



Parecer da Comissão de Avaliação

Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo (PLCR)

Promovinte – Investimentos Imobiliários, S.A:

Processo de AIA nº 1490/2021

Comissão de Avaliação:

CCDR-LVT (entidade que preside) – Dr.^a Helena Silva

CCDR LVT – Eng. Rui Mourato

APA, I.P./ARH do Tejo e Oeste – Eng.^a Carla Guerreiro

DGPC – Dr.^a Ana Nunes e Dr. José Luís Monteiro

LNEG – Dr.^a Sofia Mesquita Soares

Câmara Municipal de Vila Franca de Xira – Eng.^a Sandra Andrade

ARS LVT – Eng.^a Carla Barreiros

fevereiro 2022

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

IDENTIFICAÇÃO			
DESIGNAÇÃO DO EIA/PROJETO	Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo (PLCR)		
TIPOLOGIA DE PROJETO	Projetos de Infraestruturas	Fase em que se encontra o projeto:	Projeto de execução
PROPONENTE	Promovinte - Investimentos Imobiliários, S.A:		
ENTIDADE LICENCIADORA	Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.		
EQUIPA RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO EIA	ECO 14 - Serviços de Consultoria Ambiental, Lda.		
AUTORIDADE DE AIA	CCDR LVT		
COMISSÃO DE AVALIAÇÃO	<p>Art. 9º, nº 2, do Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro, que altera e republica o Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • CCDR LVT - Drª Helena Silva • CCDR-LVT - Engº Rui Mourato (Consulta Pública) • APA, I.P./ARH do Tejo e Oeste - alínea b) - Engª Carla Guerreiro • DGPC - alínea d) - Drª Ana Nunes, Dr. José Monteiro • LNEG - alínea e) - Dr.ª Sofia Mesquita Soares • CM Vila Franca de Xira - alínea h) - Engª Sandra Andrade • ARS LVT - alínea i) - Engª Carla Barreiros 	Data:	01-02-2022
ENQUADRAMENTO LEGAL	Alínea a) do nº 10 do Anexo II do Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro que altera e republica o Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro.		

RESUMO DO CONTEÚDO DO PROCEDIMENTO	<p><u>Procedimentos utilizados</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo (PLCR) deu entrada no Licenciamento Único de Ambiente em 26 de abril de 2021, em fase de projeto de execução ao abrigo da alínea a) do n.º 10 do Anexo II do Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro de 2017, que altera e republica o Decreto-Lei 151/2013, de 31 de Outubro; • Em 17 de maio de 2021, ao abrigo do n.º 6 do artigo 14º do RJAIA, o proponente apresentou, por meios telemáticos, o projeto e respetivo EIA; • No decorrer da fase de análise de conformidade do EIA, a Comissão de Avaliação (CA) considerou necessário solicitar elementos adicionais ao proponente, com suspensão do prazo do procedimento até à sua entrega, entre 21 de maio de 2021 e 27 de julho de 2021; • Em 1 de julho de 2021, os elementos anteriormente mencionados foram apresentados na Plataforma LUA, sob a forma de um Aditamento ao EIA incluindo a reformulação do Resumo Não Técnico; • Após a análise destes documentos a CA considerou que a informação apresentada
---	---

	<p>no Aditamento ao EIA não deu resposta adequada ao pedido de elementos adicionais, em aspetos relevantes e essenciais à avaliação ambiental do projeto, designadamente às questões relacionadas com o fator ambiental, Ordenamento do Território Património Arqueológico e Arquitetónico, e Geologia e Hidrogeologia, e apresentou lacunas graves relativamente ao fator ambiental Recursos Hídricos, que inviabilizam uma adequada avaliação do projeto., tendo sido emitida uma Proposta de Desconformidade ao EIA em 26 de julho de 2021, tendo sido concedido ao proponente 20 dias para se pronunciar sobre a proposta de Desconformidade (23 de agosto de 2021);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Em 10 de agosto de 2021, o proponente solicita prorrogação para a entrega das alegações à Proposta de Desconformidade por mais 45 dias; • Em 27 de Outubro de 2021 o proponente apresenta as alegações à Proposta de Desconformidade; • Após a análise destes documentos a CA considerou que tinham sido colmatadas as lacunas anteriormente identificadas, sendo declarada a conformidade do EIA, a 11 de novembro de 2021, tendo, no entanto, sido solicitados elementos complementares acerca de aspetos relacionados com o fator ambiental Património Cultural e Ordenamento do Território. O proponente entregou os elementos complementares em 25 de novembro de 2021; • Face à tipologia do projeto e à sua localização, foram solicitados pareceres a entidades com competências para a apreciação do projeto, nomeadamente à Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC), IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP., SIMTEJO - Saneamento Integrado dos Municípios do Tejo e Trancão, SA., Águas do Tejo Atlântico, S.A., E-Redes - Distribuição de Eletricidade, SA., EPAL - Empresa Portuguesa das Águas Livres, SA., LisboaGás - GDL - Sociedade Distribuidora de Gás Natural de Lisboa, SA., REN - Redes Energéticas Nacionais, SA., Infraestruturas de Portugal, S.A., ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil, Gabinete da Secretária de Estado da Defesa Nacional. Os pareceres recebidos são apresentados no Anexo I do presente parecer; • A Consulta Pública realizou-se entre 18 de novembro a 31 de dezembro de 2021, tendo sido rececionados três contributos; • A visita ao local do projeto realizou-se em 23 de Novembro de 2021. <p>Análise técnica do EIA, integração das análises sectoriais específicas, dos pareceres das entidades externas e dos resultados da Consulta Pública no presente Parecer Final.</p>
<p>DESCRIÇÃO DO PROJETO</p>	<p>Objetivos e Justificação do Projeto</p> <p>O objetivo do presente projeto consiste:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Criação de infraestruturas vocacionadas para o apoio à atividade logística; • Melhoria da oferta qualificada de infraestruturas e equipamentos logísticos; • Disponibilização de armazéns de pequena dimensão para pequenas e médias empresas (PME's); • Aumento da competitividade das empresas do sector logístico; • Potenciar a criação de um “<i>cluster</i>” logístico no concelho de Vila Franca de Xira e concelhos limítrofes; <p>A Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo funcionará em complemento à Plataforma Logística Lisboa Norte aproveitando um nicho de ausência de oferta desta última, pois haverá a possibilidade de oferecer armazéns de menor dimensão, em áreas individualizadas desde os 600 m² com características para logística de pequena dimensão, contrariamente à PLLN que apenas oferece armazéns com o mínimo de 2.500 m².</p> <p>Localização do Projeto</p> <p>O projeto localiza-se no lugar de Lavradios, União das Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras, concelho de Vila Franca de Xira, a cerca de 5 km a norte da sede do concelho.</p> <p>Antecedentes</p> <p>O projeto foi submetido a um anterior procedimento de AIA (EIA 933/2012), tendo obtido</p>

uma DIA favorável condicionada, emitida em 10 de janeiro de 2013, com base no parecer da Comissão de Avaliação emitido em novembro de 2012. Não tendo o proponente iniciado a construção do projeto nem solicitado a prorrogação da validade da DIA dentro do prazo legal, esta caducou findo o prazo de validade que era 10 de janeiro de 2015.

Segundo o EIA o projeto anteriormente submetido a procedimento de AIA consistia igualmente na PLCR com a mesma incidência e área de intervenção do atual. No entanto apresentava uma configuração com 5 lotes com as seguintes características:

Quadro 2.1 – Áreas dos lotes no projeto da PLCR submetido a AIA em 2012.

ÁREA DOS LOTES				
n.º do lote	Área do lote (m ²)	Área de intervenção mínima regulamentar (m ²)	Área de intervenção proposta (m ²)	Área de construção proposta (m ²)
Lote 01	206.741,72	104.373,86	79.243,60	88.908,75
Lote 02	35.820,39	27.810,90	15.801,20	17.360,73
Lote 03	3.254,93	1.627,47	150,00	150,00
Lote 04	47.969,56	23.984,78	20.269,53	23.298,93
Lote 05	13.454,98	6.727,48	4.158,93	4.371,93
TOTAL	329.041,76	164.520,86	119.623,06	127.817,93

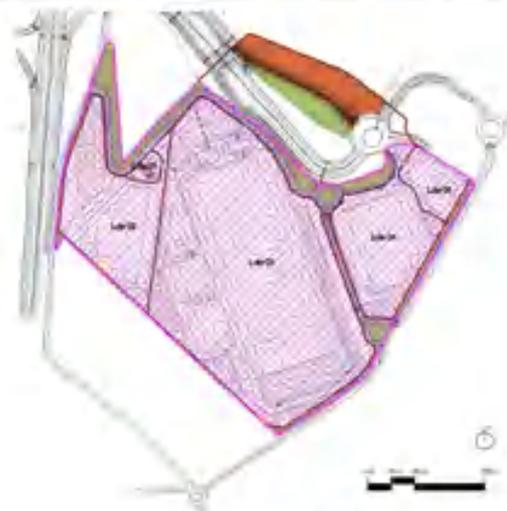


Figura 2.1 – Configuração da PLCR no projeto submetido a AIA em 2012.

