidas de minimização para a fase de exploração.

As medidas de minimização para a fase de construção e a Proposta de Plano de Monitorização deverão adequar-se às conclusões dos estudos a elaborar em fase de projeto de execução. Os locais de amostragem e os critérios de avaliação de dados deverão ter em conta a possibilidade de retirar conclusões sobre as implicações, de facto, resultantes da conclusão do projeto, imputáveis ao proponente, num contexto de alterações substanciais resultantes da concretização do loteamento (671 fogos e um posto de abastecimento de combustível).

A fase de obra rege-se pelos artigos 14º e 15º do RGR.

Atendendo a que na envolvente mais próxima existem habitações e uma escola, a realização da obra, estará sempre sujeita à solicitação de licença especial de ruído e à imposição das condicionantes necessárias ao cumprimento dos requisitos legais e acompanhamento do desenvolvimento dos mesmos por parte da Câmara Municipal, de forma a garantir que decorrem em conformidade com o imposto.

Considerando que na presente fase não se dispõe de informação necessária à avaliação objetiva da situação e atendendo a que o RGR prevê a concretização das medidas necessárias à minimização do impacto resultante da fase de obra, importa que seja fornecido à Câmara Municipal o cronograma de obra que permita a imposição de condicionantes adaptadas à situação concreta em que a mesma irá decorrer e a fiscalização do cumprimento das mesmas em tempo útil.

Em conclusão, e face ao exposto, verifica-se que o projeto localiza-se na envolvente de infraestruturas rodoviárias que constituem as principais vias de acesso à cidade de Setúbal. Por esta razão, a área de influência acústica deste projeto e os recetores sensíveis nela identificados estão expostos, na situação atual, a níveis de ruído ambiente que violam, de forma significativa, os valores limite aplicáveis.

Trata-se de um projeto cuja concretização se encontra dependente da concretização do loteamento onde se insere e conseqüentemente numa evolução da situação de referência sem projeto ainda em fase de apreciação por parte da Câmara Municipal, mas que faz parte dos pressupostos de avaliação e condiciona as conclusões da avaliação do impacto do projeto.

Neste contexto, o estudo acústico apresentado permite concluir que, nas condições de implementação do loteamento que constituem pressupostos de avaliação, a concretização do projeto terá um impacto nulo junto dos recetores do quadrante sul e positivo pouco significativo, junto dos recetores a Norte e a Oeste, resultante das alterações dos acessos previstas para a ampliação.

Atendendo a que a concretização do projeto em avaliação se encontra dependente da concretização de uma proposta de loteamento “em fase final de apreciação”, a validade das conclusões da avaliação do impacto sobre a qualidade do ambiente sonoro e a eficácia do procedimento de AIA dependem diretamente do cumprimento integral dos condicionalismos que constituem pressupostos de avaliação, sobre os quais foi desenvolvida a modelação dos cenários futuros e do cumprimento dos compromissos assumidos.

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

### Sócio-economia

O projeto localiza-se na freguesia de São Sebastião do concelho e cidade de Setúbal, na entrada Norte da cidade, junto à A12 e à Av. Antero de Quental.

Trata-se de um terreno que identifica uma fronteira entre o tecido urbano consolidado da cidade e a área de expansão a nascente em área periférica. É uma localização privilegiada ao nível das acessibilidades, local e externa, com enquadramento a partir da A12 e das Avenidas Antero de Quental e Pedro Álvares Cabral que distribuem o tráfego para o centro da cidade

O uso habitacional predomina no contexto envolvente – dois conjuntos habitacionais já existentes, a Norte e a Oeste da intervenção –, estando ainda prevista a construção, a Sul, de um novo Loteamento, embora a área registe também uma forte presença da rede rodoviária, nomeadamente a Autoestrada A12, uma das principais vias de acesso à cidade de Setúbal.

A envolvente mais próxima da área da expansão do Centro Comercial destaca:

- . a Norte, junto à Rua Nova de Sintra, um bairro de moradias;
- . a Nordeste, e a Este da Rua Carlos Daniel, uma Escola Básica do 1º Ciclo / Jardim de Infância da Azeda
- . a Oeste, próximo do terreno onde será construída a ampliação do Centro, vários blocos de apartamentos;
- . a Sul da futura ampliação, a Avenida Antero de Quental, um dos principais acessos à cidade de Setúbal.

No contexto comercial e das áreas de influência existentes, não existem áreas comerciais do mesmo género em Setúbal, com distintos serviços de comércio e lazer no mesmo espaço e em horário alargado. O EIA indica a deslocação da maioria da população a Almada no âmbito da procura registada para serviços comerciais e de lazer semelhantes, motiva quer pela inexistência correspondente quer pela facilidade associada às acessibilidades existentes e conseqüente facilidade e rapidez na deslocação. A área de influência comercial de Setúbal é apresentada como que em perda de algum do seu público-alvo, não abrangendo toda a procura específica da população.

Para a fase de construção são expectáveis os seguintes impactes:

- Impacte negativo relativo à perturbação gerada com a construção no contexto envolvente, devido à emissão de poeiras, de cheiros, de gases poluentes e de ruído, resultantes das atividades na área da obra e do estaleiro, e nos acessos ao local, da operação e circulação de máquinas e viaturas nas áreas de construção, das movimentações de terras e exposição do solo à ação do vento, à existência de vias não pavimentadas (na área da obra, pois no caso dos acessos exteriores são asfaltadas) e ao funcionamento dos motores dos equipamentos e viaturas. Estes impactes prevêem-se com mais relevância na fase inicial da obra, pela maior intervenção no terreno. Os impactes são significativos, circunscritos e relevantes especialmente na área onde decorrerão os trabalhos e na proximidade imediata dos acessos não asfaltados utilizados pelas viaturas e maquinaria, embora temporários (sobretudo associados à fase de construção da obra). Este impacte será atenuado face às medidas minimizadoras a implementar.
- Impacte negativo sobre as áreas de circulação devido à presença do acréscimo de tráfego associado à obra, com maior relevância no caso dos veículos pesados, com conseqüências ao nível da intensidade de tráfego e da segurança de circulação viária e de peões. O EIA prevê que o tráfego de camiões de transporte de materiais necessários à obra não seja muito significativo, por o número de viaturas envolvidas não ser relevante, atendendo à dimensão e tipo de obra, e com incidência concelhia a regional, atendendo aos percursos efetuados pelas viaturas (utilização da rede viária concelhia e regional). A circulação de veículos pesados traduz um acréscimo sobretudo junto dos eixos viários utilizados no acesso à zona da obra, que se prevê principalmente através da A12. Este impacte é atenuado face ao contexto de presença de vias de tráfego muito significativo na área, mas igualmente face a medidas minimizadoras a implementar.
- Impacte positivo sobre o domínio do emprego, devido ao previsível contributo para um aumento de postos de trabalho ligado à construção do empreendimento, com efeitos positivos a nível local. Pelo carácter temporário este impacte será pouco significativo, embora relevante no contexto económico local.

Na fase de exploração são esperados os seguintes impactes:

- Impacte positivo nas condições de circulação na área de influência direta do empreendimento devido às obras complementares propostas, que permitem atenuar os efeitos esperados, mas também contribuir para uma melhoria geral de circulação na área de contexto de integração local do projeto, designadamente pelo alargamento para dentro dos terrenos do projeto e a melhoria de circulação na rotunda poente, pela construção de uma nova rotunda do lado nascente/sul e pelas novas condições de circulação a proporcionar na Rua Carlos Daniel, e o reperfilamento do acesso Norte ao viaduto na Av. Antero de Quental.

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

- Impacte positivo relativo à valorização do contexto territorial urbano, associado à organização do espaço e à articulação local e de Setúbal com áreas envolventes, à melhoria e incremento do serviço já prestado, ao arranjo e melhoria do espaço expectante e sua envolvente, ao arranjo e proposta do espaço público envolvente, à contextualização das vias existentes, atualmente com características também de atravessamento, carecendo de integração ao nível da presença urbana local, de carácter residencial, e da existência de equipamentos com acessos significativos (além do atual Centro Comercial, uma escola e outros equipamentos).
- Impacte positivo sobre o domínio do emprego, com o EIA a prever na ordem dos cerca de 1000 novos postos de trabalho (diretos e indiretos).
- Impacte negativo de aumento do tráfego automóvel na área em consequência da implementação do Projeto, associado ao grau de atratividade esperado e aumento da afluência ao local, também com consequências ao nível das emissões e da segurança e intensidade de circulação.

Em conclusão, verifica-se que o projeto prevê a melhoria e o incremento dos serviços prestados atualmente, integrando a necessidade de conciliação das diferentes tipologias de espaços, de escalas e de afluências ao local na sua conceção e características. Trata-se, por outro lado, da ampliação de um espaço funcional existente, pelo que os efeitos se encontram em parte instalados, designadamente quanto à tipologia do estabelecimento e atendendo a que se trata de um equipamento com uma alargada área de influência e que se pretende reforçar. Inclui, por isso, várias melhorias relevantes ao nível da rede viária e das condições de circulação, viária e de peões, assim como de integração territorial local.

### Recursos Hídricos

O projeto insere-se na bacia hidrográfica do rio Sado, integrada na Região Hidrográfica 6 (Sado e Mira) e localiza-se na freguesia de S. Sebastião, do concelho de Setúbal.

O projeto considera o abastecimento de água potável a partir do sistema público de distribuição de água, gerido pela empresa Águas do Sado, que já declarou existir disponibilidade para efetuar o referido abastecimento.

Para rega e combate a incêndios e nas instalações sanitárias, serão utilizadas águas pluviais recolhidas das coberturas dos vários edifícios, armazenando-as em reservatório subterrâneo, utilizando infraestruturas já existentes.

O projeto preconiza a adoção de um conjunto de medidas orientadas para uma utilização sustentável da água em todas as componentes do empreendimento.

Os efluentes das instalações sanitárias serão encaminhados para a rede pública de drenagem de águas residuais, gerido pela empresa Águas do Sado, que já declarou existir disponibilidade para efetuar o referido serviço. Os efluentes produzidos na área de restauração serão submetidos a um tratamento prévio de remoção de gorduras e só posteriormente encaminhados para a mesma rede pública de drenagem de águas residuais.

As necessidades hídricas diárias para consumo humano foram calculadas em cerca de 188 m<sup>3</sup>. As áreas cobertas podem gerar caudais pluviais de cerca de 1716 L/s, para uma precipitação de 5 minutos, com período de retorno de 10 anos.

Em termos gerais, pode-se concluir que a caracterização da situação ambiental de referência e a avaliação dos impactes, nas diferentes fases, abrange de forma sistemática, desenvolvida, clara e homogénea o fator ambiental recursos hídricos.

Na área do projeto, fortemente urbanizada, não se encontra definida uma rede hidrográfica.

Do ponto de vista hidrogeológico, a área do projeto localiza-se no sistema aquífero da Bacia do Tejo-Sado/Margem Esquerda, caracterizado por apresentar elevada produtividade hidrogeológica. Não existem captações públicas na área de estudo e na sua envolvente.

Face às características do projeto, considera-se que os principais impactes se verificam apenas durante a fase de construção, como consequência das intervenções no terreno para construção do novo espaço comercial (funcionamento do estaleiro, construção de edificações, acessibilidades e redes). Considera-se que a gestão das águas pluviais que é prevista no projeto, minimizará os potenciais impactes no escoamento superficial e subterrâneo.

Os impactes negativos nos recursos hídricos superficiais e subterrâneos, poderão decorrer de eventual contaminação por óleos e combustíveis utilizados pelos equipamentos e viaturas afetas à obra, na sequência de derrames acidentais e por partículas sólidas, devido a uma maior exposição do solo à erosão.

Se forem tomados os devidos cuidados no que se refere à gestão do estaleiro e da obra, bem como aplicadas as medidas gerais para a fase de obra propostas no EIA, a ocorrência de derrames será pouco provável.



## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Dado que se propõe que: os efluentes domésticos gerados no estaleiro da obra sejam devidamente recolhidos e tratados; que a lavagem de betoneiras não seja permitida no local; que haja uma intervenção rápida em caso de acidente, de forma a reduzir a quantidade de produtos derramada e a extensão da área afetada, não são de esperar impactes significativos, devidos a estes fatores, pelo que estes impactes se caracterizam como localizados, pouco prováveis, temporários, de baixa magnitude, e conseqüentemente negativos e pouco significativos e minimizáveis.

Se forem tomados os devidos cuidados no que se refere à gestão do estaleiro e da obra, bem como aplicadas as medidas gerais para a fase de obra propostas no EIA, a ocorrência de derrames será pouco provável.

Relativamente às ações de monitorizações propostas no EIA, concorda-se, face às características do projeto, com a monitorização dos efluentes e das águas pluviais lançados na rede de drenagem de águas residuais do sistema público de saneamento básico, em termos de locais de amostragem (câmara de ligação aos coletores públicos), frequência de amostragem, parâmetros a monitorizar (*Gorduras*, nas águas residuais da zona de restauração e *Óleos*, nas águas pluviais do parque de estacionamento).

Considera-se que a implementação adequada dos programas de monitorização dos recursos hídricos propostos, permitirá avaliar os efeitos da exploração do empreendimento no meio hídrico recetor.

Em conclusão, considera-se, o projeto viável condicionado ao cumprimento das medidas de minimização e planos de monitorização apresentado no presente parecer.

### Paisagem

A área objeto de intervenção insere-se, segundo o EIA, numa Subunidade de Paisagem correspondente a um terreno inculto, abandonado, parte com depósito de entulho e utilizado com estacionamento desordenado, onde está presente na envolvente a zona comercial, atualmente em funcionamento.

A área de estudo, em termos de povoamento, localiza-se numa zona residencial – Cidade de Setúbal, com uma estrutura visual aberta.

Segundo o EIA, a área de intervenção apresenta uma sensibilidade paisagística baixa, pois trata-se de uma paisagem de abandono e da superfície comercial, aberta e exposta permanentemente aos observadores da envolvente próxima. Conseqüentemente apresenta uma baixa capacidade para absorver elementos exógenos.

Estas são as unidades mais sensíveis do ponto de vista da sensibilidade paisagística e de elevada qualidade paisagística. Em termos de absorção visual são unidades abertas de vistas amplas de baixa absorção visual.

Qualquer intervenção na paisagem implica alterações na ocupação do solo interferindo nos factores bióticos, abióticos e culturais que caracterizam uma determinada paisagem. As alterações das características das unidades de ocupação pré-existentes, implicarão a transformação de uma zona atualmente abandonada e parcialmente degradada numa área organizada, com volumetrias, cores e texturas distintas das existentes atualmente.

De um modo geral, em termos visuais, as ações geradoras de impactes ao nível da paisagem decorrem da:

- Construção das edificações da ampliação/remodelação do Centro Comercial,
- Implantação de novas infraestruturas de acesso,
- Circulação de veículos pesados na estrada de acesso ao terreno

Os principais impactes negativos na paisagem durante a fase de construção estão diretamente relacionados com as alterações associadas à fase de construção, e têm um impacto direto e indireto, devido à presença de maquinaria pesada, materiais de construção, estaleiro de obra e emissões de poeiras, o que constitui uma intrusão visual. Apesar de esta intrusão ser temporária, reduzindo com a finalização da obra. Nesta fase ocorrerá sempre uma degradação da qualidade visual da paisagem. Estes impactes podem ser mitigados, atendendo à localização do estaleiro e áreas de depósito temporário de materiais, faseamento da obra, integração paisagística. O impacto decorrente desta fase será negativo, significativo, localizado, temporário, minimizável e reversível.

Durante a fase de exploração, alguns impactes identificados para a fase de construção terão um carácter definitivo, nomeadamente os elementos visuais responsáveis pelas alterações da estrutura e organização da paisagem, elementos estes não só construídos, como naturais.

A presença do volume edificado do Centro Comercial, aliada aos espaços verdes de enquadramento, evidencia-se nas novas características cénicas da paisagem local, pela adição de novos elementos, alterando o modo de visualizar este espaço. Assim, considera-se que o impacto resultante da implementação do projeto é positivo, localizado, certo, permanente e reversível.

Quanto à importância do impacto, e tendo em conta o grau de subjetividade associado a este tipo de análise, considera-se que se trata de um impacto pouco significativo, atendendo a que a área a ser intervencionada possui atualmente uma qualidade visual baixa, e será substituída por outra, também artificializada, sem contudo deixar de marcar positivamente a paisagem, devendo-se esse facto à qualidade do projeto, em termos urbanísticos e

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

paisagísticos.

Em conclusão, considera-se, o projeto viável condicionado ao cumprimento às medidas de minimização propostas no presente parecer com vista a evitar ou minimizar os impactes negativos identificados para a fase de construção e exploração do empreendimento.

Na fase de RECAPE deverá ser entregue o Projecto de Integração Paisagística (PIP) a ser elaborado de acordo com a filosofia identificada no EIA concretizando as medidas de minimização constantes no presente parecer. O PIP deverá ser constituído pelos elementos constantes nas alíneas: a), b), c), d), f), i), j), l, m), p), q), s) e t) do artigo 161.º da Portaria n.º 701-H/2008, de 29 de Julho, a saber:

- a) Plano geral da intervenção, sintético e descritivo, tanto da solução programática como da situação construtiva correspondente;
- b) Planta de trabalho com identificação de fases, limites e descrição que permita uma percepção global de todos os trabalhos envolvidos;
- d) Modelação geral do terreno, cortes de aterro, escavação e planta de aterro, escavação;
- f) Planta de pavimentações e remates reportada à pormenorização construtiva;
- i) Plano de drenagem, reportando à pormenorização construtiva correspondente ou à especialidade;
- j) Plano de plantação de árvores, arbustos e fanerófitos escandentes, indicando claramente densidades e compassos de plantação e organização relativa da plantação dos indivíduos e identificados pela nomenclatura científica;
- l) Plano de rega indicando traçados da rede eléctrica e de comandos de tubagem e seu dimensionamento, localização e definição de órgãos activos e outros acessórios, reportando à pormenorização construtiva correspondente;
- m) Planos de sementeira e de plantação de herbáceas vivazes, indicando claramente densidades e compassos de plantação e organização relativa da plantação dos indivíduos;
- p) Plano de manutenção de zonas verdes, incluindo indicação de áreas homogéneas por trabalho, desbastes, caracterização e calendarização dos tipos de trabalho a executar durante um ciclo vegetativo;
- q) Planta de localização de mobiliário urbano e equipamento, incluindo a definição de tipos e modelos e reportada à pormenorização construtiva correspondente. A localização deverá ser coordenada com indicação das peças à escala;
- s) Memória descritiva e justificativa, incluindo cálculos hidráulicos da rede de rega e outra documentação justificativa.

### Património

A metodologia utilizada na elaboração do descritor "Património arqueológico, construído e cultural" apresenta-se adequada ao tipo de projeto e à fase em que este foi apresentado em sede de AIA. A caracterização da situação de referência do descritor baseou-se, assim, na pesquisa bibliográfica e documental, na inventariação de referências a património arqueológico na área em estudo e na prospeção arqueológica sistemática do terreno, em toda a área abrangida pelo projeto.

O Estudo refere que "(...) a visibilidade do solo era boa e por isso a prospeção não foi prejudicada por nenhum factor natural" (cf. Relatório, pág.65).

No que concerne à identificação e avaliação de potenciais impactes sobre o património, o facto de não terem sido detetadas quaisquer ocorrências levou à afirmação de que "(...) não existem elementos patrimoniais" (cf. *Ibidem*, pág.123). Contudo, dado o carácter de ocultação que os vestígios arqueológicos revestem, a ausência da sua evidência pode não significar a evidência da sua ausência, tornando prematuro afirmar a sua inexistência.

A recomendação de "(...) acompanhamento arqueológico da obra, por parte de um arqueólogo, durante a fase de escavações do terreno" (cf. *Ibidem*, pág.135), representa, no entanto, a medida preventiva adequada para acautelar a identificação e registo de qualquer ocorrência patrimonial oculta no solo e subsolo.

A medida referente ao descritor "Património arqueológico, construído e cultural" deverá ser vertida para o Caderno de Encargos, a apresentar em fase de RECAPE.

### Qualidade do Ar

A qualidade do ar na zona de Setúbal é fundamentalmente afetada pelas instalações industriais localizadas na envolvente da cidade, a montante desta, na margem direita do Sado. Embora junto dos acessos principais possa haver influência do tráfego sobre a qualidade do ar, no que respeita à qualidade do ar, as fontes de poluição mais próximas (num raio de 1,5km) são o tráfego das vias envolventes do empreendimento.

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

A qualidade do ar junto ao local do projeto na situação atual é influenciada sobretudo pelo intenso tráfego rodoviário e indústrias existentes, na proximidade da área de intervenção. Sendo uma zona maioritariamente urbana e de grande densidade populacional, podem existir elevadas concentrações de dióxido de azoto (NO<sub>2</sub>), monóxido de carbono (CO), benzeno e partículas. Sendo os poluentes NO<sub>2</sub> e partículas do tipo PM<sub>10</sub> os que na região têm apresentado níveis mais preocupantes.

Para a caracterização da qualidade do ar junto ao local do projeto na situação atual recorreu-se aos dados de uma estação de qualidade do ar existente na cidade de setúbal, a estação urbana de tráfego do Quebedo, para os anos com dados disponíveis (2004-2010). Apesar desta estação não apresentar exatamente as características do local em análise, uma vez que, o local em estudo tem mais tráfego do que a envolvente da estação e, por outro lado, é menos urbanizado tendo assim menos barreiras à dispersão dos poluentes (os edifícios existentes estão a alguma distância (30-60 metros) das vias envolventes ao Jumbo de Setúbal), considera-se que os seus dados podem ser usados, tendo presente estas diferenças, para caracterizar o local em estudo.

A análise dos dados desta estação, para os poluentes mais relevantes, indicam que ocorreram ultrapassagens ao valor-limite diário de PM<sub>10</sub> (média diária de 50 µg/m<sup>3</sup> que não deve ser ultrapassada em mais de 35 dias no ano) nos anos de 2004, 2005, 2006 e 2007, verificando-se uma tendência de descida no número de excedências que levou a que em 2008, 2009 e 2010 já não tenham ocorrido situações de excedência. Para a média anual de partículas também se tem verificado uma tendência de descida nas concentrações que, nos anos anteriores a 2005, se encontravam muito próximas de ultrapassar o valor-limite (média anual de 40 µg/m<sup>3</sup>).

Para o poluente NO<sub>2</sub> a tendência nas concentrações até 2007 era de subida chegando a atingir-se uma média anual de 35 µg/m<sup>3</sup> (próximo do valor-limite anual que é de 40 µg/m<sup>3</sup>) e um 19º máximo horário de 131 µg/m<sup>3</sup> (o valor-limite horário é 200 µg/m<sup>3</sup>) mas a mesma inverteu-se nos últimos anos.

Deste modo pode dizer-se que se estima que a qualidade do ar na área envolvente do projeto deverá ser semelhante à da envolvente da estação do Quebedo e que os níveis dos poluentes NO<sub>2</sub> e PM<sub>10</sub> são relativamente elevados não se esperando no entanto que nos últimos anos tenham sido ultrapassados os valores limite para estes poluentes.

Na fase de construção, prevê-se a ocorrência de aumento nas emissões difusas de poeiras (a ter em consideração, em termos de saúde pública, as frações PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub>) devido à realização de movimentos de terras, ao transporte e deposição de materiais pulverulentos e à armazenagem de inertes (brita, areia, pó de pedra) para a realização da obra. Para além deste impacto, há ainda que considerar os motores dos equipamentos afetos à obra que originarão a emissão de gases poluentes, em particular óxidos de azoto (NO<sub>x</sub>), monóxido de carbono (CO), e compostos orgânicos voláteis (COV). Os impactos nesta fase podem-se considerar negativos com um carácter temporário e reversível podendo a sua significância ser reduzida caso sejam implementadas as medidas de minimização em fase de obra.

Durante a fase de exploração do empreendimento, haverá um aumento do tráfego automóvel na zona em estudo em consequência da implementação do Projecto. O aumento do tráfego automóvel acarretará um acréscimo da emissão de vários poluentes sendo os mais importantes os óxidos de azoto (NO<sub>x</sub>) e as partículas da fração inferior a 10 µm (PM<sub>10</sub>), sendo ainda de referir as partículas da fração inferior a 2,5 µm (PM<sub>2,5</sub>), o monóxido de carbono (CO), e compostos orgânicos voláteis (COV).

A análise dos dados disponíveis no estudo de tráfego (relativo ao empreendimento) permitem verificar que os valores esperados do aumento de tráfego, com a implementação do empreendimento são de 230 viaturas à hora de ponta da tarde em dias úteis e de 720 viaturas à hora de ponta da tarde de sábado contra 5712 viaturas à hora de ponta em dias úteis e 3553 viaturas à hora de ponta de sábado, atualmente contados no cruzamento onde vão confluir a A12, EN10, Av. Pedro Álvares Cabral e Av. Antero de Quental (rotunda de maior movimento de carros, na zona sendo a A12 e a Av. Antero de Quental as vias de maior tráfego). Ou seja, devido ao funcionamento do futuro empreendimento, em dias úteis e na parte da tarde, há um acréscimo de 4% no tráfego horário e ao fim-de-semana, um acréscimo de 20%. Sendo que o tráfego de fim de semana, apesar deste aumento será inferior ao atual tráfego em dias úteis.

Esta análise permite concluir que o aumento de veículos devido ao funcionamento do Centro Comercial não é muito significativo no global dos veículos em circulação em dias úteis e que no fim de semana há uma redução global de veículos em circulação na zona, pelo que em princípio não é de prever um aumento com muito significativo de poluição associada ao aumento de veículos devido ao funcionamento do Centro Comercial.

Deve ainda ter-se em consideração que a zona em causa está situada numa zona pouco urbanizada, uma cota elevada face à restante área habitacional e com boas condições de dispersão o que minimiza o aumento nas emissões.

Deste modo, o impacto na qualidade do ar associado ao acréscimo das emissões de poluentes atmosféricos do tráfego automóvel é considerado negativo, certo e permanente. Trata-se, ainda, de um impacto de baixa magnitude, mas com alguma significância uma vez que os níveis existentes na zona são já bastantes elevados (apesar de nos últimos anos não terem ocorrido situações de excedências aos valores legislados). No entanto, espera-se que o acréscimo de tráfego induzido pela existência do empreendimento não provoque um aumento

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

nas emissões concentrações de poluentes atmosféricos que venha a infringir os valores legais aplicáveis.

Face ao exposto, considera-se, para a fase de construção, que os impactes na Qualidade do Ar são negativos, temporários, reversíveis, pouco significativos e minimizáveis. Na fase de exploração os impactes gerados estão associados ao aumento de tráfego.

Atendendo a que se tem verificado uma tendência de descida nos poluentes atmosféricos na cidade de Setúbal não é esperado que o acréscimo de tráfego a induzir pelo projeto venha a por em causa o cumprimento dos valores limite definidos por lei.

No EIA não é proposto um plano de monitorização, facto com o qual se concorda, uma vez que as emissões a gerar pelo projeto são reduzidas, não se prevendo que a qualidade do ar na zona se deteriore para níveis superiores aos definidos na legislação. Face ao exposto nada há a opor à concretização do projeto, devendo ser cumpridas as medidas de minimização constantes do presente parecer.