Descrição do Projeto

O projeto em avaliação encontra-se em fase de projeto de execução, refere-se à mesma localização já avaliada em 2012 (lugar de Lavradios, a cerca de 5 km da sede do concelho).

Segundo o EIA, embora a área de intervenção global corresponda a 414.470,00 m², atendendo às áreas de cedência à CM de Vila Franca de Xira (áreas verdes e equipamentos) e à Brisa (construção da ligação da PLLN à A1 e à EN1), a área de intervenção da PLCR, da responsabilidade do proponente, corresponde a 383.418,64 m², sendo esta a área de projeto a sujeitar a AIA.

O projeto consiste na construção das infraestruturas viárias, de drenagem de águas residuais e pluviais, de abastecimento de água, gás, eletricidade, e telecomunicações, necessárias para a implementação de um espaço de atividades económicas multiusos, constituído por 3 parcelas destinadas a armazenagem e logística. A proposta prevê a constituição de 3 lotes para construção de edifícios para atividades multiusos.

Quanto **aos lotes e à área de construção** referem o seguinte:

- 1) Haverá apenas 3 lotes, agora renomeados para simplificação e clarificação da nomenclatura, correspondendo o lote 01 ao lote maior, o lote 02 ao lote mais a poente (anteriormente designado "lote 02 e 03") e o lote 03 ao lote mais a nascente (anteriormente designado de lote 04).
- 2) O lote 01 mantém a mesma área da versão proposta sujeita a AIA, 223.645,72 m², e o agora denominado lote 03 (anterior lote 04) mantém a área da versão anterior,

60.392,16 m².

- 3) O agora designado lote 02 tem uma área de 40.556,49 m², correspondendo à soma das áreas iniciais do lote 02 e do lote 03 (37.472,92 m²+3.083,57 m²).
- 4) A reconfiguração parcial da geometria do lote 02 visa reverter uma redução proposta anteriormente em que a área a reduzir seria integrada no domínio público municipal. Assim, o lote 02 passa a ter a mesma área e implantação no terreno que tinham na proposta inicial sujeita a AIA o lote 02 e o lote 03 originais (somados).
- 5) A área total dos lotes na proposta atual é igual à submetida no processo originalmente submetido a AIA (que originou a DIA). Foi reduzida numa versão anterior para dar lugar a mais área de cedência ao domínio público, materializada em grande parte numa zona de estacionamento de veículos para uso dos utilizadores dos lotes junto do (agora) lote 02. Essa redução foi agora revertida e os eventuais estacionamentos adicionais ficarão nos lotes, devendo 20% do total de lugares ter acesso livre, de utilização pública, e sem restrições durante o horário de funcionamento dos edifícios. Esta opção torna a Plataforma mais flexível uma vez que permite que os lugares de estacionamento fiquem mais perto dos locais onde serão mais necessários. Simultaneamente reduzirá encargos ao erário público/município na sua manutenção.
- 6) A área de construção é aumentada em cada lote para valores mais próximos dos valores máximos permitidos pelo PDM de Vila Franca de Xira para tornar a Plataforma mais atrativa para a fixação de novos operadores/empresas e mais capaz de responder às efetivas necessidades para a implementação das suas atividades e investimento.

Parâmetros urbanísticos do loteamento:

. Área de intervenção (global) = 414.470,00 m²

. Área do projeto (exclui sublanço A1, áreas cedidas e áreas a ceder a domínio privado municipal) = 383.418,64 m²

. Área dos lotes = 324.594,37 m²

. Área máxima de implantação = 142.150,00 m² → índice de ocupação (global/bruto) = 0.34/0.37

. Área máxima de construção = 147.150,00 m² → índice de construção (global/bruto)=0.36/0.38

. Área de impermeabilização = 259.341,54 m² → índice de impermeabilização (global/bruto) = 0.63/0.68

. Volumetria = 2.345.700,00 m³ → índice volumétrico (global/bruto) = 5,66 m³/m² / 6,12 m³/m²

. Áreas de cedência (no âmbito do loteamento) = 40.978,23 m² (áreas verdes) + 34.082,44 m² (infraestruturas viárias) + 14.814,96 m² (equipamentos - cedência para domínio privado da CM) = 89.875,63m² (*)

. n.º de lotes = 3

. n.º máximos de pisos (ac. cs e abx cs) = 2/0

. cêrcea máxima = 12m

. n.º de lugares de estacionamento (ligeiros)

- privados = 2934 lug. (dentro dos lotes)

- públicos = 589 lug (264 dentro dos lotes +325 fora dos lotes)

. n.º de lugares de estacionamento (pesados)

- privados = 295 lug. (dentro dos lotes)

- públicos = 60 lug (60 dentro dos lotes +0 fora dos lotes)

() inclui 16.736,40 m² de área cedida ao domínio público do município ao abrigo do contrato-promessa de cedência de terreno celebrado a 10/08/2010*

A cêrcea máxima prevista para as construções e edificar é de 12,00 m, com as exceções do PDM para situações em que se torne manifestamente necessário para viabilizar a atividade. É admitido um n.º máximo de pisos de 3 (com exceção dos casos de exceção referidos para a cêrcea). Não são propostos pisos abaixo da cota de soleira.

A área de intervenção é enquadrada a norte pela nova via de acesso à A1 (nó 3a), a este pela A1 e pelo Caminho Municipal 1237 (estrada do Bairro), a este pelo caminho-de-ferro da linha do Norte e pela estrada do Porto de Areia (ou rua da Estação), e a sul por campos agrícolas e espaços de armazenagem e logística.

A rede viária do projeto contempla os eixos viários que estabelecem a ligação com a rede existente e as ruas internas de acesso aos lotes.



Fig 1- Planta síntese do loteamento (Fonte: Relatório Síntese-abril de 2021)

O EIA refere que os trabalhos foram desenvolvidos durante os meses de março a abril de 2021, tendo como base o EIA elaborado em 2012, atualizado nos aspetos pertinentes e em função das pequenas alterações que o projeto sofreu, nomeadamente a alteração no número de lotes (passando de 5 para os atuais 3).

A área de intervenção é constituída por terrenos anteriormente usados para práticas agrícolas mas que atualmente se encontram abandonados e ainda com a presença de pequenas valas de drenagem e algumas construções devolutas. É enquadrada: -a norte pela nova via de acesso à A1 (nó 3a), a oeste pela A1 e pelo Caminho Municipal 1237 (estrada do Bairro), a este pelo caminho-de-ferro da linha do Norte e pela estrada do Porto de Areia (ou rua da Estação), e a sul por campos agrícolas e espaços de armazenagem e logística.

A ocupação definitiva dos lotes e respetivas áreas de implantação e construção, deverão ser apresentadas em projeto próprio, sujeito a controlo prévio por via de comunicação prévia, nos termos legais

Na contiguidade ocorrem diversos espaços de atividades económicas (essencialmente armazenagem e indústria), relativamente desqualificados, que têm ocupado progressivamente as extensas áreas agrícolas da lezíria do Tejo.

Na envolvente destaca-se ainda a presença da vila de Castanheira do Ribatejo, a cerca de 500 m a sudoeste, que é o aglomerado urbano mais próximo da área do projeto, e a Plataforma Logística de Lisboa Norte, a este, cuja ocupação se está a iniciar.

A operação de loteamento, onde se enquadra o projeto, apresenta um desenvolvimento segundo um eixo diagonal relativamente ao alinhamento da via-férrea, devido à existência da linha 1000 do gasoduto Setúbal/Leiria e de linhas elétricas de média e alta tensão, que

ficarão enquadradas nos arruamentos e em conformidade com configuração dos lotes.

A pretensão foi estruturada numa lógica de continuidade com o tecido urbano de características industriais, quer existente (caso do complexo da ATRAL CIPAN), quer em ocupação (Plataforma Logística Lisboa Norte - PLLN).

A área habitacional da Vala do Carregado encontra-se a cerca de 180m a norte, com a respetiva Escola Básica do 1.º ciclo com jardim-de-infância a cerca de 300 metros. O aglomerado urbano mais próximo é a vila de Castanheira do Ribatejo, a cerca de 500 m a sudoeste.