### Ordenamento do Território

#### Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML)

O PROTAML, aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros (RCM n.º 68/2002 de 8 de Abril), constitui-se como um instrumento de desenvolvimento territorial, de natureza estratégica, que consubstancia o quadro de referência a considerar na elaboração de instrumentos de gestão territorial (Planos Especiais; PDM; PP; PU), vinculando as entidades públicas competentes para a elaboração e aprovação de planos e obrigando as entidades responsáveis pelos atos administrativos a fundamentar a decisão aprovada, sempre que não respeite as orientações do PROT.

Segundo o Esquema do Modelo Territorial, a área afeta ao conjunto multiusos insere-se em “Área Urbana a Articular e/ou Qualificar”, e pertence à Unidade Territorial n.º 6 “Setúbal/Palmela/Mitrena” isto é, em área, que se configura como um padrão de polo urbano e industrial, economicamente consolidada (principalmente legado pelas atividades ligadas ao porto de Setúbal, e ao processo de industrialização muito virado para a exportação) e que revela elevado grau de autonomia funcional, tornando-se uma centralidade de nível sub-regional da AML. Trata-se de área igualmente rica em termos naturais, históricos e culturais.

Nesse contexto, definem pois as orientações territoriais para o local, que se reforce e dinamize esta área já identificada como um centro metropolitano de nível sub-regional.

Em termos de Estrutura Metropolitana de Proteção e Valorização Ambiental (EMPVA), verifica-se que a área de intervenção não interfere com a Rede Ecológica Metropolitana (REM).

Verifica-se que o projeto não coloca em causa as orientações estratégicas de reforço e de dinamização que o plano regional de ordenamento do território determinou para esta área.

#### Plano Director Municipal de Setúbal

Segundo a Planta de Ordenamento do PDM de Setúbal (Resolução de Conselho de Ministros n.º 65/94, de 10 de Agosto), o espaço a afetar pelo projeto insere-se nas seguintes classes/categorias de espaço:

- “Espaços Urbanos” – na categoria de *Malhas Urbanas de Terciário* – T, no que se refere à área afeta ao Centro Comercial Jumbo existente (57.660,00m<sup>2</sup>) e a parte da área de domínio público municipal (espaço aéreo).
- “Espaços Urbanizáveis” – na categoria de *Áreas Habitacionais de Alta Densidade* – H3, na restante área (área de ampliação – 13.625,00m<sup>2</sup> – lote 17)

O projeto de ampliação do Centro Comercial Jumbo resulta de uma proposta de expansão a realizar através da ocupação de uma área adjacente denominada Lote 17 pertencente a uma operação de loteamento.

Verifica-se assim, que a operação de loteamento (da qual o lote 17 faz parte) a integrar no projeto sujeito a procedimento de AIA, dispõe de uma área de intervenção (área a lotear) de 164 300,00m<sup>2</sup>, prevendo a constituição de 18 lotes, 16 dos quais destinados ao uso habitacional (1 a 16), sendo que os lotes 17 e 18 destinam-se exclusivamente ao uso terciário (respetivamente, ampliação do CC Jumbo e posto de abastecimento de combustíveis).

De acordo com o Aditamento ao projeto de loteamento, de Abril de 2012, verifica-se que a totalidade da superfície urbanizável – Área Habitacional de Alta Densidade - H3 inserida nesta operação de loteamento detem um total de 67.156,20m<sup>2</sup>.

Assim, e perante as exigências legais e regulamentares decorrentes do PDM de Setúbal a aplicar a esta classe e categoria de uso (H3) verifica-se que o cumprimento do limite de 70% de área de construção sobre tal superfície urbanizável, ou seja, um total de construção de 47.009,30m<sup>2</sup> (67.156,20m<sup>2</sup>x0,7).

Mais se verifica, que o uso terciário se reportará a 30% da área total de construção admissível, ou seja, atingirá

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

um total e 14.102,80m<sup>2</sup> (47.009,30m<sup>2</sup>x0,3).

Com base no quadro urbanimétrico, constante do projeto de loteamento, observa-se que o uso terciário apenas se desenvolverá nos lotes 17 e 18, num total de 14.102,80m<sup>2</sup> (14.052,80m<sup>2</sup> – lote 17 + 50,00m<sup>2</sup> lote 18).

Face ao exposto, e perante as alterações/ajustes ocorridos e verificadas no Aditamento ao projeto de loteamento dados a conhecer pela autarquia, considera-se estarem cumpridas as exigências legais e regulamentares do PDM de Setúbal no que se reporta, e apenas, ao limite da proporção de superfície máxima de pavimento de 30% de uso terciário face à superfície total máxima de pavimento a atingir em H3.

No entanto, verifica-se que o projeto prevê uma área de construção de 19 530 m<sup>2</sup> no lote 17, que é superior à área total de construção admissível no projeto de loteamento para uso terciário nesse lote (14.052,80m<sup>2</sup>).

### Reserva Ecológica Nacional (REN)

De acordo com o regime legal publicado pelo Decreto – Lei n.º 166/2008, de 22 de Agosto, e uma vez que não existe delimitação da REN em vigor para o concelho de Setúbal (art.º 42º), a realização dos usos e ações previstos no n.º 1 do seu artigo 20.º nas áreas identificadas no anexo III ao referido diploma legal carecem de autorização da CCDR.

Verificada a localização do projeto com o disposto no anexo III ao referido diploma legal, constata-se que a área em causa não interfere com qualquer das áreas referidas neste anexo, pelo que não há interferência com a REN.

### Reserva Agrícola Nacional (RAN)

O projecto não abrange solos classificados como Reserva Agrícola Nacional.

### Conclusão

Relativamente ao Regime Jurídico da REN e ao PROTAML nada há a obstar ao projeto.

Face ao exposto, no âmbito do ordenamento do território, considera-se o projeto deverá dar cumprimento ao estabelecido no PDM de Setúbal, pelo que será viável condicionado à:

- aprovação do Projeto de Loteamento pela Câmara Municipal;
- compatibilização / adaptação do projeto aos índices previstos no PDM de Setúbal.

## PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

A Consulta Pública decorreu durante 20 dias úteis, tendo o seu início no dia 29 de Dezembro de 2011 e o seu termo no dia 25 de Janeiro de 2012.

No âmbito da Consulta Pública foi recebido um contributo de **Vilas de S. Francisco – Sociedade de Promoção Imobiliária S.A.**

O contributo recebido encontra-se estruturado em duas secções distintas:

- **1ª Secção:** uma análise relativa ao enquadramento do projeto na implementação do Ordenamento do Território e Urbanismo em vigor, concluindo que:

*“O projeto não tem suporte nos instrumentos de gestão territorial aplicáveis, violando nomeadamente o Plano Diretor Municipal de Setúbal (PDMS), não podendo ser licenciado sem que previamente o regime de usos do solo seja alterado, através da revisão do plano municipal ou da aprovação de outro no âmbito territorial mais restrito, nomeadamente de um plano de pomenor”;*

*“Não é possível emitir uma Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável ao projeto, sob pena de a mesma ser nula e de nenhum efeito, nos termos do artigo 103º RJIGT”;*

- **2ª Secção:** uma análise geral ao EIA, apresentando opiniões específicas no que se refere à apreciação técnica constante do mesmo, as quais versam sobre:
  - Estrutura
  - Introdução
  - Objetivos e justificação do projeto
  - descrição dos aspetos relevantes do projeto, incluindo os projetos complementares

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

- Análise por fator ambiental
  - Geomorfologia, estratigrafia, tectónica e sismicidade
  - Hidrogeologia e qualidade das águas subterrâneas
  - Clima e qualidade do ar
  - Solos. Uso e ocupação do solo
  - Ordenamento do território e condicionantes
  - Paisagem
  - Património arqueológico, construído e cultural
  - Ambiente sonoro
  - Socio economia e infraestruturas

A conclusão desta secção reforça a já referida para a 1ª secção, destacando-se:

*“ O EIA elaborado para o projeto de remodelação/ampliação do Centro Comercial Jumbo de Setúbal apresenta inúmeras lacunas e omissões ao nível da sua estrutura e conteúdo que colocam seriamente em causa a sua adequação para os fins pretendidos (análise da viabilidade ambiental do projeto), os quais foram identificados e descritos ao longo da presente apreciação técnica.”*

(...)

*“Embora se possa concordar com a importância do empreendimento não é por intermédio do processo de AIA de projetos que se podem alterar as regras estabelecidas por intermédio de um instrumento de gestão territorial, neste caso, o PDM de Setúbal.*

*Por todos os factos anteriormente referidos e os restantes elementos que constam da presente apreciação técnica considera-se que deveria ser conferida uma Declaração de Impacte Ambiental (DIA) desfavorável ao presente projeto.”*

### Pareceres Técnicos das Entidades Públicas (ANEXO I)

No âmbito dos pareceres externos foi recepcionado o contributo da Câmara Municipal de Setúbal, do Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias e das Estradas de Portugal, que constam na íntegra no anexo I do presente parecer.

A Câmara Municipal de Setúbal informou que a proposta de loteamento, do qual faz parte o lote 17 onde se pretende implementar o projeto, encontra-se em fase final de apreciação, a qual prevê a reestruturação viária de toda a zona de intervenção, que incluirá o reperfilamento da Av. Antero de Quental e a alteração do cruzamento do nó Setúbal-A12 para rotunda,

Relativamente ao ambiente sonoro informou que os mapas de ruído do concelho de Setúbal, foram aprovados em reunião camarária em 2007, estando presentemente em processo de revisão/ atualização de forma a integrar o PDM de 2ª geração.

Em conclusão, a CM setúbal emite parecer favorável ao projeto afirmando que:

*“Trata-se de uma operação urbanística onde se assumem diversos compromissos consubstanciados em processos antecedentes, e onde esta entidade assume o interesse estratégico na implementação do empreendimento em causapois, trata-se de uma área de entrada na cidade, que pela sua visibilidade, dimensão e impacto comercial permite a oportunidade de se traçar uma solução de referência, estabelecendo novos usos, corredores, redes de ligação e de vivências, numa postura inovadora num território que é hoje fragmentado e residual”.*

O Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, num primeiro parecer, informou que não tem objeções às alterações propostas no projeto para a rede viária, designadamente a implementação de uma rotunda com as características geométricas previstas no projeto, entre a A12 e a EN10.

A Estradas de Portugal, referiu a existência de interferências com uma via classificada no PRN 2000, designada por EN10. Acrescenta que tendo por base o cumprimento do contrato de Concessão firmado entre a Estradas de Portugal e o Estado Português, não considera aceitável a criação de novas ligações nem de estacionamento junto à mencionada estrada nacional.

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

A interpretação da EP, após clarificação sobre a classificação/ jurisdição da Av. Antero de Quental veio, posteriormente, num segundo parecer, emitido pelo Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias a ser esclarecida.

O INIR informou que o troço da EN10 designado Av. Antero de Quental foi entregue à Câmara Municipal de Setúbal através do auto de transferência celebrado em 21 de Dezembro de 1987.

Mais informou, que a Estradas de Portugal acolheu a orientação do INIR, não detendo assim jurisdição sobre a Av. Antero de Quental.

O INIR considerou ainda necessário que o proponente reformule o estudo de tráfego apresentado tendo em consideração os aspetos focados no parecer emitido pela EP.

### Medidas de Minimização

#### Fase prévia à execução da obra

1. Elaborar e respeitar um plano de circulação para os veículos afetos à obra, visando minimizar a interferência com áreas urbanas, de lazer e de culto das populações.
2. Elaborar um plano de desvios de trânsito e de percursos alternativos para a circulação rodoviária e pedonal, que garanta a menor perturbação possível em termos de mobilidade da população.

#### Fase de construção

3. Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 1, 2, 3, 7, 8, 10, 15, 16, 18, 20, 21, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 47, 48, 49, 50, 51 e 54.
4. Acompanhamento arqueológico de quaisquer mobilizações de terras, desde a remoção do coberto vegetal, de forma a acautelar a identificação e registo de alguma ocorrência patrimonial oculta no solo e subsolo.
5. Caso se preveja a afetação de serviços (luz, água, gás), comunicar aos utentes com a devida antecedência e com informação (período e duração da afetação, etc.) que permita aumentar a perceção de controlo e gerir a situação de incomodidade no seu quotidiano.
6. Adoção de medidas que permitam uma utilização racional da água, de acordo com o preconizado no Programa Nacional para o Uso Eficiente da Água.
7. A lavagem de betoneiras não deve ser efetuada no local.
8. Definição de procedimentos de gestão do estaleiro e da obra, para intervenção rápida em caso de acidente, de forma a reduzir a quantidade de produtos derramada e a extensão das áreas afetadas.
9. Vedação e dissimulação das áreas de estaleiro e de parque de máquinas, de modo a proteger os potenciais observadores da desorganização espacial, correspondente à fase de Obra, com recurso a barreiras vegetais ou tapumes adequados.
10. Proteger toda a vegetação arbustiva e arbórea que não esteja nas zonas de intervenção, e marcar as espécies vegetais a proteger, de modo a não serem afetadas pelo estaleiro, depósito de materiais, instalações de pessoal, e com o movimento de máquinas e viaturas, com recurso a delimitação de áreas.
11. Todas as áreas afetadas pela obra, de que são exemplo os caminhos de acesso, os depósitos e vazadouros e os parques de máquinas, devem, após o término da obra, ser objeto de reposição paisagística, devendo prever-se a sua descompactação, integrando estas áreas na envolvente.
12. Nas áreas sujeitas a movimentação de terras, deve ajustar-se a modelação do terreno de modo a manter ou recuperar a continuidade com o modelado natural do terreno.
13. Recomenda-se a realização de estudos cromáticos e estéticos dos materiais de revestimento das construções e infraestruturas, em particular dos equipamentos de telecomunicações, portarias e parques de estacionamento, de modo a diluir a seu impacte visual na paisagem.
14. O projeto de integração paisagística deverá ser iniciado na fase de construção, podendo ter início após os trabalhos de movimentação de terras e respetiva modelação do terreno estarem concluídos, de forma a dar um maior período de adaptação das espécies ao novo local.
15. Na elaboração do projeto de integração paisagística deverão ser selecionadas espécies vegetais características da zona (autóctones), de modo a minimizar os custos de manutenção e valorizar o espaço

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

de intervenção e as estruturas nele introduzidas.

16. Evitar o depósito, mesmo que temporário, de resíduos gerados na obra, nomeadamente restos de materiais de construção, embalagens e outros desperdícios produzidos, assegurando desde o início da obra a sua recolha e encaminhamento a destino final adequado; se houver necessidade de armazenamento temporário no local da obra, devem ser seleccionados locais específicos para esse fim e no interior do recinto do estaleiro, devendo ser devidamente acondicionados.
17. Assegurar que os caminhos ou acessos nas imediações da área de intervenção não fiquem obstruídos ou em más condições, possibilitando a sua normal utilização por parte da população local.
18. Dar preferência aos trabalhadores residentes na área de influência do projeto para efeito de contratação, designadamente no concelho de Setúbal e nas freguesias envolventes.

### **Fase de exploração**

19. Acautelar a protecção das águas superficiais e subterrâneas, evitando derramamentos de óleos e combustíveis e proceder à sua imediata limpeza em caso de acidente.
20. Integração paisagística com maior brevidade possível, de modo a prevenir a erosão e consequente afectação dos órgãos de drenagem.
21. Executar a Integração Paisagística da área de intervenção, com a maior brevidade possível, de acordo com o respetivo projeto, e desenvolver um plano de gestão e manutenção, de modo a assegurar a preservação de todo o espaço exterior.
22. Dar preferência aos trabalhadores residentes na área de influência do projeto para efeito de contratação, designadamente no concelho de Setúbal e nas freguesias envolventes.

## Planos de Monitorização

### **Ambiente Sonoro**

#### **1. Objetivos**

Verificar o cumprimento do Regulamento Geral do Ruído e confirmar os valores para a evolução do ambiente sonoro.

Caso se verifique situações anómalas, deverão ser adotadas medidas de minimização complementares.

#### **2. Parâmetros a monitorizar**

Indicador de ruído diurno-entardecer- noturno (Lden)

Indicador de ruído diurno (Ld)

Indicador de ruído entardecer (Le)

Indicador de ruído noturno (Ln)

#### **3. Locais de Avaliação**

Os locais seleccionados na caracterização da situação de referência no âmbito do Estudo de Impacte Ambiental.

#### **4. Período de amostragem e duração do programa**

Deverão ser realizadas, no mínimo, três medições durante o período de duração das obras:

- antes do início dos trabalhos de construção;
- durante a realização dos trabalhos de construção, em particular durante as operações mais ruidosas (movimentação de terras, modelação de terrenos)
- durante o período que implique maiores fluxos de tráfego de camiões pesados para transporte de resíduos e materiais.
- deverá ser realizada, no mínimo, uma medição anual após a entrada em pleno funcionamento, do empreendimento.
- deverá ser realizada, no mínimo, uma medição anual após a entrada, em pleno funcionamento, do empreendimento comercial.

Os resultados deverão ser remetidos à Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental, no prazo de 60 dias após a realização de ensaios acústicos.



## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

### 5. Critérios de avaliação de desempenho

Conformidade com o Regulamento Geral do Ruído, designadamente o critério de exposição ao ruído ambiente exterior e critério de incomodidade sonora.

#### Águas Residuais

Deverá ser realizado o controlo da qualidade das águas residuais e águas pluviais que são lançadas na rede pública, no sentido de verificar a existência de óleo e, ou gordura na sua composição.

Assim, deverá ser efetuada uma monitorização dos efluentes lançados no sistema público de saneamento básico na câmara de ligação aos coletores públicos, nomeadamente deverá ser controlado o teor em gorduras nas águas residuais da zona dos restaurantes, para evitar colmatação das redes internas do Empreendimento e das redes de águas residuais públicas.

Deverá também ser efetuada uma monitorização das águas pluviais lançadas na rede de drenagem na câmara de ligação aos coletores públicos. Deverá ser controlado o teor em óleo das águas pluviais do parque de estacionamento.

As análises serão realizadas mensalmente, durante a época de chuvas para as águas pluviais e durante todo o ano para as águas residuais.

### CONCLUSÕES

O projeto refere-se à remodelação/ampliação do atual Centro Comercial Jumbo de Setúbal, com o objetivo de transformá-lo num conjunto comercial com uma oferta mais alargada, moderna e completa de comércio, serviços e um amplo espaço de lazer, correspondendo a uma oportunidade de fixação de uma superfície comercial de grande dimensão na cidade de Setúbal.

Em termos de implantação o projeto insere-se num terreno com 5,8 ha, numa área fronteira entre o tecido urbano consolidado da cidade e a área de expansão a nascente em área periférica, abrangendo duas parcelas de terreno (a área atual do Centro e a área de expansão), e beneficia de acessibilidades a partir da A12, da Av. Antero de Quental e da Av. Pedro Álvares Cabral.

O projeto prevê instalar um edifício composto por 3 pisos comerciais (1, 0 e -1) e 5 pisos de estacionamento em cave, integrando no edifício o complexo de cinemas, com 10 salas e aproximadamente 2000 cadeiras (Piso -1). Neste piso será constituído um espaço público de circulação pedonal parcialmente coberto, quase de nível com a via pública, de modo a dar continuidade à infraestrutura.

O EIA justifica a não apresentação de alternativas com o facto da disponibilidade do terreno ser única, anexo ao Centro Comercial Jumbo de Setúbal.

Tendo por base a apreciação efectuada, constata-se a existência de impactes positivos relacionados com a revitalização de uma área, actualmente, com sinais de abandono e a criação de postos de trabalho na fase de construção e exploração. Assim, constituirá um pólo de atracção de comércio e serviços e actividades complementares associadas, contribuindo para o aumento do emprego e para a dinamização da economia local e regional.

Identificam-se impactes negativos decorrentes da implantação do projecto nos factores ambientais: Ambiente Sonoro, Solos e Usos do Solo, Recursos Hídricos, Sócio-Economia, Paisagem e Qualidade do Ar.



Relativamente ao Ordenamento do Território, verifica-se que o projeto não abrange áreas classificadas como RAN ou REN, nem coloca em causa as orientações estratégicas de reforço e de dinamização que o PROTAML determinou para esta área.

Quanto aos índices propostos no projeto de loteamento apresentado através do Aditamento da CM de Setúbal, o projeto propõe uma área de construção (19 530 m<sup>2</sup>) que excede, para o lote 17, os índices de construção previstos para o uso terciário (14.052,80m<sup>2</sup>).

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

	<p>Desta forma, a CA emite parecer favorável ao projeto condicionado a:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Aprovação do Projeto de Loteamento pela Câmara Municipal.</li><li>2. Compatibilização / adaptação do projeto com os instrumentos de gestão territorial em vigor, e respectiva demonstração do cumprimento dos índices de construção, em sede de Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE).</li><li>3. Cumprimento das medidas de minimização e planos de monitorização constantes do presente parecer.</li><li>4. Inclusão no caderno de encargos das medidas de minimização específicas para a fase de obra.</li></ol> <p>Apresentação em fase de RECAPE/Projecto de Execução dos seguintes elementos:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Estudo de tráfego reformulado de acordo com os aspetos focados no parecer da EP, abrangendo, entre outros, a EN252, previamente aprovado pela EP.</li><li>2. Projecto de Integração Paisagística (PIP) o qual deverá demonstrar a concretização das Medidas de Minimização. O PIP deverá ser constituído pelos elementos constantes nas alíneas: a), b), c), d), f), i), j), l, m), p), q), s) e t) do artigo 161.º da Portaria n.º 701-H/2008, de 29 de Julho</li></ol>
--	--

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

<b>ASSINATURAS DA CA</b>	<b>Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo</b>		
	 Eng.º João Gramacho	 Dr.ª Helena Silva	 Arq.º David Gonçalves
	<b>Agência Portuguesa do Ambiente, I.P./ ARH Alentejo</b>		
	 Dr.º André Matoso		
	<b>Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, I.P.</b>		
	 Dr.º José Correia		

## PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

---

ANEXO I

Pareceres Externos



Exma Senhora  
Diretora dos Serviços de Ambiente da  
CCDR - LVT  
Rua Braamcamp, nº 7  
1250-048 Lisboa

Exma Senhora  
Secretária-Geral da AICEP  
Drª Madalena Oliveira  
Av. 5 de Outubro, 101  
1250-048 Lisboa

S/ Referência	S/ Comunicação	N/ Referência	Data
		<b>S/2012/3831</b>	03-07-2012
Assunto	Procedimento de AIA – Remodelação / Ampliação do Centro Comercial Jumbo de Setúbal		

Relativamente ao assunto em epígrafe e na sequência do nosso ofício com a referência S/2012/3379 de 11-06-2012, informamos que a EP, SA acolheu a orientação do InIR sobre a matéria em questão.

Acresce referir que, na reunião realizada na AICEP, o promotor do empreendimento informou o InIR de que já tinha entregue à EP,SA, o estudo de tráfego reformulado conforme solicitado por aquela empresa.

Contudo, a EP, SA, manifestou igualmente preocupações que se prendem com o impacto do empreendimento em apreço no funcionamento da rede rodoviária sob a sua jurisdição, de que terá dado conhecimento à Autarquia no parecer emitido, através do qual solicitou a reformulação do correspondente estudo de tráfego de acordo com um conjunto de orientações relativas à área de estudo - que deverá abranger a EN 252 - ao período de análise, entre outros.

Atendendo a que aparentemente não terá sido dada resposta cabal à solicitação da EP, SA, estes serviços consideram que o promotor do empreendimento deverá promover a reformulação do estudo de tráfego em questão tendo em consideração os aspetos focados no parecer emitido por aquela concessionária, com vista a garantir o adequado funcionamento da rede rodoviária nacional.

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor de Planeamento



Carlos Leitão



Exmo. Senhor  
Dr. António Ramalho  
Presidente do Conselho de Administração da  
EP - Estradas de Portugal  
Praça da Portagem  
2809-013 Almada

Exma. Senhora  
D<sup>ra</sup> Madalena Oliveira  
Secretária-Geral da AICEP  
Av. 5 de Outubro, 101  
1050-051 Lisboa

S/ Referência	S/ Comunicação	N/ Referência	Data
		<b>S/2012/3379</b>	<b>11-06-2012</b>

**Assunto:** Procedimento de AIA - Remodelação / Ampliação do Centro Comercial Jumbo de Setúbal

No âmbito da reunião havida no passado dia 5 de junho, a convite da AICEP – Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal, onde estiveram presentes a Câmara Municipal de Setúbal e a IMMOCHAN, para além do InIR, foi discutida a jurisdição do troço com atual toponímia de Avenida Antero de Quental, o qual exerce as funções de circulação na Cidade de Setúbal como variante à antiga EN 10.

Como é do vosso conhecimento, este troço, denominado na altura da sua construção por Via Rápida Brancanes-Cascalheira, foi entregue à Câmara Municipal de Setúbal, a título definitivo, através do auto de transferência celebrado em 21 de Dezembro de 1987 e autorizado pelo Sr. Secretário de Estado das Vias de Comunicação.

Por outro lado, o troço da EN 10 que dá continuidade à Av. Antero de Quental, entre o cruzamento com o troço final da A12 e o Nó do Alto da Guerra, foi também entregue à Câmara Municipal de Setúbal através do auto de transferência elaborado em 8 de Julho de 2005, numa extensão de 2.434 metros, ao abrigo do artigo 4º do Estatuto das Estradas Nacionais.

De igual modo o troço entre o entroncamento com a EN252 e o Bairro da Reboreda, que corresponde à Variante da Várzea, foi construído pela Câmara Municipal e encontra-se igualmente



na jurisdição da autarquia, constituindo, portanto, um hiato no fecho de malha da Rede Rodoviária Nacional (RRN).

A Lei 98/99, de 26 de Julho, não estabelece que o traçado da EN 10 venha a integrar a Av. Antero de Quental ou a Variante da Várzea o que, aliás, só seria aceitável se precedido de um processo negocial entre a EP e o Município.


Atendendo ainda às características de ocupação existente e prevista na Av. Antero de Quental, esta via desenvolve-se em ambiente marcadamente urbano, na qual a função acessibilidade se sobrepõe claramente à função transporte, pelo que importa dotá-la de características físicas compatíveis, designadamente no sentido de reduzir a velocidade de circulação dos veículos e proporcionar condições de segurança à circulação pedonal, como previsto pela Autarquia, não havendo interesse do Estado, através da EP, em receber uma via com tais características.

No país são inúmeras as situações em que a RRN é interrompida em meio urbano, sendo contudo a sua continuidade assegurada nalguns casos por vias com carácter urbano. No caso de Setúbal, admite-se que a continuidade da rede possa ser mantida pelos referidos troços sob jurisdição da Autarquia, uma vez que o suporte às deslocações de longo/médio curso se encontra assegurado pela A2 e pela A12, não se vendo qualquer motivo para a mudança da jurisdição (reversão) da Av. Antero de Quental para a EP, bem como a necessidade de proceder à sua substituição por variantes.

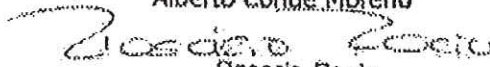
A rede estruturante da zona em causa será equacionada no âmbito da futura revisão do PRN, que esclarecerá o papel da EN10 naquela rede.

Neste contexto, e não detendo a EP a jurisdição da Av. Antero de Quental, considera-se que o parecer emitido no âmbito do procedimento de AIA do empreendimento em epígrafe, ou sobre qualquer intervenção que se pretenda levar a efeito naquela via, deve respeitar o acordo celebrado entre a EP e a Autarquia.