O acesso à área de intervenção é efetuado a partir da autoestrada A1 (conf. Fig 2.), saindo no nó 3a em direção à Plataforma Logística de Lisboa Norte. A A1 constitui acesso aos principais portos do sul do país, bem como aos principais polos urbanos e industriais e também a Espanha, através da A10/A6.

Localmente, o acesso à área do projeto, quer na fase de construção quer na fase de funcionamento, será proporcionado pela autoestrada A1, pela estrada do Porto da Areia (ou rua da Estação), CM 1237 (ou rua do Bairro) e Av. dos Combatentes da Grande Guerra.



Fig 2- Implantação do projeto e rede viária envolvente (Fonte: Relatório Síntese-abril de 2021)

A rede viária do projeto contempla os eixos viários que estabelecem a ligação com a rede existente e as ruas internas de acesso aos lotes. Sendo a PLCR acedida por veículos pesados, os arruamentos novos que a constituem foram programados com uma faixa de rodagem com 9,00 m de largura. Todos os arruamentos exteriores aos lotes terão dois sentidos de trânsito, delimitados por estacionamento para veículos ligeiros, com um mínimo de 2,25 m de largura e por passeio com 2,25 m de largura localizado ao longo da vedação dos lotes e por passeio no lado oposto, tendo em vista uma maior segurança rodoviária.

A estrada do Porto de Areia, paralela à linha ferroviária, terá um perfil constituído por passeio junto ao limite dos lotes, duas vias de trânsito em cada um dos sentidos, com separador central, e um passeio junto ao limite ferroviário.

Na fase de construção da PLCR irá existir movimentação de terras nomeadamente

escavações e aterros, para colocar o terreno à cota de implantação prevista do Estudo Hidrológico.

Está prevista a demolição de dois edifícios, um edifício agrícola devoluto, com acesso pela rua do Bairro, e um armazém sem utilização, com acesso pela estrada do Porto de Areia.

O projeto contempla ainda medidas de regularização fluvial para adequação da capacidade de vazão dos cursos de água intercetados, nomeadamente da Vala de Emaús, bem como a realização de duas rotundas, uma a norte da área de Intervenção, que irá fazer a ligação entre o nó rodoviário e a estrada do Porto de Areia, e uma segunda rotunda a sul, que irá fazer a ligação entre este arruamento e a estrada do Bairro.

A intervenção na estrada do Bairro consiste no seu alargamento, desde a rotunda sul até próximo da portagem da A1. Durante a fase de construção as principais atividades são:

- Limpeza do terreno e decapagem.
- Demolições.
- Movimentos de terras / modelação do terreno.
- Regularização e limpeza de linhas de água.
- Funcionamento do estaleiro.
- Construção das infraestruturas.
- Transporte de pessoas e materiais.

No seguimento do projeto da PLCR, foram alteadas as cotas mínimas de implantação das infraestruturas do loteamento e a cota de soleira dos edifícios, respetivamente, para 3,90 e 4,90, de acordo com o “Estudo Hidrológico e Hidráulico das Cheias - adenda”, de Outubro 2021.

Na fase de construção, a decorrer “ao longo de 8 meses de 2022”, a geração de tráfego relacionado com o transporte de materiais de construção, equipamentos e trabalhadores deverá ser da ordem dos 10 uvl/h..

O estaleiro de apoio à obra será localizado no lote 4 e ocupará uma área com cerca de 13.000 m², junto à rotunda de acesso à A1, numa a área ocupada por um armazém a demolir.

Pela sua relação com o projeto em avaliação, as intervenções na rede viária envolvente integram-se nos projetos complementares. Estas intervenções consistem na melhoria das condições de circulação nos acessos viários existentes, exteriores à área do projeto, de forma a garantir as condições de segurança e escoamento do trânsito e na realização de 2 rotundas:- uma a norte da área de intervenção, que irá fazer a ligação entre o nó rodoviário e a estrada do Porto de Areia, e uma segunda rotunda a sul, que irá fazer a ligação entre este arruamento e a estrada do Bairro (conf. Fig 3.). A intervenção na estrada do Bairro consiste no seu alargamento, desde a rotunda sul até próximo da portagem da A1, por forma a adquirir um perfil com 10.00 m.



Fig 3- Projeto complementar-rede viária envolvente (Fonte: Relatório Síntese-abril de 2021)

O pleno funcionamento do projeto que se traduz na ocupação dos lotes e funcionamento das atividades instaladas, depende da ocupação dos mesmos pelas empresas e respetiva entrada em funcionamento, o que o proponente estima que ocorra em 2025. Atendendo à natureza esperada das atividades a instalar, o funcionamento da PLCR corresponderá à manipulação, gestão, armazenagem e transporte de diversos tipos de bens.

O funcionamento do projeto implicará a circulação de veículos ligeiros e pesados relacionados com o transporte de bens geridos na PLCR, bem como os movimentos associados ao pessoal afeto às diversas atividades a instalar. De acordo com o estudo de tráfego realizado para a PLCR (OPT, 2021), a geração de tráfego estimada para o empreendimento ascende aos 213 uvles na hora de ponta da manhã de dia útil e 381 uvles na hora de ponta da tarde de dia útil, sendo esta a situação mais desfavorável.

O EIA não coloca a hipótese de alternativas de localização por se considerar que a proposta será uma oportunidade para obter vantagens associadas à economia de aglomeração, tirando partido da proximidade à PLLN e aos seus acessos. De igual modo, não se colocam alternativas de conceção, já que o projeto decorre do ajustamento de um anterior às condições territoriais e às recomendações das entidades e da DIA já caducada.

A **fase de desativação** não se encontra prevista, uma vez que os objetivos do projeto não definem uma data para o término da sua existência. Trata-se de um projeto em que a cada lote corresponderá uma propriedade, um proprietário e uma atividade independente, não estando definidos os tempos de vida útil dessas atividades e das respetivas instalações. Cada uma das atividades a instalar deverá desenvolver um Plano de Desativação e Recuperação à data da sua desativação, por forma a adequar as intervenções ao uso previsto, em conformidade com as condicionantes legais e territoriais que então estarão vigentes.

Recursos humanos e fluxos gerados

Mão de obra

Para os trabalhos de construção das infraestruturas, estima-se que a mão de obra a afetar seja, em média, de 30 trabalhadores, podendo chegar aos 50 em períodos de maior intensidade de trabalhos, constituída por engenheiros, topógrafos, manobreadores, soldados, pedreiros e serventes.

O funcionamento pleno do projeto, que se traduz na ocupação dos 3 lotes, deverá criar, de acordo com o estudo de mercado elaborado para o projeto, cerca de 400 postos de trabalho diretos, com nível médio de qualificação igual ou superior a 48. Espera-se também que sejam criados cerca de 560 postos de trabalho indiretos, em que, aproximadamente um terço, serão motoristas.

Resíduos

Quantitativamente estima-se uma ocorrência de cerca de 690 toneladas de resíduos resultantes das operações de construção.

A entidade executante deverá apresentar antes do início da fase de construção um Plano de Gestão de Resíduos com a indicação do destino final e das operações de armazenamento temporário previsto.

Todos os resíduos existentes na fase de intervenção da obra e os resultantes das fases de obra e desmantelamento do estaleiro deverão ser encaminhados aos diversos destinos de tratamento, valorização e/ou destino final adequado, tendo como destinatários empresas licenciadas para o efeito. Todos os resíduos devem ser acompanhados das respetivas guias de acompanhamento de resíduos no cumprimento da Portaria nº 335/97, de 16 de Maio ou, no caso dos RCD, acompanhados por guias de acompanhamento de RCD, tal como previsto na Portaria nº 417/2008, de 11 de Junho.

Fase de funcionamento Como resultado do funcionamento do projeto, serão gerados resíduos urbanos ou equiparados com origem nas atividades de serviços e logística, nomeadamente:

- Papel e cartão (LER 20 01 01). - Vidro (LER 20 01 02).
- Resíduos biodegradáveis de cozinhas e cantinas (LER 20 01 08).
- Pilhas e acumuladores (LER 20 01 34).
- Plásticos (LER 20 01 39).