Com os melhores cumprimentos,

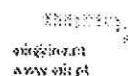
 Presidente do Conselho Diretivo

Alberto Conde Moreno



Rosario Rocio  
Vogal do Conselho Directivo  
1302-354 LISBOA - PORTUGAL

T 21 364 31 16  
F 21 364 31 16

  
www.sisept.pt



Rua dos Lusitãos, n.º 9, 4º Fdt. - 1300-364 LISBOA - PORTUGAL  
 Tel. (351) 213 643 116 - Fax (351) 213 643 119 - Contribuinte n.º 508 269 776

**Fax**

Para	CCDR LVT A/c Exma. Senhora Diretora de Serviços de Ambiente Eng.ª Paulina Martins	De	Direcção de Planeamento
Fax	210101302	Fax	210 051 174
Tel.		Tel.	211 148 641
CC		Pág.	1 (incluindo esta)
Ref. Int.	9/2012/902	Data	08-02-2012

Assunto: Procedimento de AIA - Remodelação / Ampliação do Centro Comercial Jumbo de Setúbal  
 (Proc. EIA - 943/2011)

17.7.7.439.2011  
 36

Em referência ao assunto em epígrafe, informamos que por análise do Estudo de Tráfego constante do Anexo V ao documento "Apresentação de Elementos Adicionais Pedidos pela Comissão de Avaliação", datado de 05-12-2011, enviado através do V/ ofício com a referência S00110-201201-00.05-00177-DAS de 05-01-2012, estes Serviços concluíram não haver motivos de objecção às alterações propostas para a rede viária, designadamente à implementação de uma rotunda com as características geométricas previstas no referido Estudo, entre a A12 e a EN 10, desde que seja construída uma passagem inferior de peões na zona de ligação entre a A12 e a EN 10, que deverá ser complementada com a colocação de uma vedação na zona final do separador central da A12, numa extensão aproximada de 100 m, de modo a desincentivar a travessia pedonal de nível.

Mais informamos que os encargos decorrentes das intervenções previstas na rede viária não poderão ser imputados à concessionária.

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor de Planeamento

Carlos Leitão





## FAX

DE / FROM: Estradas de Portugal, S.A

Endereço: Praça da Portagem - 2809-013 Almada

N / ref.:

PROC.:

DATA/DATE:

SAÍDA: EP -SAI/2012/16907

21 FEV. 2012

PARA / TO: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Profª Dra. Paula Santana

Vice-presidente da CCDR - LVT

CC:

FAX Nº: 210 101 302

Nº DE PAGs. (incluindo esta): 5

S / ref.: S15156-201112-00.05-01563-VP

DATA / DATE : 2010-12-30

**Assunto: Remodelação/Ampliação do Centro Comercial Jumbo de Setúbal – Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental. Pedido de Parecer.**

Relativamente ao projeto em epígrafe e analisando a área de estudo do mesmo, vimos por este meio referir a existência de interferências com uma via classificada no PRN 2000, nomeadamente com a Estrada Nacional 10, infraestrutura identificada no EIA por Avenida Antero de Quental.

Da análise do projeto, em particular ao nível das acessibilidades, consta-se no capítulo da Descrição do Projeto e na peça desenhada da implantação do projeto, uma proposta de reformulação da rede viária envolvente, nomeadamente na intersecção do acesso do IC3/A12 a Setúbal com a EN 10, que inclui a alteração geométrica da mesma a criação de novos acessos à EN10, no troço a poente da intersecção referida.

Tendo por base o cumprimento do Contrato de Concessão firmado entre a Estradas de Portugal e o Estado Português, não se considera aceitável a criação de novas ligações nem de estacionamento junto à estrada nacional.

Esta posição já foi comunicada à Câmara Municipal de Setúbal, no passado mês de Julho, no âmbito do pedido de licenciamento de uma operação de loteamento em Nova Sintra, no qual o atual projeto, ou parte dele, parece incluir-se (cópia do ofício em anexo).

Face ao exposto, considera-se não haver condições para emissão de parecer favorável ao projeto em avaliação, por parte da EP, sem que previamente sejam ultrapassadas as questões levantadas na comunicação anexa.

Com os melhores cumprimentos,

O Conselho de Administração

Rui Nelson Dinis  
Administrador

Ana Tomaz  
Administradora

RB/GAMB

EP – Estradas de Portugal, S.A  
Capital Social: 330.000.000 Euros  
NIF: 504598686

Sede: Praça da Portagem 2809-013 ALMADA- PORTUGAL  
Telefone: +351-21 287 90 00 / Fax:+351-21 295 19 97  
E-mail: ep@estradas.pt • www.estradasdeportugal.pt

1/1



Estradas de Portugal, S.A.

*Delegação Regional de Setúbal*

Praça da Portagem 2809-013 Almada - Portugal  
Telefone: +351 21 287 57 38 Fax: +351 21 287 59 38  
e-mail: [distb@estradasdeportugal.pt](mailto:distb@estradasdeportugal.pt)

À

Câmara Municipal de Setúbal  
Att: Departamento de Urbanismo

Praça do Bocage

2901 -- 866 SETÚBAL

Sua Referência:	Sua Comunicação de:	Nossa referência:	Antecedente:	Saida:	Data:
		9204STB100323		EP-SAI/2010/53495	2010-07-26

**Assunto: Pedido de licenciamento para uma operação de loteamento em Nova Sintra, Azeda de Baixo, junto à A12, em Setúbal**

**Requerente: CASVIL – Sociedade Comercial de Representações, Lda**

Fazemos referência ao VI processo mencionado em epígrafe, respeitante à pretensão de loteamento para construção de 671 fogos, 10.000m<sup>2</sup> de área de comércio/serviços (2.000m<sup>2</sup> de restaurantes e 8.000m<sup>2</sup> de galerias comerciais) e 10 salas de cinema associando-lhe uma geração de cerca de 1.300 veículos ligeiros equivalentes na hora de ponta da tarde de um dia útil, a absorver directamente pela EN 10 e, indirectamente pela EN 252, pelo IC3/A12 e rede municipal envolvente.

Associada ao loteamento é proposta uma reformulação extensa da rede rodoviária envolvente, nomeadamente na intersecção do acesso do IC3/A12 a Setúbal e na EN 10, que inclui a alteração da configuração geométrica de intersecções e a criação de novos acessos à EN 10.

No que se refere ao troço da EN 10 em análise, existem actualmente, para além das intersecções com a EN 252 e com o acesso ao IC 3/A12, ambos semaforizados, um nó em trompette para acesso à área a Norte dessa via e um entrada/saída na mão entre esta ligação e a EN 252, do mesmo lado.

Tem sido possível preservar as características da EN 10, classificada pelo PRN 2000, apesar de se localizar em área com elevada ocupação urbana, atendendo ao seu enquadramento em termos orográficos com os terrenos que lhe são marginais.

Face ao exposto e tendo em conta o cumprimento da legislação em vigor, nomeadamente o contrato que a EP firmou com o Estado Português, poderá ser aceitável ponderar a alteração das acessibilidades existentes, nomeadamente para permitir o acesso também do lado Sul da área de estudo à EN 10, embora apenas à custa da reformulação da ligação existente, não se considerando aceitável a criação de novas ligações nem de estacionamento junto à estrada nacional, devendo prever-se, adicionalmente, o encerramento do outro acesso existente já referido, mais próximo da EN 252. Por outro lado, torna-se necessário confirmar o respeito pela área de servidão "non aedificandi" prevista na lei, relativamente à EN 10.

Imp. 02, 21.03 Rev. 3. 01/07/2005



No que respeita à reformulação da intersecção com a ligação IC3/A12 e à intersecção existente da EN 10 com a EN 252, deverá atender-se à apreciação efectuada a seguir relativamente ao estudo de tráfego.

### Estudo de Tráfego

As conclusões do estudo desenvolvido, quanto à validade das soluções de reformulação da rede viária e da correspondente qualidade da circulação no futuro, basearam-se integralmente em contagens de tráfego realizadas durante um pequeno período da tarde (duas horas) de um única sexta-feira. A fraca fundamentação das conclusões obtidas, aliada à importância da intervenção justificará uma avaliação mais aprofundada da validade das soluções propostas de intervenção, no que se refere ao desempenho da rede viária no domínio das obrigações contratuais da EP. Tal análise deverá incluir, pelo menos, informação sobre a distribuição, ao longo do dia, dos volumes de tráfego e dos comportamentos das filas de espera, nomeadamente nos movimentos mais problemáticos.

#### 1. Área de Estudo

A área de estudo considerada tem o seu limite Poente pouco antes da Rua Nova de Sintra não incluindo a ligação entre a EN 10 e a EN 252. Considera-se que esta ligação é um dos pontos mais críticos da rede envolvente ao empreendimento, onde os impactos da operação urbanística proposta deverão ser devidamente analisados. A área de análise deverá, pois, ser alargada de modo a incluir a referida ligação e a EN 252.

#### 2. Período de análise

O estudo centra todas as suas análises no período da Hora de Ponta da tarde de Dia Útil (HPT-DU) com base na justificação de que este é o período mais crítico em termos de procura na rede viária.

Contudo, o relatório admite também que *“O número máximo de veículos gerados pelo empreendimento (...) regista-se na hora de ponta da tarde de sábado, que representa cerca de 20% a mais que a HPT-DU (...)”*

A importância do tráfego gerado pelo empreendimento justifica que as suas consequências sejam analisadas nas horas em que o efeito combinado dos volumes já existentes com os resultantes desta geração, maximize a procura global na rede viária. Por esta razão, é nosso entender que o período de análise deverá ser alargado de modo a abranger, também, a hora de ponta da tarde de um dia de fim de semana, por forma a clarificar qual o cenário de maior procura.

#### 3. Ano Base

O estudo adoptou o ano de 2011 como o ano de início de exploração do loteamento e ano de abertura ao tráfego das alterações previstas para a rede viária. Tendo em conta os prazos de licenciamento e de realização de obras desta envergadura, esta data afigura-se demasiado optimista.



#### 4. Novas vias previstas em Setúbal

O estudo identifica, na figura 7, a ligação em construção pela Brisa (ligação às Casas Amarelas) e outra, entre esta e a actual EN 10, cujo desenvolvimento se desconhece. Solicita-se, pois, a sua caracterização detalhada.

Com base no pressuposto de que estas vias estarão construídas em 2011, o que necessita de ser confirmado, o estudo considera uma redução de 50% do tráfego no movimento de viragem da EN 10 (Este) para o IC3/A12 no cruzamento semaforizado a Nascente da área de estudo (usualmente designado por cruzamento do Jumbo). Considera-se que a utilização deste pressuposto no estudo também merece ser ponderada, não só pela proximidade da data adoptada para a abertura das novas ligações, com também em consequência da escassez de informação no relatório sobre estes projectos.

#### 5. Elementos do projecto não incluídos no estudo de tráfego

O relatório refere que para além das alterações à rede viária actual prevista no projecto, estará em estudo uma nova ligação entre a EN 10 (Av. Antero do Quental) e Bairro dos Pinheiros, na qual se inclui uma nova rotunda. Esta ligação não é analisada no estudo de tráfego que, no entanto, afirma sumariamente que a sua concretização trará vantagens à circulação rodoviária.

Tratando-se de um acesso a uma via da Rede Nacional, esta ligação deverá ser detalhadamente abordada neste contexto.

#### 6. Modelo de crescimento

O modelo de crescimento do tráfego apresentado baseia-se na variável "vendas de combustível", o que se considera apropriado. Contudo, apesar da legenda do gráfico da curva de evolução referir que os dados se referem ao concelho de Setúbal, o texto que o acompanha faz referência ao concelho de Oeiras. Adicionalmente, deverá ser apresentada a equação da curva que suporta o modelo de crescimento.

Observa-se, também, uma discrepância entre os dados constantes na tabela 9, que apresenta as taxas de crescimento utilizadas e o texto que a acompanha.

O texto refere a adopção de um pressuposto sobre as taxas médias anuais utilizadas para o crescimento do tráfego em Hora de Ponta. Afirma que, em zonas urbanas consolidadas, estas taxas serão da ordem dos 50% das calculadas para o TMDA.

Deverá ser apresentada uma justificação, com base em bibliografia ou casos de estudo, que suportem a adopção e validade deste pressuposto. Na tabela 9, no entanto, os valores apresentados não estão de acordo com o mencionado, pelo que deverão ser corrigidos.

#### 7. Matriz OD para a situação futura

Na matriz OD de 2011, observa-se para a zona 10 "Jumbo" a manutenção dos valores totais de produção de viagens em relação à actual. Contudo, 5% destas viagens distribuem-se pelas novas zonas de geração. Esta alteração no padrão de deslocações dos actuais frequentadores do hipermercado deverá ser devidamente justificada ou a matriz reformulada.



8. Condições de circulação na situação actual

No âmbito da avaliação do impacto do novo empreendimento na rede, o estudo deverá apresentar uma análise das actuais condições de circulação nas intersecções e nas secções da rede rodoviária, a ser realizada com base nas metodologias adequadas para cada caso.

9. Análise às condições de circulação nas rotundas na situação futura

Deverá ser justificada ou eventualmente alterada a discrepância verificada nas tabelas que apresentam os resultados da avaliação da qualidade da circulação nas rotundas pelo método TRL.

Nestas tabelas verificam-se casos em que os valores de Nível de Serviço mais favorável correspondem a taxas de utilização mais elevadas do que noutras situações onde as taxas de utilização são menores e os níveis de serviço apresentados são mais desfavoráveis. A título de exemplo, a tabela 16 apresenta, para a entrada Sul, um Nível de Serviço A para uma taxa de utilização de 71% e, simultaneamente, apresenta um Nível de Serviço B para uma taxa de utilização de 61% na entrada Este

No relatório deverão, igualmente, ser incluídas análises às condições de circulação em secção.

10. Oferta de estacionamento no projecto final

O relatório aponta a possibilidade do projecto vir ainda a ser alterado em termos de oferta de estacionamento. Nesse caso, haverá que garantir que as eventuais alterações mantenham os níveis de oferta acima dos mínimos legais exigidos e que o relatório final que venha a ser submetido para a provação apresente a versão final do projecto.

Face ao exposto, considera-se ser necessária a adopção do referido em nova proposta a apresentar para análise, quer em termos de soluções de rede viária quer no que respeita, em consequência, ao Estudo de Tráfego, que ainda terá que ter em conta as observações mais específicas do ponto de vista da sua elaboração técnica, não havendo condições para emissão de parecer favorável por parte da EP.

Com os melhores cumprimentos,

*Pepe* O Director

António Valente



**MUNICÍPIO DE SETÚBAL**  
**CÂMARA MUNICIPAL**

Departamento de Urbanismo  
Divisão Técnico-Administrativa  
TEL. 265537000 - TELEFAX 265535321

Expedido sob registo  
C/ aviso de recepção

**Exmo(a) Senhor(a)**  
**VICE-PRESIDENTE DA CCDR-LVT**

4.1.1.

**RUA DE BRAAMCAMP, 7**

**1250-048 LISBOA**

V. Ref.ª

V. Comunic. de:

N.º Ref.ª OL.º 939/12  
PP.º 4.6.0.415/11

Data

Assunto:

- "ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL.**  
- LOCAL: AV. ANTERO DE QUENTAL - SETÚBAL.  
- REQUERIMENTO REGISTADO SOB O N.º 29C/12."

Na sequência do processo de Consulta Pública do Estudo de Impacte Ambiental do Projeto de Ampliação do Centro Comercial JUMBO de Setúbal (EIA n.º 943/2011) e em resposta ao V. Ofício S15158-201112-00.05-01568-VP, informamos que o nosso parecer o seguinte:

**PARECER CONJUNTO DOS SERVIÇOS MUNICIPAIS:**

**I - IDENTIFICAÇÃO DO PROJECTO**

**Proponente:** Multicenco, Estabelecimento Comerciais, SA

**Autor do EIA:** Microprojecto, Engenharia e Gestão, Lda

**Denominação:** Projeto de Ampliação do Centro Comercial Jumbo

**Entidade Licenciadora:** Câmara Municipal de Setúbal

**Autoridade de AIA:** CCDR-LVT

**II – CONSIDERAÇÕES INICIAIS**

Os principais objetivos da realização de um Estudo de Impacte Ambiental (EIA) correspondem à identificação e caracterização, de uma forma sistemática, de todos os impactes significativos do projeto, sejam negativos ou positivos, e de todas as medidas propostas para evitar, minimizar ou compensar os impactes negativos identificados.



**MUNICÍPIO DE SETÚBAL**  
**CÂMARA MUNICIPAL**

O estudo apresentado foi elaborado pela empresa Hidroprojeto, Engenharia e Gestão, Lda. e refere-se à Avaliação de Impacte Ambiental do projeto de ampliação do Centro Comercial Jumbo que consiste no melhoramento da superfície comercial e do hipermercado, com um novo complexo de cinemas e percursos exteriores continuados de usufruto público, e a remodelação do espaço comercial existente (Av. Antero de Quental, freguesia de S. Sebastião).

Com a sua implementação pretende-se garantir:

- Alargamento do espaço público, principalmente os espaços de utilização coletiva;
- Criação de ritmos de utilização;
- Reestruturação viária da área do projeto e envolvente.

O presente parecer constitui a análise técnica do **Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Projeto de Ampliação do Centro Comercial Jumbo** que se encontrou em consulta pública (EIA 943/11) até ao passado dia 25 de Janeiro, tendo a Câmara Municipal a possibilidade de se pronunciar até ao próximo dia 10 de Fevereiro, de acordo com o Of.º S15158-201112-00.05-01568-VP. Para este efeito foram consultados diversos serviços municipais, designadamente:

- Divisão de Gestão Urbanística (DIGU);
- Gabinete de Gestão de Infraestruturas de Águas e Saneamento (GAGIAS);
- Divisão de Salubridade e Qualidade e Ambiente (DISQA);

O presente estudo ambiental teve em consideração o Decreto-lei n.º 197/2005 de 8 de Novembro, que alterou e republicou o Decreto-lei n.º 69/2000 de 3 de Maio - diploma que aprovou o regime jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental, e teve em consideração a Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril que fixa as normas técnicas para a estrutura das peças que integram o Estudo de Impacte Ambiental.

### III – ANÁLISE TÉCNICA DO EIA

Da análise do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), considera-se que a sua implementação, e de acordo com o apresentado, traduzir-se-á num conjunto de impactes ambientais, dos quais se consideram mais relevantes os definidos nos seguintes descritores ambientais:



**MUNICÍPIO DE SETÚBAL**  
**CÂMARA MUNICIPAL**

**1. Geomorfologia, Estratigrafia, Tectónica e Sismicidade**

No que se refere a este descritor, será durante a fase de construção/ampliação que os impactes serão mais significativos., quer no que se refere à alteração da morfologia natural existente, quer derivado dos próprios trabalhos de construção de infraestruturas e equipamentos. O estudo apresentado classifica estes impactes como negativos, de baixa magnitude, de carácter temporário, local e pouco significativos.

Alerta-se para a importância do correto encaminhamento das águas pluviais (em cumprimento do projetado) e medidas de minimização de fenómenos de erosão através de (re)plantação de vegetação. Realça-se a importância da construção antissísmica uma vez que na zona do projeto ocorrem solos incoerentes compactos, em profundidade.

**2. Hidrogeologia e qualidade das águas subterrâneas**

Considerando que, na área de implantação do projeto os aquíferos em sedimentos não consolidados com ligação hídrica com a água superficial, originam uma vulnerabilidade média a alta a poluição, é fundamental que exista um correto encaminhamento das águas residuais produzidas em fase estaleiro, e rigoroso cumprimento do projeto de drenagem de águas residuais. De acordo com o EIA apresentado, as águas residuais equiparadas a domésticas provenientes desta unidade comercial são devidamente encaminhadas para os coletores da rede municipal. As águas pluviais são encaminhadas para os coletores da rede pluvial municipal. Há ainda a considerar as águas provenientes da lavagem dos parques de estacionamento que são encaminhadas para câmaras separadoras de hidrocarbonetos, e posteriormente encaminhadas para o sistema pluvial.

**3. Clima e qualidade do ar**

No que se refere ao descritor "clima", o EIA não prevê alterações devido à construção da referida área comercial. Quanto ao descritor "qualidade do ar", é um parâmetro que constitui alguma preocupação no município de Setúbal.

A política de preservação e melhoria do ambiente e da defesa da sua qualidade, associada à promoção de um desenvolvimento congruente das atividades económicas, constitui o enquadramento da política de proteção e melhoria da qualidade do ar. O Decreto-Lei n.º 279/2007, de 6 de Agosto representa a primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 276/99, de 23 de Julho, que define as linhas de orientação da política de gestão da qualidade do ar e transpõe para ordem jurídica interna a Diretiva n.º 96/62/CE, relativa à avaliação e gestão da qualidade do ar ambiente. No desenvolvimento e aplicação do referido quadro legal, constatou-se a necessidade de criar instrumentos necessários para o seu integral cumprimento, entre os quais se destacam os Planos de Melhoria da Qualidade do Ar e respetivos Planos de Execução.





**MUNICÍPIO DE SETÚBAL**  
**CÂMARA MUNICIPAL**

No seguimento do desenvolvimento dos Planos de Melhoria da Qualidade do Ar, foi efetuado um diagnóstico da qualidade do ar que incluiu a avaliação dos dados (2001-2006) da rede de monitorização da região de LVT, expõe que a estação de Quebedo (2004) para o PM10 excedeu o VL, obrigando assim à elaboração de Planos de Execução com medidas a curto/médio prazo. A identificação das principais fontes de poluição, com especial incidência para as partículas PM10, destacou duas origens: tráfego rodoviário e eventos naturais.

Em resumo, os Planos e Programas para a Melhoria da Qualidade do Ar (PPar) surgem como resposta às obrigações decorrentes da aplicação do DL 276/99, de 23 de Julho. Os estudos realizados no âmbito do desenvolvimento dos PPar permitiram concluir que os níveis mais elevados dos poluentes acima descritos são consequência das emissões do tráfego rodoviário, pelo que facilmente se conclui que a quase totalidade das Políticas e Medidas (P&M) apresentadas estão relacionadas com medidas de gestão de tráfego rodoviário. Neste contexto, o município de Setúbal, em cumprimento do Despacho n.º 20763/2009, é obrigado a implementar um conjunto de P&M destinadas a fazer cumprir esses valores limite (VL). No que se refere ao projeto em análise, na fase de construção o manuseamento e transporte de terras, areias, a circulação de veículos e máquinas constituirão a principal fonte de emissão de poeiras. Nesta fase deverão ser criados procedimentos que reduzam o impacto negativo, atendendo à proximidade aos edifícios de habitação, escola EB1/JI da Azeda, e a Av. Antero de Quental. Decorrente da exploração do empreendimento proposto, o aumento de volume de tráfego rodoviário, numa zona em que este já apresenta valores tão elevados é também um fator de alguma preocupação, principalmente no âmbito do cumprimento do acima mencionado.

#### **4. Ambiente sonoro**

Em cumprimento do Regulamento Geral de Ruído (RGR), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, a Câmara Municipal de Setúbal elaborou os Mapas de Ruído do concelho de Setúbal, aonde estão propostas as áreas sensíveis e mistas que deverão ser tidas em conta no planeamento urbanístico e usos do solo do concelho aquando da publicação do novo Plano Diretor Municipal (PDM).

Embora a proposta de classificação acústica para a zona de implementação do Projeto em análise ser de zona mista, até à publicação do PDM de 2.ª geração deverão ser considerados os limites definidos na alínea e) do ponto 1 do artigo 11º do RGR, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, referente a áreas não classificadas.



**MUNICÍPIO DE SETÚBAL**  
**CÂMARA MUNICIPAL**

No que se refere à fase de construção alertamos para o cumprimento das regras em matéria de emissões sonoras de equipamento para utilização no exterior as de acordo com o Decreto-Lei n.º 221/06, de 8 de Novembro, bem como o respeito pelo horário permitido para o exercício de atividades ruidosas temporárias definido no art.º. 14º do Regulamento Geral de Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro.

Em cumprimento do artigo n.º 12 do RGR, foi elaborada a Avaliação Acústica da situação de referência acústica e o cumprimento dos valores limite definidos no artigo 11.º do mesmo diploma legal, e a simulação do impacto no ambiente acústico da ampliação do Centro Comercial Jumbo para os anos de 2014 e 2024.

**4.1. Situação Atual**

O referido estudo conclui que, para a situação atual, os valores limite são ultrapassados nos pontos P1 e P2, quer tendo referência os limites definidos na alínea a) ponto 1 do artigo 11.º quer os limites definidos no ponto 3 do mesmo artigo. No ponto P3, verifica-se o cumprimento dos limites definidos para zonas mistas e sem classificação.

Verifica-se que a principal fonte de ruído é o tráfego rodoviário. Face a estes resultados, deverão ser contempladas medidas de redução de ruído na fonte, medidas de redução no meio de propagação do ruído.

Durante a fase de construção, é principal preocupação da Autarquia o ruído proveniente do tráfego rodoviário (veículos pesados), considerando a proximidade da EB/JI Escola da Azeda (recetor sensível), pelo que deverão ser aí implementadas as necessárias medidas de prevenção e minimização.

**4.2. Situação Futura (2014/2024)**

No que se refere à avaliação do impacto da construção do empreendimento no futuro, o mapa de ruído calculado para os anos 2014 e 2024 permite concluir que os valores limites serão superiores aos valores definidos no artigo 11.º do RGR.

O Estudo de tráfego que serviu de base à elaboração destes mapas de ruído demonstra uma evolução positiva do volume de tráfego rodoviário. O aumento do volume de tráfego rodoviário na área envolvente deste Centro Comercial tem uma influência direta no agravamento da qualidade do ambiente acústico. Face a estes resultados, é fundamental prever a implementação de medidas de



**MUNICÍPIO DE SETÚBAL**  
**CÂMARA MUNICIPAL**

redução de ruído na fonte (tráfego rodoviário), e caso necessário, medidas de redução no meio de propagação do ruído.

A definição deste tipo de medidas, na maioria das vezes, exige a articulação com outras medidas de planeamento, sendo que a definição de medidas primárias de redução de ruído, independentemente de quem têm competência para implementar, são fundamentais para a definição de um plano de trabalho que permite o cumprimento dos limites máximos de emissão e de exposição permitidos no RGR.

Considerando que a classificação acústica do concelho aguarda a revisão de PDM, em curso, alerta-se para o facto de ser da competência da Autarquia, após a referida classificação, proceder à elaboração dos respetivos mapas de conflito. Nos locais onde se verifique que as zonas sensíveis ou mistas com exposição a ruído ambiente que exceda os valores fixados no art. 11º do RGR (como é o caso do local em estudo), é competência da autarquia a elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído, acompanhados pelos respetivos planos de ação.

**5. Solos, uso e ocupação de solo**

A área definida para a reestruturação do Centro Comercial Jumbo é, de acordo com o PDM em vigor, classificada como espaço Urbanizável. A localização deste projeto permite uma rentabilização e aproveitamento de infraestruturas já existentes, no entanto realça-se a existência de uma rede viária sobrecarregada, que constitui uma das principais entradas na cidade de Setúbal, que necessita de uma reformulação.

**6. Paisagem**

O EIA apresentado considera que o Projeto irá promover melhorias a nível paisagístico, os impactes classificam-se como positivos, escalando-se de acordo com as melhorias introduzidas. Atualmente na área em estudo, a ocorrência de vegetação é escassa, porém, salienta-se a presença de oliveiras no lote 17.

Na fase de construção do empreendimento, os principais impactes negativos estão associados à movimentação de terras, implantação de estaleiros, movimento de veículos pesados, etc. Realçamos a importância na mitigação destes impactes.