	<p>- Metais (LER 20 01 40).</p> <p>Estes resíduos deverão ser recolhidos seletivamente e encaminhados para uma entidade licenciada para reciclagem e valorização.</p> <p>Como resultados das atividades de manutenção e arranjo dos espaços verdes serão produzidos:</p> <p>- Resíduos biodegradáveis de jardins e parques (LER 20 02 01).</p> <p>Estima-se uma produção aproximada de cerca de 5,5 m³ /dia de resíduos produzidos, que equivalem a cerca de 230 toneladas/ano. Da totalidade de resíduos, apenas 1,5 m³ estarão separados, permitindo o seu envio para processos de gestão específicos, correspondendo os restantes a resíduos indiferenciados não segregados.</p>
--	---

SISTEMATIZAÇÃO DA APRECIÇÃO
APRECIÇÃO TÉCNICA DOS IMPACTES AMBIENTAIS DO PROJETO
<p>Tendo em consideração o projeto em avaliação, foram considerados como fatores ambientais mais relevantes os seguintes: Ordenamento do Território, Recursos Hídricos, Geologia, Geomorfologia e Recursos Minerais, Património Cultural, Saúde Humana, Solo e Usos do Solo, Ruído, Qualidade e Sócio-economia.</p>
<p>Ordenamento do Território</p> <p>Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT AML)</p> <p>Os PROT constituem instrumentos de desenvolvimento territorial de natureza estratégica que consubstanciam o quadro de referência a considerar na elaboração de Instrumentos de Planeamento Territorial (IPT). O plano regional é um instrumento de desenvolvimento territorial, vinculativo das entidades públicas, que estabelece recomendações e um quadro de referência/orientações para a ação dos agentes públicos envolvidos na sua aplicação, obrigando as entidades responsáveis pelos atos administrativos a fundamentar devidamente as suas decisões.</p> <p>O PROT não vincula direta e imediatamente os particulares, contudo consiste num Instrumento de Gestão Territorial (IGT) orientador de toda a administração pública e das opções estratégicas para o desenvolvimento da AML, nomeadamente em matéria de Ordenamento do Território. Nesse sentido, deverá ser assumido pela Administração Central enquanto orientador da estratégia de desenvolvimento no contexto territorial regional.</p> <p>Como documento orientador da Administração Central em matérias como o ordenamento do território, o PROT deve ser assumido no contexto territorial regional em presença, a saber.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unidade Territorial 14 (UT14) - insere-se na <i>UT 14 - Carregado/Ota/Azambuja</i>, Subunidade - <i>Sul de Azambuja</i> • Modelo territorial - insere-se em <i>Área Logística a Estruturar e Ordenar</i> • Estrutura Metropolitana de Proteção e Valorização Ambiental (EMPVA) - integra/é envolvente a área afeta a <i>Ligações/Corredores secundários (CES)</i> da Rede Ecológica Metropolitana (REM), associada a <i>Vala do Carregado</i> • Ocupação do solo - corresponde a <i>Áreas agrícolas em baixa aluvionar</i> <p>Segundo o Esquema de Modelo Territorial o PROT AML destacada na UT 14 - Carregado/Ota/Azambuja a existência de áreas de grande dinamismo em termos de localização industrial, de armazenagem e de atividades logísticas, sediadas no Carregado e em Vila Nova da Rainha as quais já revelam algum congestionamento. Destaca-se a referência (datada) ao novo aeroporto da Ota, quando se refere a Alenquer, Azambuja e Carregado como três polos urbanos desta unidade, todos apresentando fragilidades face à localização do novo aeroporto.</p> <p>Para a unidade Carregado/Ota/Azambuja sublinham-se as orientações territoriais emanadas na 1.3.14. (de novo com referência ao aeroporto da Ota)</p> <ol style="list-style-type: none"> a) 1.3.14.2 – Acautelar a transformação da ocupação do território para fins urbano-industriais, tendo em conta a futura localização do novo aeroporto de Lisboa. b) 1.3.14.2 – Implementar a plataforma logística Azambuja/Carregado/Ota, associada ao novo aeroporto internacional de Lisboa e às dinâmicas já instaladas no Carregado e em Vila Nova da Rainha/Azambuja. <p>1.3.14.3 – Reordenar e recuperar as áreas de indústria extrativa</p> <p>Segundo o PROTAML; a posição desta UT na AML e as condições de acessibilidade que já detém e as que lhe vão</p>

ser proporcionadas pela execução do Plano Rodoviário Nacional (PRN) conferem a esta unidade potencialidades para constituir a plataforma logística norte de articulação da AML com o exterior da sub-região e do País.

Como referência, sublinha-se o Capítulo IV (ponto 3) que estabelece um conjunto de **Ações Urbanísticas** a ter em conta na elaboração dos Instrumentos de Planeamento Territorial (IPT) aplicando-se à “**Área logística a Estruturar e Ordenar**” as ações identificadas no ponto 3.9:

- c) Ser revistos, com o apoio da administração central, a fim de integrarem e compatibilizarem com o ordenamento dos respetivos territórios, o novo aeroporto internacional de Lisboa e respetivos acessos, os interfaces de transportes de passageiros e de mercadorias e a reformulação do eixo de transportes Norte-Sul;
- d) Contemplar a área de desenvolvimento logístico prevista no esquema do modelo territorial para a proximidade do novo aeroporto internacional de Lisboa, que deve constituir-se preferencialmente como um interface de transportes de mercadorias, para o qual devem indicar as necessárias condições

Apreciação

Conjugando as orientações territoriais do PROT AML (2002) para a área de intervenção e porque se trata de um **instrumento de ordenamento que foi considerado/ponderado na Revisão do PDM (2009) em vigor**, assume-se que a compatibilidade com o PROT AML está diretamente associada à conformidade com o PDM.

Plano Diretor Municipal de Vila Franca de Xira (PDM)

A **1ª Revisão do PDM** foi parcialmente ratificada por RCM n.º 84-A/2009, retificada pela Declaração de Retificação n.º 69/2009, publicada no DR 1.ª Série n.º 185, de 23 de setembro, a qual não ratificou a alínea a) do n.º 2 do artigo 21.º e a segunda linha do quadro 4 do artigo 22.º do PDM, indicando que deveria ser promovida a publicação do mesmo expurgado daqueles preceitos, o que ocorreu conforme o Aviso n.º 20905/2009, publicada no DR, 2.ª série N.º 224, de 18 de novembro. Em 11/08/2010, pelo Aviso n.º 16081/2010, foi sujeito a correções e retificações e correspondente republicação, em 08/08/2013 foi sujeito a correção material pela Declaração n.º 173/2013, em 16/08/2013 a alteração pelo Aviso n.º 10348/2013, em 08/03/2017 a alteração por adaptação ao PORNET, pela Declaração n.º 14/2017, em 12/08/2019 a alteração com republicação pelo Aviso n.º 12851/2019 e em 09/02/2021 a alteração pelo Aviso n.º 2537/2021 (adequação ao RERA).

Nota: as referências que se seguem ao articulado do regulamento do PDM respeitam à última versão (republicação publicada 12/08/2019 pelo Aviso n.º 12851/2019)

A apreciação de compatibilidade/conformidade com os IGT faz-se à globalidade do projeto.

Segundo a *Planta de Ordenamento* (PO) - 02 a área de intervenção insere-se na **UOPG U1 - Expansão da Plataforma Logística** cujos objetivos, parâmetros e execução constam do n.º 4 do artigo 111.º do RPDM:

a) Objetivos:

- i) Acolher novas atividades económicas e de logística, e promover o desenvolvimento e implantação de atividades relacionadas com investigação científica e desenvolvimento tecnológico;
- ii) Definir o desenho urbano dos espaços para multiusos em articulação com as categorias de espaço abrangidas e com a envolvente próxima;
- iii) Definir uma área de conexão intermodal ferroviária/fluvial.

b) Parâmetros e execução:

- i) A ocupação fica condicionada à aprovação de estudo hidráulico e hidrológico que contemple as soluções técnicas necessárias à salvaguarda de pessoas e bens e que comprove que não são agravadas as condições hidrológicas fora da Unidade; (Parecer da APA infra).
- ii) A ocupação fica ainda condicionada à apresentação de estudo geotécnico que, caso identifique a presença de fenómenos de instabilidade geotécnica ou depósitos aluvionares, tem que ser acompanhado das soluções técnicas de ocupação que comprovem a inexistência de riscos de segurança para pessoas e bens
- iii) A ocupação com uso Multiusos deve salvaguardar as edificações existentes que acedem pelo atual CM 1237, através da criação de uma zona de proteção envolvente ocupada por cortina arbóreo-arbustiva com espécies adaptadas às condições locais e porte mínimo de 3 m;
- iv) A urbanização e edificação devem ser precedidas de unidades de execução para a totalidade da Unidade, sem que tal comprometa a solução de conjunto, exceto se enquadradas por Plano de Pormenor.

Segundo o Aditamento, a Unidade de Execução U1 integrada na UOPG1 foi delimitada no quadro do PDM de Vila Franca de Xira, e foi aprovada por deliberação de Câmara Municipal de 11 de janeiro de 2012. É referido que a proposta inclui-se nos limites da U1 e procura ajudar a responder e dar cumprimento aos parâmetros de execução aplicáveis que decorrem do PDM e do seu programa-base,

Apresenta-se extrato da carta militar (retirado do EIA) com os **limites da Unidade de Execução - U1** a qual, segundo o Aditamento, foi delimitada pela CM.



Figura 1 - Unidade de Execução - U1 (imagem retirada do EIA)

- A área de intervenção de **383.418,64 m²** está classificada como **Solo Urbano** (artigo 48.º e artigo 49.º - *Disposições comuns*), nas categorias de *Solo urbanizado*, *Solo cuja Urbanização seja Possível Programar* e ainda *Solos afetos à Estrutura Ecológica Urbana*.

Segundo o RS (pág. 16 e 17) os **383.418,64m²** de terreno **afeto ao projeto** ^(*) distribuem-se da seguinte forma:

- 354.330,00 m², abrangidos por “**Solos cuja urbanização seja possível programar**” como “**Espaços para Multiusos**” regulados pelos artigos 74.º e 75º do RPDM
- 23.795,00 m², abrangidos por “**Solos urbanizados**” como “**Espaços de Multiusos**” regulados pelos artigos 61.º e 62.º do RPDM.
- 5.290 m² incluídos em “**Solos afetos à Estrutura Ecológica Urbana**” regulados pelos artigos 78º e 79º do RPDM (parte no extremo nordeste com 690,00 m² e parte no limite noroeste com 4.600 m², ambas coincidentes com REN; a primeira faixa diz respeito à proteção à Vala do Carril e a outra à proteção da A1).

^(*) a soma dos parciais totaliza menos (-) 3,64m²



Figura 2 - Extrato da PO - 01 - Classificação e qualificação do solo do PDM

O terreno é contíguo a um curso de água (a norte), à linha de CF e vala (a nascente) e à AE1 (a poente).

Está abrangido por Espaços canais (artigos 80.º a 83.º), do sistema terciário da Rede Rodoviária existente, e é contíguo à rede ferroviária existente (linha do norte) (artigo 84.º).

Os parâmetros de dimensionamento de espaços verdes e de utilização coletiva, infraestruturas viárias, estacionamento e equipamentos regem-se pelo artigo 106.º e Anexo I do Reg. do PDM.

Segundo a PO - 03 - *Estrutura Ecológica Municipal* (EEM) o terreno abrange “Estrutura Ecológica Urbana - corredores secundários” e em “Linha de água REN”.

Segundo a PO - 02.2 - *Áreas de Risco ao Uso do Solo e Unidades Operativas de Planeamento e Gestão* trata-se de uma “Área de Risco Geotécnico - Área muito condicionada à construção” (artigos 100.º e 101.º) e totalmente identificada como “Zona inundável” (artigo 102.º).

Uma vez que estão previstas demolições aplica-se o n.º 8 do artigo 49.º.

A Planta de Condicionantes - 06 - *Recursos Agrícolas e Florestais* do PDM identifica cursos de água confinantes que atravessam o terreno na direção NE/SW.

A Planta de Condicionantes - 07 - *Recursos Ecológicos* do PDM identifica um curso de água (confinante a norte) e respetiva faixa de proteção (Zonas ameaçadas pelas cheias - ZAC) e um curso de água que atravessa o terreno.

A Planta de Condicionantes - 08 - *Outras Condicionantes* identifica várias áreas condicionadas por servidões administrativas de utilidade pública da competência de várias entidades.

Apreciação

Categorias e Subcategorias de solo urbano (usos e regras de edificabilidade)

O terreno está identificado como **Área de Risco Geotécnico - Área muito condicionada à construção** na qual se aplica o disposto no artigo 101.º:

Artigo 101.º

Regime específico

(...)

2 – Nas áreas muito condicionadas à construção:

a) Quando se localizam em solo urbano, devem ser ocupadas por espaços a afetar a estrutura ecológica urbana, e só podem ser edificadas nos casos em que se mostre ser absolutamente necessário, ou a menos que seja comprovado por estudo geotécnico de maior detalhe, pelo menos na escala 1: 2 000, que a configuração da área muito condicionada à construção é diferente da identificada na Planta de Ordenamento ou que se verifica a ausência dos condicionamentos naturais que originaram essa classificação;

b) É obrigatório realizar campanhas de prospeção, visando o reconhecimento das condições geológico -geotécnicas e a caracterização específica dos condicionalismos geotécnicos que as afetam; c) Em caso de construção nova, alteração e reconstrução de edifícios existentes devem ser implementados sistemas de monitorização e observação.

3 – A construção de qualquer tipo nestas áreas fica condicionada à prévia elaboração de estudo geotécnico de detalhe para a zona a ocupar, que comprove a inexistência de riscos para a segurança de pessoas e bens.

Uma vez que toda a área do projeto será ocupada por edificações, infraestruturas e outras estruturas edificadas, à partida não é conforme com o disposto na alínea a), **salvo apresentação de um estudo geotécnico validado pela entidade competente que comprove que “a configuração da área muito condicionada à construção é diferente da identificada na Planta de Ordenamento ou que se verifica a ausência dos condicionamentos naturais que originaram essa classificação” e que está assegurado o cumprimento das restantes disposições do artigo 101.º**

Aplica-se à área do projeto o disposto na **Secção II - Zonas inundáveis** cujas disposições aplicáveis do artigo 102.º se transcrevem para melhor enquadramento

SECÇÃO III

Zonas inundáveis

Artigo 102.º

Regime específico

1 – As Zonas Inundáveis ou ameaçadas pelas cheias correspondem às áreas contíguas à margem dos cursos de água, que se estendem até à linha alcançada pela cheia com período de retorno de cem anos, ou pela maior cheia conhecida no caso em que não existiam dados que permitiam identificar a anterior.

(...)

3 – A ocupação das Zonas Inundáveis em Solo Urbano não edificado obedece aos seguintes condicionalismos:

a) É interdita a construção de novas edificações, com exceção das que constituem complemento indispensável de outras já existentes e devidamente licenciadas, e desde que se destinem a melhorar a funcionalidade da construção inicial;

b) Nas situações previstas na alínea anterior, a cota do piso inferior das edificações tem que ser superior à cota local da máxima cheia conhecida;

c) É interdita a construção de caves e aterros.

(...)

4 – Nos Solos afetos a Estrutura Ecológica Urbana, a edificação obedece às disposições seguintes:

a) É permitida a edificação de pequenas infraestruturas de apoio à atividade portuária nos termos do n.º 2 do Artigo 79.º, e de estruturas ligeiras de apoio ao recreio e lazer, desde que sejam amovíveis, não constituam obstáculo à circulação das águas e a cota do piso inferior seja superior à cota local da máxima cheia conhecida

b) É interdita a construção de aterros

6 – A ocupação das Zonas Inundáveis, quer em Solo Rural quer em Solo Urbano, fica ainda sujeita às seguintes disposições:

(...)

b) No domínio hídrico deve ser salvaguardado o usufruto público para circulação pedonal;

c) Além do cumprimento das demais disposições legais e das constantes neste Regulamento, os proponentes são responsáveis pela identificação da cota de cheia no local onde pretendem licenciar as obras e pela apresentação de soluções técnicas que não prejudiquem terceiros e que, simultaneamente, assegurem a salvaguarda de pessoas e bens, não só ao nível do edificado, mas também de acessos, estacionamento e arranjos exteriores.

Uma vez que o **projeto prevê a construção de aterros em zona inundável, não cumpre com as disposições do PDM na mencionada alínea c) do n.º 3 do artigo 102.º.**

Acresce que tratando-se de lotes privados, **não se vislumbra que seja compatível com a atual alínea b) do n.º 6 do artigo 102.º do PDM.**

Ainda, segundo a alínea b) do n.º 4 do artigo 102.º nos Solos afetos a Estrutura Ecológica Urbana (como é o caso de duas pequenas franjas) é interdita a construção de aterros.

- Não obstante as desconformidades detetadas, cuja confirmação compete às entidades competentes, nomeadamente no que se refere ao risco geotécnico e às zonas inundáveis, procede-se à verificação de conformidade do projeto com o restante articulado do RPDM atinente ao uso e ocupação do solo por cada categoria/subcategoria abrangidas:

a) “Solos cuja urbanização seja possível programar” - “Espaços para Multiusos” regulados pelos artigos 74.º e 75º do RPDM - 354.330,00 m²

A quase totalidade da área do projeto abrange esta categoria/subcategoria de espaço do PDM, à exceção de parte do Lote 03 e duas franjas da Estrutura Ecológica Municipal (EEM).

O projeto **conforma-se do ponto de vista do uso** proposto com o disposto no n.º 1 do artigo 74.º referente aos **“Espaços para Multiusos”** os quais se destinam a atividades económicas, nomeadamente comerciais, serviços, logística, armazéns, estabelecimentos industriais dos tipos 2 e 3 e infraestruturas e atividades complementares, equipamentos de utilização coletiva e espaços verdes, e estabelecimentos hoteleiros.