Durante a fase de exploração, os impactes visuais estão relacionados com a presença do edificado e área de estacionamento à superfície associada. Realça-se a importância de integração paisagística na paisagem urbana envolvente à área de implantação do projeto.



**MUNICÍPIO DE SETÚBAL**  
**CÂMARA MUNICIPAL**

O EIA considera que a sensibilidade paisagística pode ser considerada baixa para a remodelação/ampliação do CC Jumbo.

**7. Socio-economia e infraestruturas**

A construção e exploração desta unidade industrial, em termos sociais e económicos, traduzindo estes fatores em maior riqueza para o concelho de Setúbal, irá constituir um impacto positivo não só pela criação de um significativo número de empregos como pela dinamização das atividades económicas. As medidas a desenvolver no âmbito da promoção da qualidade do concelho de Setúbal deverão incluir, entre outras, ações nos domínios da qualidade urbanísticas, do ambiente urbano, rural e natural num contexto de desenvolvimento sustentável. Neste contexto, é importante o reforço do tecido empresarial com que se pretende criar condições para uma capacidade sustentável de criação de riqueza, reforçando o dinamismo económico do concelho.

**IV – CONSIDERAÇÕES DOS SERVIÇOS MUNICIPAIS FACE AO EIA EM DISCUSSÃO PÚBLICA**

Tendo em conta os pareceres internos dos serviços municipais consultados, realça-se os seguintes aspetos a levar em consideração:

**A) De acordo com a Informação Técnica da Divisão de Gestão Urbanística (DIGU):**

A viabilidade da implementação deste empreendimento encontra-se condicionada à efetiva emissão do alvará de loteamento resultante da proposta de licenciamento em nome de CASVIL – Sociedade de Comercial de Representações, Lda., numa área total de 164.300,00 m<sup>2</sup>, atualmente em apreciação nos termos do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação (RJUE) para o loteamento de três prédios, sito em Azeda – Nova Sintra, que criará o lote 17.

Com a viabilização desta operação de loteamento será criado o então referido lote 17, com os seguintes parâmetros urbanísticos:

- **Área do Lote:** 13.600,80 m<sup>2</sup>
- **STP:** 19.536,70m<sup>2</sup>
- **N.º Pisos:** 3 pisos acima da cota de soleira e 3 pisos abaixo da cota de soleira
- **N.º de estacionamento automóveis no interior do lote = 776 lugares em caves (3 pisos abaixo da cota de soleira)**

Muj 037 CMS 04 - TR



**MUNICÍPIO DE SETÚBAL**  
**CÂMARA MUNICIPAL**

Neste mesmo lote 17 está ainda prevista uma ligação física ao prédio onde atualmente se encontra a zona comercial JUMBO, sobre o domínio público, através de uma ligação aérea pedonal com espaços comerciais e uma ligação subterrânea destinada a estacionamento e à circulação pedonal e automóvel, cuja forma de contratualização se encontra atualmente em análise jurídica.

A proposta de loteamento, que já se encontra em fase final de apreciação, prevê igualmente a reestruturação viária de toda a zona de intervenção, que incluirá a reperfilamento da Av. Antero de Quental, a alteração do cruzamento do nó Setúbal-A12 para rotunda, com a dotação da zona com todas as infraestruturas urbanísticas consideradas necessárias.

**B) De acordo com a Informação Técnica da Divisão de Salubridade e Qualidade do Ambiente (DISQA):**

Na sequência do solicitado pela CCDRLVT através do Ofício n.º S15158-201112-00.05-01568-VP, informa a DISQA (Inf. n.º 20/DISQA/12, de 30 de Janeiro), no que respeita às implicações do projeto de ampliação do Centro Comercial Jumbo na qualidade do ambiente sonoro da área de influência do mesmo, assim como a existência de planos de redução de ruído, existentes ou previstos, que possam integrar os acréscimos previstos pela sua implantação e respetivas consequências da concretização do projeto nos objetivos de qualidade acústica e usos do solo, existentes ou previstos, para a área de estudo que:

1. Os Mapas de Ruído do concelho de Setúbal, aprovados em Reunião de Câmara (Deliberação n.º 620/07) foram remetidos à APA para apreciação através do Ofício n.º 2289/07/DISQA a 24 de Agosto de 2007, em consonância com o definido no Regulamento Geral de Ruído (RGR), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro. Presentemente, estes estão em processo de revisão/atualização para integrar o Plano Diretor Municipal (PDM) de 2.ª geração;
2. Os Mapas de Ruído supracitados apresentam uma proposta de classificação e delimitação das zonas sensíveis e mistas (ainda não existe uma nova proposta resultante da revisão dos mapas de ruído em elaboração), aguardando a classificação efetiva no novo Plano Diretor Municipal;
3. A proposta de classificação apresentada conjuntamente com os Mapas de Ruído do concelho de Setúbal insere a área identificada para implementação do projeto em apreço numa zona com classificação acústica de Zona Mista;

Mod 017 CMS 04 - TR



MUNICÍPIO DE SETÚBAL  
CÂMARA MUNICIPAL

4. Após a classificação acústica do concelho, a Câmara Municipal de Setúbal deverá elaborar Planos de Redução de Ruído (PPR) nas zonas com ocupação exposta a ruído ambiente exterior que se verifiquem exceder os limites fixados no art. 11º do RGR, aprovado pelo
5. Decreto-lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro. No entanto, os PRR terão, ainda, de ser articulados com ações de gestão com as entidades competentes na execução do plano de redução de ruído, nomeadamente a EP - Estradas de Portugal, SA, neste caso concreto;
6. O projeto "Ampliação do Centro Comercial Jumbo" prevê a ampliação de um conjunto comercial já existente (que de acordo com a definição dada pela Lei 12/2004 de 30 de Março: «Conjunto comercial» - o empreendimento planeado e integrado, composto por um ou mais edifícios nos quais se encontra instalado um conjunto diversificado de estabelecimentos de comércio a retalho e de prestação de serviços quer sejam ou não propriedade ou explorados pela mesma entidade, que preencha cumulativamente os seguintes requisitos:
  - Disponha de um conjunto de facilidades concebidas para permitir a uma mesma clientela o acesso aos diversos estabelecimentos;
  - Seja objeto de uma gestão comum responsável, designadamente pela disponibilização de serviços coletivos, pela instituição de práticas comuns e pela política de comunicação e animação do empreendimento).
7. O n.º 6 do art. 12º do RGR define que "é interdito o licenciamento ou a autorização de novos edifícios habitacionais, bem como de novas escolas, hospitais ou similares e espaços de lazer enquanto se verifique violação dos valores limite fixados no art. 11º do RGR";
8. O projeto em apreço não se insere na "categoria" definida no n.º 6 do art. 12º do RGR, estando no entanto o mesmo sujeito ao cumprimento do definido pelo n.º 1 do art. 13.º do RGR;
9. As medidas de minimização e de controlo de ruído, propostas no EIA apresentado pelo promotor, para as fases de construção/ampliação e de desenvolvimento da atividade, deverão ser cumpridas;
10. Considerando o previsível aumento de tráfego rodoviário na área envolvente à área de implantação do projeto, execução deste inclui alterações dos acessos rodoviários através da reformulação do atual nó entre a Rua Carlos Daniel e da Avenida Antero de Quental. No cruzamento da Avenida Antero de Quental, EN 10 e A12, atualmente semaforizado, está prevista a construção de uma rotunda com ramos específicos de viragem à direita em cada uma das entradas, à exceção do ramo norte.

Mod 0.17 CMS 04 - TR



**MUNICÍPIO DE SETÚBAL**  
**CÂMARA MUNICIPAL**

11. O estudo de tráfego, incluído no EIA, conclui que das análises realizadas, e considerando os pressupostos do próprio estudo a nível de estacionamento e ordenamento viário previsto, verifica-se que o tráfego rodoviário gerado pelo empreendimento não é susceptível de gerar restrições significativas à circulação na rede viária envolvente ao projeto em análise.
12. O estudo de ruído à situação futura (2024), apresentado pelo promotor, e com base no estudo de tráfego supracitado, conclui que o impacto previsto no ambiente sonoro será entre os valores 0,2 -0,7 dB(A) para Ln e 0,5-2,0 dB(A) para o Lden.

Em resumo e face a estes resultados, é fundamental prever a implementação de medidas de redução de ruído na fonte (tráfego rodoviário), e caso necessário, medidas de redução o meio de propagação do ruído. A definição deste tipo de medidas, na maioria das vezes, exige a articulação com outras medidas de planeamento. Considerando que a classificação acústica do concelho aguarda a revisão de PDM, em curso, é necessário que a CMS proceda à elaboração do respetivo Mapa de Conflito. Nos locais onde se verifique que as zonas sensíveis ou mistas com ocupação expostas a ruído ambiente que exceda os valores fixados no art. 11º do RGR (como será o caso do local em estudo), é competência da autarquia a elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído, acompanhados pelos respetivos Planos de ação.

**C) De acordo com a Informação Técnica do Gabinete de Gestão de Infraestruturas de Águas e Saneamento (GAGIAS):**

E no que respeita às infraestruturas públicas de águas e saneamento, informa o GAGIAS (Inf. 22/12/GAGIAS, de 1 de Fevereiro) o seguinte:

1. Não existem as infraestruturas públicas de abastecimento de água e saneamento capazes de suportar a sobrecargas previstas com a construção do empreendimento, pelo que há a necessidade de reforçar/construir novas infraestruturas que possam dar essa cabal resposta;
2. Da análise do Estudo Prévio e de acordo com o volume "Elementos Adicionais pedidos pela Comissão de Avaliação", verifica-se que vem genericamente mencionado a necessidade da remodelação e ampliação da rede no âmbito da execução das obras previstas. Tendo em consideração o especificado no FAX das Águas do Sado, Concessionária dos Sistemas de Abastecimento de Água e de Saneamento de Setúbal, Ref.ª DENG 000783/2011, de 21 de Outubro, o proponente deve obedecer às condições definidas naquele documento de forma a garantir o abastecimento e a ligação à rede de drenagem do empreendimento em causa;
3. Encontra-se salva-guarda a drenagem de águas pluviais por execução de um novo coletor na Av. Antero de Quental com descarga direta em afluente da Ribeira do Livramento;



**MUNICÍPIO DE SETÚBAL**  
**CÂMARA MUNICIPAL**

4. Prevê-se ainda a recuperação das águas provenientes da cobertura para rega e lavagem e a monitorização mensal da qualidade das águas residuais domésticas e pluviais a injetar na rede pública;

**V - APRECIÇÃO GLOBAL FINAL**

Em suma, de acordo com a avaliação global de todo o EIA e a apreciação dos serviços municipais com interesse na validação deste processo, e antes de qualquer outra consideração, é importante referenciar e reforçar que:

- A pretensão da execução da ampliação do atual Centro Comercial JUMBO apenas será possível após a efetiva emissão do alvará de loteamento que criará o lote 17 e respetivas condições urbanísticas necessárias à sua implementação.

Posto isto, considera-se, no entanto, que o presente projeto apresenta uma análise custo/benefício tanto ambiental, económico e social bastante positiva para a sua viabilização, reunindo as condições necessárias à emissão de **Parecer Favorável**, desde que seja garantido o cumprimento das seguintes recomendações inseridas nos Descritores Ambientais:

**RUÍDO:**

- Cumprimento dos valores limite de exposição e ao cumprimento do critério de incomodidade (sujeito ao cumprimento do definido pelo n.º 1 do art. 13.º do RGR) na proximidade dos recetores sensíveis, de acordo com os limites fixados no art.º 11 do Regulamento Geral do Ruído (RGR), dado que se trata da instalação e exercício de uma atividade ruidosa de carácter permanente numa zona que se prevê mista, mas que atualmente se encontra sem classificação acústica (aguarda revisão do PDM);
- Cumprimento das medidas de minimização e de controlo de ruído, propostas no EIA apresentado pelo promotor, para as fases de construção/ampliação e de desenvolvimento da atividade dado que existe conflito nas medições apresentadas pelo Estudo Acústico.

**ÁGUAS E SANEAMENTO:**

- Cumprimento das condições de abastecimento e de descarga nas infraestruturas públicas de abastecimento de água e saneamento estabelecidas pelas Águas do Sado, Concessionária dos Sistemas de Abastecimento de Água e de Saneamento de Setúbal;
- Deve ser considerado no Projeto de Execução o Plano de Drenagem Pluvial das Bacias do concelho de Setúbal.

M-1 017 CMS 04 - TR





**MUNICÍPIO DE SETÚBAL**  
**CÂMARA MUNICIPAL**

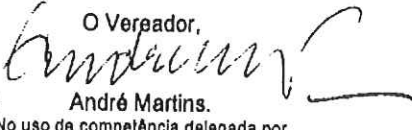
**QUALIDADE DO AR:**

- Minimização da emissão de poeiras, durante a fase de estaleiro, com a aspersão de águas sobre as terras a movimentar;
- Transporte de matérias-primas devidamente acondicionado;
- No Projeto de Execução deverá ser incluído um Plano de Monitorização de Qualidade do Ar, considerando o volume de tráfego previsto para esta via rodoviária e tendo em vista o cumprimento do estabelecido no Decreto-lei n.º 279/2007, de 6 de Agosto, e das medidas definidas nos PPAR (Planos de Melhoria da Qualidade do Ar);
- Elaboração de um Plano de Circulação de viaturas de obra;
- Obrigatoriedade de utilização de equipamento de proteção individual e cumprimento de todas as regras de HST;
- Estabelecimento e implementação de procedimentos de atuação/intervenção em caso de acidente, escorrência ou derrame.

**OUTRAS RECOMENDAÇÕES:**

- Gestão de Resíduos adequada nas diversas fases da obra e exploração do empreendimento;
- Integração paisagística de espaços verdes com espécies autóctones;
- Utilização de mão-de-obra local.

Com os meus cumprimentos,

O Vereador,  
  
André Martins.  
No uso de competência delegada por  
Despacho n.º 296/09/GAP,  
de 10 de Novembro.

MP  




**MUNICÍPIO DE SETÚBAL**  
**CÂMARA MUNICIPAL**

Departamento de Urbanismo  
Divisão Técnico-Administrativa  
TEL. 265537000 - TELEFAX 265535321

Expedido sob registo  
C/ aviso de recepção

**A** 4.1.1.  
**CCDR-LVT - COMISSÃO COORDENAÇÃO**  
**DESENVOLVIMENTO REGIONAL LISBOA E**  
**VALE DO TEJO**

**RUA DE BRAAMCAMP, 7**

**1250-048 LISBOA**

V/ Ref.º

V. Comunic. de:

N/ Ref.º Of.º  
P.º

2576/12  
4.6.0.415/11

Data:

Assunto:

**"AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO CENTRO COMERCIAL**  
**JUMBO DE SETÚBAL.**  
- **LOCAL: AV. ANTERO DE QUENTAL - SETÚBAL.**  
- **REQUERIMENTO REGISTADO SOB O N.º 346C/12."**


Relativamente às questões suscitadas aquando da apreciação do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, do projeto de ampliação do Centro Comercial Jumbo de Setúbal, importa esclarecer o seguinte:

Desde 13/08/2009 encontra-se em apreciação um pedido de licenciamento de uma operação de loteamento (processo n.º 1095/09), nos termos do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação (RJUE), de três prédios, sito em Azeda - Nova Sintra, freguesia de S. Sebastião, com área total de 164 300,00 m<sup>2</sup>, em nome de Casvil – Sociedade Comercial de Representações Lda.

As parcelas, objeto do loteamento, estão localizadas em perímetro urbano, e classificadas face ao Plano Diretor Municipal (PDM) em vigor, por 6 classes de solos diferentes, destacando-se pela maior dimensão a área afeta a Espaço Urbanizável de Alta Densidade (H3).

A proposta de loteamento agora em apreço, conforme elementos de substituição apresentados a 12/04/2012, no seu todo e segundo proposta da sociedade promotora, consiste na constituição de 18 lotes para construção urbana prevendo-se:

- 32 960,20 m<sup>2</sup> de (STP Habitacional) distribuída por 16 lotes e 280 fogos em edifícios multifamiliares, com 4 pisos máximo acima da cota de soleira;
- 14 102,80 m<sup>2</sup> de (STP afeta a áreas terciárias) distribuídas por 2 lotes ( n.º 17 e n.º 18), destacando-se aqui o lote 17 pela sua dimensão e edificabilidade permitida; totalizando uma STP global de 47 009,00 m<sup>2</sup>, inferior ao permitido apenas nas áreas classificadas como Espaço Urbanizável de Alta Densidade.

  
Paços do Concelho, Pr. do Bocege  
Apartado 80 2901-866 SETÚBAL  
Telf.: 265 541 500 • Fax: 265 541 621  
E-mail: [cm@setubal.cm.setubal.pt](mailto:cm@setubal.cm.setubal.pt)

M-J CMS-03-TR

  
**SETUBAL**  
MUNICÍPIO DE SETÚBAL



**MUNICÍPIO DE SETÚBAL**  
**CÂMARA MUNICIPAL**

Nestes termos, verifica-se estarem cumpridos as normas estabelecidas no PDM em vigor.

Com a viabilização desta operação de loteamento será constituído o lote 17, com os seguintes parâmetros urbanísticos:

- Área do lote: 13 600,60 m<sup>2</sup>
- STP = 14 052,80 m<sup>2</sup>
- N.º Pisos = 3 pisos acima da cota de soleira e 3 pisos abaixo da cota de soleira
- N.º de Estacionamentos automóveis no interior do lote = 450 lugares em caves
- Neste mesmo lote 17 está ainda, prevista uma ligação física ao prédio onde atualmente se encontra a zona comercial Jumbo, sobre o domínio público, através de uma ligação aérea pedonal com espaços comerciais e uma ligação subterrânea destinada a estacionamento e à circulação pedonal e automóvel.

A proposta de loteamento, em fase final de apreciação, prevê também a reestruturação viária de toda a zona de intervenção, incluindo, o reperfilamento da Avenida Antero de Quental e a alteração do cruzamento para rotunda do nó Setúbal - A12, deslocando assim o limite da área concessionada INIR/BRISA, assunto que estes serviços em conjunto com a promotora estão a tratar diretamente com a entidade, tendo sido aprovado em reunião de câmara n.º 24/2011, deliberação 476/11, sob a proposta n.º 90/2011/DURB/DIPU, a deslocação do atual limite da área concessionária à BRISA, permitindo assim a implementação do nó previsto.

Trata-se de uma operação urbanística onde se assumem diversos compromissos consubstanciados em processos antecedentes, e onde esta entidade assume o interesse estratégico na implementação do empreendimento em causa pois, trata-se de uma área de entrada na cidade, que pela sua visibilidade, dimensão e impacto comercial permite a oportunidade de se traçar uma solução de referência, estabelecendo novos usos, corredores, redes de ligação e de vivências, numa postura inovadora num território que é hoje fragmentado e residual.

Os meus cumprimentos,

O Vereador,

André Martins.

No uso de competência delegada por  
Despacho n.º 298/09/GAP,  
da 10 de Novembro.

ANEXO: Cópia de despacho n.º 298 de 10/11/09.



## DESPACHO

Gabinete de Apoio à  
Presidência

Número: 206/2009  
Data: 10/1/2009

### ASSUNTO: Delegação e Subdelegação de Competências no Senhor Vereador André Valente Martins

Considerando que a delegação de competências constitui um instituto administrativo vocacionado para potenciar a eficácia e a eficiência da gestão pública, e tendo em vista obter a maior celeridade e eficiência no funcionamento dos serviços nos termos, ao abrigo dos artigos 65º n.º 2 e 66º n.º 2 e 70º da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro e das demais normas habilitantes especialmente assinaladas no texto do presente despacho, conjugados com os artigos 39º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 442/91, de 15 de Novembro,

1. Delego e subdelego no Senhor Vereador André Valente Martins o exercício das minhas competências próprias e das que me foram delegadas pela Câmara Municipal, através da deliberação tomada em reunião de 6 de Novembro de 2009, que serão exercidas no quadro dos planos de actividade e orçamento aprovados, das deliberações da Câmara Municipal e da Assembleia Municipal, das normas e regulamentos aplicáveis à actividade municipal e das orientações ora emanadas, compreendendo a delegação e a subdelegação a prática dos actos administrativos, incluindo a decisão final, e a gestão dos assuntos que se encontrem atribuídos às seguintes unidades orgânicas:

- I) Departamento de Urbanismo (DURB);
- II) Divisão de Imagem, Trânsito e Mobilidade Urbana (DITMU), com excepção do Gabinete de Energia (GAEN);
- III) Gabinete dos Centros Históricos (GACH);
- IV) Gabinete de Gestão da Infra-Estruturas de Águas e Saneamento (GAGIAS).

2. Igualmente delego e subdelego no Senhor Vereador André Martins, nos termos supra descritos, o exercício das minhas competências próprias e das que me foram delegadas relativamente ao relacionamento com a empresa Águas do Sado, S.A..

3. Das (sub)delegações supra enunciadas fica excluído o exercício das seguintes competências:

- a) Remeter ao Tribunal de Contas, nos termos da lei, as contas do município (artigo 64º n.º 1 alínea bb) da Lei n.º 169/99
- b) Participar ao representante do Ministério Público as faltas injustificadas dadas pelos membros da câmara (artigo 68º n.º 1 alínea e) da Lei n.º 169/99);
- c) Submeter a norma de controlo interno, bem como o inventário de todos os bens, direitos e obrigações patrimoniais e respectiva avaliação, e ainda os documentos de prestação de contas, à aprovação da câmara municipal e à apreciação e votação da assembleia municipal, com excepção da norma de controlo interno (artigo 68º n.º 1 alínea f) da Lei n.º 169/99);



## DESPACHO

Gabinete de Apoio à  
Presidência

Número: 296/2009

Data 10/11/2009

- d) Assinar ou visar correspondência da Câmara Municipal quando dirigida ao Presidente da República, ao Primeiro Ministro, Ministros, Secretários de Estado, Presidentes do Supremo Tribunal de Justiça, do Supremo Tribunal Administrativo e do Tribunal Constitucional, Presidentes da Assembleia da República e Presidentes da Associação Nacional de Municípios Portugueses e demais entidades cuja relação protocolar o aconselha, bem como aquela cuja matéria justifique a intervenção da Sra. Presidenta, e ainda aquelas que constituam, por si, parecer ou decisão vinculativos para o Município ou constitutivos de direitos de terceiros e que não se contêm no âmbito da competência que lhe esteja delegada e subdelegada (artigo 68º n.º 1 alínea m) da Lei n.º 169/99);
- e) Convocar as reuniões ordinárias para o dia e hora que fixar, e enviar a ordem do dia a todos os membros (artigo 68º n.º 1 alínea n) da Lei n.º 169/99);
- f) Convocar as reuniões extraordinárias (68º n.º 1 alínea o) da Lei n.º 169/99);
- g) Estabelecer e distribuir a ordem do dia das reuniões (artigo 68º n.º 1 alínea p) da Lei n.º 169/99);
- h) Abrir e encerrar as reuniões, dirigir os trabalhos e assegurar o cumprimento das leis e a regularidade das deliberações (artigo 68º n.º 1 alínea q) da Lei n.º 169/99);
- i) Suspender ou encerrar antecipadamente as reuniões, quando circunstâncias excepcionais o justificarem, mediante decisão fundamentada, a incluir na acta da reunião (artigo 68º n.º 1 alínea r) da Lei n.º 169/99);
- j) Responder, no prazo de dez dias, aos pedidos de informação apresentados pelos vereadores (artigo 68º n.º 1 alínea s) da Lei n.º 169/99);
- k) Representar a câmara nas sessões da assembleia municipal ou, havendo justo impedimento, fazer-se representar pelo seu substituto legal, sem prejuízo da faculdade de ser acompanhado por outros membros (artigo 68º n.º 1 alínea t) da Lei n.º 169/99);
- l) Responder, no prazo máximo de quinze dias, prorrogável por igual período, desde que fundamentado, aos pedidos de informação veiculados pela mesa da assembleia municipal (artigo 68º n.º 1 alínea u) da Lei n.º 169/99);
- m) Remeter à assembleia municipal a minuta das actas e as actas das reuniões da câmara municipal, logo que aprovadas (artigo 68º n.º 1 alínea bb) da Lei n.º 169/99);
- n) Remeter à assembleia municipal, para os efeitos previstos na alínea e) do nº 1 do artigo 53º, toda a documentação, designadamente relatórios, pareceres, memorandos e documentos de igual natureza, incluindo os respeitantes às fundações e empresas municipais quando existam, indispensável para a compreensão e análise crítica e objectiva da informação aí referida (artigo 68º n.º 1 alínea cc) da Lei n.º 169/99);



## DESPACHO

Gabinete de Apoio à  
Presidência

Número: 296/2009

Data 10/11/2009

o) Dar conhecimento aos restantes membros do órgão executivo e remeter ao órgão deliberativo cópias dos relatórios definitivos resultantes de ações tutelares ou de auditorias sobre a actividade do órgão executivo e dos serviços, no prazo máximo de 10 dias após o recebimento dos mesmos (artigo 69º n.º 2 alínea q) da Lei n.º 169/99);

p) A abertura de contas bancárias pela autarquia prevista no ponto 2.9.10.1.2 das «Considerações Técnicas» do Plano Oficial de Contabilidade das Autarquias Locais (POCAL), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 54-A/99 de 22 de Fevereiro.

4. A (sub)delegação de competências agora determinada pressupõe o exercício efectivo das competências (sub)delegadas, bem como, em função das especificidades dos vários serviços municipais, a prática de actos de subdelegação de competências nos dirigentes máximos das respectivas unidades orgânicas, nos termos do artigo 70º da Lei n.º 169/99 e das demais normas habilitantes, conjugados com os artigos 35º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo.

5. O (sub)delegado deve, na prática de qualquer acto administrativo no uso da (sub)delegação, indicar esse facto, com menção expressa do presente despacho de (sub)delegação de competências, em conformidade com o disposto no artigo 38º do Código de Procedimento Administrativo.

6. A (sub)delegação de competências agora feita, bem como as eventuais subdelegações dela decorrentes, poderão ser revogadas desde que as circunstâncias o justifiquem e os superiores interesses municipais o aconselhem, ao abrigo do disposto nos artigos 65º n.º 4 e 70 n.º 6 da Lei n.º 169/99 e no artigo 40º alínea a) do Código do Procedimento Administrativo.

7. Nas mesmas circunstâncias e pelos mesmos motivos, poderão ser revogados quaisquer actos praticados pelo (sub)delegado ou pelos subdelegados, bem como poderá ser decidida a avocação de qualquer processo ou assunto, nos termos do disposto no artigo 65º n.º 5 da Lei n.º 169/99 e no artigo 39º n.º 2 do Código de Procedimento Administrativo. Em tais casos, e enquanto o processo ou assunto não for devolvido ao (sub)delegado, deverá este abster-se de quaisquer ações ou iniciativas que por qualquer forma sejam susceptíveis de alterar a situação existente.

8. Do exercício das competências (sub)delegadas deverá o (sub)delegado prestar ao (sub)delegante informação, nos termos dos artigos 65º n.º 3 e 69º n.º 3 da Lei n.º 169/99.

9. O presente despacho produz efeitos a partir do dia 9 de Novembro de 2009, devendo considerar-se ratificados todos os actos entretanto praticados que estejam em conformidade com a presente (sub)delegação de competências.

10. Para efeitos de divulgação cumpre-se o disposto no art.º 91º da Lei n.º 169/99 de 18 de Setembro.

A Presidente da Câmara

Maria das Dores Meira