O artigo 75.º respeita ao regime de edificabilidade aplicável à construção de novos edifícios, alteração ou ampliação de edifícios existentes ou legalizados, a saber:

a) A integração paisagística tem que ser respeitada, bem como as condições morfológicas, topográficas e ambientais e riscos naturais e tecnológicos que caracterizam a envolvente do terreno, sendo obrigatório proceder ao tratamento dos espaços exteriores; → O projeto assegura o tratamento dos espaços exteriores do domínio privado.

b) Tem que ser assegurada a minimização dos impactos ao nível hidrológico através da salvaguarda da drenagem e escoamento das águas; → Competência da ARHTO, parecer infra.

c) Sempre que o espaço de Multiusos seja confinante com qualquer outra categoria de espaço urbano que não seja industrial ou estrutura ecológica urbana é obrigatória a criação de uma zona de proteção envolvente, com a largura mínima de 20 m, entre os limites dos lotes e o limite exterior da zona multiusos, ocupada no mínimo em 60 % da sua extensão por cortina arbórea e arbustiva, que deve dar prioridade à manutenção da vegetação original; → (o terreno confina com espaços de e para multiusos, espaço industrial e espaços naturais e de nível II inseridos na EEM)

d) Os afastamentos aos limites dos lotes, ou parcelas, com exceção para as construções geminadas ou contíguas, não podem ser inferiores a 10 m; → **Cumprido** (cf. indicações na planta síntese do projeto)

e) O índice de implantação máximo é de 0,50; → **Cumpre** (é indicado no Aditamento (pág. 24) que a área de implantação nesta categoria/subcategoria de espaço é de 131.987,20 m² o que implica um índice de ocupação de 0.37 (131.987,20 m²/354.330,00 m²))

f) O índice de impermeabilização máximo é de 0,65, correspondendo a áreas restantes a espaços exteriores devidamente tratados, com exceção das áreas abrangidas pela U19 e U30, conforme artigo 111.º; → **Cumpre** (é indicado no Aditamento (pág. 24) que a área de impermeabilização nesta categoria/subcategoria de espaço é de 227.583,08 m² o que implica um índice de impermeabilização de 0.64 (227.583,08 m²/354.330,00 m²))

g) A cércea máxima é de 12 m, com exceção para: i) as situações em que se torne manifestamente necessário para viabilizar a atividade, desde que se enquadrem na envolvente; ii) as áreas abrangidas pelas U14, U17 e U30, conforme artigo 111.º; → **Cumpre** (o projeto prevê um máximo de 12,00 m)

h) A obrigatoriedade de prever áreas de carga e descarga de veículos pesados → **Cumpre** (estão previstas áreas de cargas e descargas de veículos pesados no interior dos lotes)

b) **“Solos urbanizados” - “Espaços de Multiusos”** regulados pelos artigos 61.º e 62.º do RPDM - 23.795,00 m²

Parte do Lote 03 abrange esta categoria/subcategoria de espaço do PDM, onde se irá erigir parte do novo edifício no local onde terá lugar a demolição do edifício existente.

O uso da construção a erigir no Lote 03 conforma-se com o disposto no n.º 1 do artigo 61.º referente aos **“Espaços de Multiusos”**, os quais *“integram as áreas predominantemente ocupadas por atividades económicas, comerciais, serviços, logística, estabelecimentos industriais dos tipos 2 e 3 e infraestruturas e atividades complementares, equipamentos de utilização coletiva e espaços verdes, e estabelecimentos hoteleiros”*.

Uma vez que o projeto prevê demolições, aplica-se à pretensão o **nº 8 do artigo 49º**, tendo sido apresentado um projeto de demolições para as construções existentes no local, definindo o destino dos entulhos.

O artigo 62.º respeita ao regime de edificabilidade aplicável à ampliação de edifícios existentes ou legalizados e à construção de novos edifícios, onde se aplicam os seguintes condicionamentos:

a) A integração paisagística tem que ser respeitada, bem como as condições topográficas, morfológicas, ambientais e riscos naturais e tecnológicos que caracterizam a envolvente do terreno, e é obrigatório proceder ao tratamento dos espaços exteriores e à plantação de uma cortina arbórea envolvente; → O projeto assegura o tratamento dos espaços exteriores do domínio privado.

b) Tem que ser assegurada a minimização dos impactos ao nível hidrológico através da salvaguarda da drenagem e escoamento das águas; → Competência da APA/ARHTO (o Estudo Hidrológico e Hidráulico no âmbito do EIA propõe soluções de drenagem)

c) A cércea máxima é de 12 m, com exceção para as situações em que se torne manifestamente necessário para viabilizar a atividade, desde que se enquadrem na envolvente; → **Cumpre** (o projeto prevê um máximo de 12,00 m)

d) Os afastamentos aos limites dos lotes, ou parcelas, com exceção para as construções geminadas ou contíguas não podem ser inferiores a 5 m; → **Cumpre** (cf. indicações na planta síntese do projeto)

e) Têm que ser asseguradas as áreas de carga e descarga de veículos pesados → **Cumpre** (estão previstas áreas de cargas e descargas de veículos pesados no interior dos lotes)

f) O Índice de implantação máximo por parcela ou lote é de 0,50; → **Cumpre** (apenas parte do lote 03 se localiza nesta categoria/subcategoria, sendo indicada no Aditamento (pág. 24) uma área de implantação de 8.662,50 m², o que implica um índice de ocupação de 0.36 (8.66,50 m²/23.795,00 m²))

g) O Índice de impermeabilização máximo é de 0,75. → **Cumpre** (apenas parte do lote 03 se localiza nesta categoria/subcategoria, sendo indicada no Aditamento (pág. 24) uma área de impermeabilização de 15.244,20 m², temos índice de impermeabilização de 0.64)

c) **“Solos afetos à Estrutura Ecológica Urbana”** regulados pelos artigos 78º e 79º do RPDM (uma parte no extremo noroeste, outra no extremo este e a maior parte no extremo nordeste, em zona a ceder) - 5.290 m²

O projeto abrange duas pequenas franjas afetadas à Estrutura Ecológica Urbana (EEU).

Segundo o **artigo 78.º - Identificação**:

1 – Os Solos Afetos à Estrutura Ecológica Urbana podem ou não ser coincidentes com REN, e destinam -se a assegurar o funcionamento dos sistemas biológicos, controlo de escoamentos hídricos e conforto bioclimático, a promover a melhoria das condições ambientais e a qualidade do espaço urbano, e decorrem muitos deles da aplicação das orientações do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa.

2 – Estes espaços englobam as faixas de proteção a linhas de água, faixas de proteção de infraestruturas viárias, ferroviárias e urbanas e, principalmente, os

espaços que constituem locais privilegiados para atividades de animação e lazer da população, pelo que preferencialmente são os locais escolhidos para criação de espaços verdes públicos, designadamente, jardins e parques urbanos

Estas são áreas sem ocupação prevista no projeto da plataforma, estando definido no projeto de espaços exteriores a plantação de maciços arbóreos de espécies “edafoclimáticas adaptadas ao local” com vista à promoção de ambientes naturalizados, respeitando os regimes legais das condicionantes em vigor.

Outras disposições aplicáveis do PDM

- Segundo o **Artigo 106.º Parâmetros de dimensionamento de espaços verdes e de utilização coletiva, infraestruturas viárias, estacionamento e equipamentos**, temos

1 – As áreas objeto de operações de loteamento, reparcelamento ou obras de impacte semelhante a um loteamento, integram parcelas de terreno destinadas a espaços verdes e de utilização coletiva e equipamentos de utilização coletiva, dimensionadas de acordo com os parâmetros constantes do quadro 7, com exceção:

(...)

QUADRO 7

Parâmetros de dimensionamento de espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva

Tipo de Ocupação	Espaços Verdes e de Utilização Coletiva	Equipamentos de Utilização Coletiva
(...)		
Indústria e multiusos.	25 m ² /100 m ² a. c. ind./ mult.	10 m ² /100 m ² a. c. ind./mult.

(...)

2 - (...)

3 – As áreas de estacionamento a considerar no âmbito das operações urbanísticas no Município de Vila Franca de Xira são as que constam do quadro 8, em anexo a este Regulamento, sem prejuízo da legislação específica relativa a acessibilidade de pessoas com mobilidade condicionada, com exceção das áreas delimitadas como AUGI

4 – Sem prejuízo do disposto no artigo 82.º, as infraestruturas viárias correspondem aos arruamentos em Solos Urbanizados e Cujas Urbanização Seja Possível Programar, servindo o tráfego local, sendo partilhadas por peões e veículos, e obedecem aos seguintes perfis (passeios, estacionamento e faixa de rodagem), com exceção de arruamentos em áreas urbanas consolidadas com alinhamentos definidos e das áreas delimitadas ao abrigo da Lei das AUGI, ficando as mesmas sujeitas ao disposto na legislação específica:

(...)

d) Indústria/ Multiusos/Armazéns: Perfil tipo> 18,0 m:...2,25 m + 2,25 m + 9,0 m + 2,25 m + 2,25 m.

Relativamente ao **n.º de lugares de estacionamento aplicáveis a “Indústria, logística e armazéns”** e aplicando a capitação prevista no Quadro 8 do Anexo I do RPDM, tem-se o seguinte:

- a) *Nos edifícios é obrigatória a existência de uma área de estacionamento para o pessoal e visitantes, dentro do lote, equivalente a 1 lugar por cada 75 m² da área bruta de construção → não é possível confirmar*
- b) *Quando a área do lote for superior a 3000 m², a área de estacionamento obrigatória é equivalente a 1,5 lugares por cada 75 m² da área bruta de construção → **cumpre** (2.943 lug. = 2.943 lugares = 1,5lugx147.150,00 m²/75 m²)*
- c) *Em qualquer dos casos deve ser prevista, no interior do lote, a área necessária ao estacionamento de veículos pesados que é de 1 lugar/500 m² de área bruta de construção para um mínimo de 1 lugar/lote → **Cumpre** (295 lug < 295 lug = 1lugx147.150,00 m²/500 m²)*

*O número total de lugares resultante da aplicação dos critérios anteriores é acrescido de 20 % para estacionamento público. → ligeiros = 2.943lugx 0.2 = 589 lugares; pesados = 295 lug x 0.2 = 59 lugares → **Cumpre***

Quanto ao **perfil das vias**, no projeto é proposto 2,25 m para passeio + 9,00 m para faixa rodagem + 2,25 m para berma, não sendo assegurado espaço para estacionamento nem para passeio de um lado da via. No CM 1237, o projeto mantém o perfil atual, com a respetiva regularização para melhoria

Segundo o EIA (Aditamento) “*Num estudo prévio analisado com a CM VFX, foi entendimento da mesma que o estacionamento deveria estar acautelado em nº mas localizado sobretudo no interior dos lotes na sua quase totalidade*” e segundo o estudo de tráfego o perfil apenas necessita de passeio de um dos lados, estando o outro

espaço de passeio substituído por uma berma exatamente com o mesmo dimensionamento.

Ora, afigura-se não haver regime que excecione o cumprimento da aludida norma do PDM, pelo que o perfil da via não está em conformidade com o previsto na alínea d) do n.º 4 do artigo 106.º.

- Em termos de **cedências** para Espaços Verdes de Utilização Coletiva (EVUC) e Equipamentos de Utilização Coletiva (EUC) o Quadro 7 do n.º 1 do artigo 106.º do RPDM exige:

Indústria e multiusos.	25 m ² /100 m ² a. c. ind./mult.	10 m ² /100 m ² a. c. ind./mult.
--------------------------------	--	--

Considerando a área de construção total de 147.150,00 m², resulta a necessidade de um mínimo de 36.787,50 m² de **EVUC**. São propostos 40.978,23 m² pelo que **cumpre** o mínimo considerando cumulativamente o artigo 44.º do RJUE - *Cedências*

Considerando a área de construção total de 147.150,00 m², resulta a necessidade de um mínimo de 14.715 m² de **EUC**. São propostos 14.814,96 m² pelo que **cumpre** o mínimo considerando cumulativamente o artigo 44.º do RJUE - *Cedências*

Em síntese, ainda que não tenha sido possível avaliar de forma conclusiva a conformidade integral do projeto com as disposições/normativos aplicáveis do regulamento do PDM em vigor, afigura-se que:

- Não é garantido o cumprimento da alínea c) do n.º 3 do artigo 102.º, por se preverem aterros em zona inundável;

Reserva Agrícola Nacional (RAN) e Reserva Ecológica Nacional (REN)

- Não estão em causa solos da **Reserva Agrícola Nacional** (cf. Planta de condicionante 06 do PDM).

- Na área do projeto constam áreas excluídas e integradas na **Reserva Ecológica Nacional (REN)** em vigor.

Verificou-se que existem **duas faixas** classificadas como **Reserva Ecológica Nacional (REN)**. A primeira diz respeito a uma faixa de proteção à Vala do Carril e a outra à faixa de proteção da A1, sobrepondo-se ainda, no que se refere à REN, com “zonas ameaçadas pelas cheias” (a primeira) e “áreas de máxima infiltração” (a segunda).

Refere-se ainda que a **área do projeto interfere com REN - linhas de água, “zonas ameaçadas pelas cheias” e “áreas de máxima infiltração”**, e que o projeto não apresenta ocupação na faixa de “zonas ameaçadas pelas cheias” e na parcela relativa a “áreas de máxima infiltração”, pelo que **não existe qualquer interferência com estes valores da REN**. O atravessamento viário da linha de água afluente da Vala do Carril, também não interfere com os valores da REN.

Apreciação

Tendo como base o limite da PLCR e intervenções a ela associadas, verifica-se a interferência de duas áreas - uma no extremo nordeste (com 690 m²), e outra no limite noroeste (com 4600 m²) - e de duas linhas de águas integradas na REN do município de Vila Franca de Xira em vigor, aprovada pela Portaria n.º 1374/2009, de 29 de outubro, na atual redação, sendo afetadas as tipologias de “zonas ameaçadas pelas cheias”, “áreas de máxima infiltração” e “outras linhas de água” que, de acordo com a correspondência apresentada no Anexo IV do Decreto-Lei n.º 166/2008, na sua atual redação, intitulam-se “zonas ameaçadas pelas cheias”, “áreas estratégicas de infiltração e de proteção e recarga de aquíferos” e “leitos dos cursos de água”.

Para além disso, regista-se também a interferência daquele limite com as “áreas excluídas da REN” (pelo menos) n.ºs 323, 394, 409 e 411, cujos fins a que se destina e fundamentações são os seguintes:

Áreas a excluir (número de cadastros)	Áreas da REN afetadas	Fim a que se destinam	Fundamentação
323	Áreas de máxima infiltração	Espaço para multiusos	Vala do Carregado — áreas associadas à expansão da plataforma logística essenciais para a concretização das estratégias de desenvolvimento do município relativas à fixação de atividades logísticas e empresariais na zona norte. A ocupação fica condicionada à aprovação de estudo hidráulico e hidrologico que contemple as soluções técnicas necessárias à salvaguarda de pessoas e bens e que comprove que não são agravadas as condições hidrologicas fora da unidade operativa, e à apresentação de estudo geotécnico que, caso identifique fenómenos de instabilidade geotécnica, tem de ser acompanhado das soluções técnicas de ocupação que comprovem a inexistência de riscos de segurança para pessoas e bens.
394 (*) 409	Zonas ameaçadas pelas cheias Zonas ameaçadas pelas cheias = áreas de máxima infiltração	Espaço de multiusos Espaço para multiusos	Área do mercado impermeabilizada e parcialmente edificada. Vala do Carregado — áreas essenciais para a concretização das estratégias de desenvolvimento do município relativas à fixação de atividades logísticas e empresariais na zona norte. Corresponde genericamente à expansão da plataforma logística, área para a qual foi suspenso o PDM em vigor. A ocupação fica condicionada à aprovação de estudo hidráulico e hidrologico que contemple as soluções técnicas necessárias à salvaguarda de pessoas e bens e que comprove que não são agravadas as condições hidrologicas fora da unidade operativa, e à apresentação de estudo geotécnico que, caso identifique fenómenos de instabilidade geotécnica, tem de ser acompanhado das soluções técnicas de ocupação que comprovem a inexistência de riscos de segurança para pessoas e bens.
411	Zonas ameaçadas pelas cheias	Espaço para multiusos	Vala do Carregado — áreas essenciais para a concretização das estratégias de desenvolvimento do município relativas à fixação de atividades logísticas e empresariais na zona norte. Corresponde genericamente à expansão da plataforma logística, seguida área para a qual foi suspenso o PDM em vigor. A ocupação fica condicionada à aprovação de estudo hidráulico e hidrologico que contemple as soluções técnicas necessárias à salvaguarda de pessoas e bens e que comprove que não são agravadas as condições hidrologicas fora da unidade operativa, e à apresentação de estudo geotécnico que, caso identifique fenómenos de instabilidade geotécnica, tem de ser acompanhado das soluções técnicas de ocupação que comprovem a inexistência de riscos de segurança para pessoas e bens.

As exclusões acima indicadas não abrangem as linhas de água que atravessam estas áreas.

(*) A exclusão não abrange as margens das linhas de água, delimitadas conforme previsto na legislação em vigor.

Ora, no que respeita a estas “áreas excluídas da REN”, a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira foi questionada no âmbito deste procedimento tendo concluído que

*no seguimento do solicitado pela CCDR-LVT no âmbito do AIA do loteamento denominado PROMOVINTE, informo que o mesmo **está em conformidade** com a exclusão da Reserva Ecológica Nacional desenvolvida no âmbito da 1ª Revisão do Plano Diretor Municipal.*

*Mais informo no respetivo quadro de exclusões a mancha corresponde ao número 409 identificando-se como o fim a que se destina a exclusão os **Espaços para Multiusos**, verificando-se ainda na respetiva fundamentação que se trata de uma área essencial para a concretização das estratégias de desenvolvimento do município relativas à fixação de atividades logísticas e empresariais na zona norte do concelho.*

De referir que - independentemente de se mencionar no EIA que

no que respeita à REN, e relativamente aos sistemas “zonas ameaçadas pelas cheias” e “áreas de máxima infiltração”, cumprem-se as condicionantes legais do regime de REN, destinando-se as áreas incluídas na mesma a zonas verdes de enquadramento e integração paisagística, de acordo com o projeto de espaços exteriores, e isentos de comunicação previa, de acordo com a alínea e) da secção VII do Anexo II do Decreto-Lei n.º 124/2019, de 28 de agosto - em resultado da solicitação efetuada por estes serviços, esclarece-se, na fase de Elementos Complementares, que nas áreas referidas no EIA como integrando a REN ... não serão executados quaisquer trabalhos, estando apenas previstas limpezas, pelo que será concretizada a intenção manifestada no Aditamento ao EIA: Não se prevê a necessidade de aterro nas áreas que se mantém na REN em vigor.

Ainda assim e porque não será efetuada qualquer outra avaliação relativamente a estas tipologias de REN, entende-se reforçar que, nas áreas de REN, não poderão ser efetuadas quaisquer das ações interditas nos termos do RJREN, sendo que, de acordo com o Quadro das Exclusões (cujo extrato se apresenta supra), estas áreas

estendem-se às margens das linhas de água, delimitadas conforme previsto na legislação em vigor, que não são abrangidas pela exclusão.

Salienta-se que, nos termos do Artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, na sua atual redação, “*as áreas integradas na REN podem ser incluídas em operações de loteamento desde que não sejam destinadas a usos ou ações incompatíveis com os objetivos de proteção ecológica e ambiental e de prevenção e redução de riscos naturais*”. Assim, porque existe uma operação de loteamento onde se enquadra o projeto, incumbe ao signatário verificar se as ações / intervenções previstas em áreas de REN se enquadram naquele pressuposto.

Assim, carecem de avaliação em termos de REN as seguintes ações:

- Pontão ou pequena ponte para sobrepassagem da linha de água integrada na REN por uma via de entrada na Plataforma que permite o atravessamento rodoviário e pedonal;
- Estabilização dos taludes nas concordâncias da linha de água integrada na REN com as valas de ligação;
- Melhoramento, alargamento de plataformas e de faixas de rodagem de vias e caminhos públicos existentes, nomeadamente a Estrada do Bairro e a Estrada do Porto de Areia.

Deste modo, procura efetuar-se de seguida o enquadramento daquelas ações no RJREN, atendendo também aos elementos que foram apresentados no EIA.

Na medida em que, nos termos do n.º 1 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, na sua atual redação, nas áreas incluídas na REN são interditos os usos e as ações de iniciativa pública ou privada que se traduzam em:

- Operações de loteamento;
- Obras de urbanização, construção e ampliação;
- Vias de comunicação;
- Escavações e aterros;
- Destruição do revestimento vegetal, não incluindo as ações necessárias ao normal e regular desenvolvimento das operações culturais de aproveitamento agrícola do solo, das operações correntes de condução e exploração dos espaços florestais e de ações extraordinárias de proteção fitossanitária previstas em legislação específica,

resulta claro que, com a presente pretensão, se está perante ações interditas de acordo com o RJREN.

De qualquer modo, excetuam-se do disposto no n.º 1 do artigo 20.º acima identificado os usos e as ações que sejam compatíveis com os objetivos de proteção ecológica e ambiental e de prevenção e redução de riscos naturais de áreas integradas em REN, pelo que tem de se efetuar a avaliação de acordo com o RJREN em vigor, para o que foram solicitados ao proponente aditamentos ou informação complementar que, em conjunto com o exposto no EIA, permitem efetuar a seguinte apreciação.

De acordo com o n.º 3 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, na sua atual redação, tem de se avaliar se as ações constam do anexo II deste diploma legal como isentas de / sujeitas a comunicação prévia a esta CCDR, se colocam ou não em causa as funções das respetivas áreas (nos termos do anexo I), e efetuar a restante apreciação da pretensão no âmbito da REN, de acordo com a Portaria n.º 419/2012, de 20 de dezembro.

Apresenta-se de seguida o enquadramento das ações em causa no anexo II do Decreto-Lei n.º 166/2008, na sua atual redação:

- Pontão ou pequena ponte para atravessamento rodoviário e pedonal - estão identificados no anexo II do Decreto-Lei n.º 166/2008, na sua atual redação, especificamente na alínea t) do ponto II, como *Pequenas pontes, pontões e obras de alargamentos das infraestruturas existentes*, e estão sujeitos a comunicação prévia a esta CCDR;
- Estabilização dos taludes nas concordâncias da linha de água integrada na REN com as valas de ligação - está identificada no anexo II do Decreto-Lei n.º 166/2008, na sua atual redação, especificamente na alínea r), do ponto II, como *Desassoreamento, estabilização de taludes e de áreas com risco de erosão, nomeadamente muros de suporte e obras de correção torrencial (incluindo as ações de proteção e gestão do domínio hídrico)*, e está isenta de comunicação prévia a esta CCDR;
- Melhoramento, alargamento de plataformas e de faixas de rodagem de vias e caminhos públicos existentes, nomeadamente a Estrada do Bairro e a Estrada do Porto de Areia - estão identificados no anexo II do Decreto-Lei n.º 166/2008, na sua atual redação, especificamente na alínea o), do ponto II, como *Melhoramento, alargamento de plataformas e de faixas de rodagem e pequenas correções de traçado de vias e de caminhos públicos existentes*, e estão isentos de comunicação prévia a esta CCDR.

Assim, e apesar destas duas últimas ações estarem isentas de comunicação prévia a esta CCDR, a apreciação no âmbito da REN corresponde a verificar se colocam ou não em causa as funções das respetivas áreas (nos termos do anexo I) e efetuar a apreciação da pretensão de acordo com a Portaria n.º 419/2012. No primeiro destes casos e apesar da insistência, a informação é praticamente inexistente e, no segundo, reporta-se apenas à primeira

daquelas ações, a única, aliás, que está sujeita a comunicação prévia a esta CCDR, pelo que efetua-se de seguida a avaliação com base nos elementos a que foi possível aceder.

Assim, de acordo com o n.º 4, da alínea a), da Secção II, do Anexo I do Decreto-Lei n.º 166/2008, na sua atual redação, em “cursos de água e respetivos leitos e margens” podem ser realizados os usos e ações que não coloquem em causa, cumulativamente, as seguintes funções:

- i) Assegurar a continuidade do ciclo da água;
- ii) Assegurar a funcionalidade hidráulica e hidrológica dos cursos de água;
- iii) Drenagem dos terrenos confinantes;
- iv) Controlo dos processos de erosão fluvial, através da manutenção da vegetação ripícola;
- v) Prevenção das situações de risco de cheias, impedindo a redução da secção de vazão e evitando a impermeabilização dos solos;
- vi) Conservação de habitats naturais e das espécies da flora e da fauna;
- vii) Interações hidrológico-biológicas entre águas superficiais e subterrâneas, nomeadamente a drenância e os processos físico-químicos na zona hiporreica.

O exposto no EIA e no Aditamento ao EIA corresponde somente ao seguinte:

... atendendo a que o projeto define a faixa de proteção necessária ao longo de toda a sua extensão e às próprias características da linha de água existente, considera-se que esta intervenção não coloca em causa as funções da REN, sendo insuscetível de afetar a estabilidade ou o equilíbrio ecológico do sistema biofísico e dos valores naturais em presença.

Salienta-se ainda que a solução de atravessamento prevista também decorre do Estudo Hidráulico e Hidrológico e do Projeto de Regularização das Valas da Plataforma Logística da Castanheira do Ribatejo.

Na margem da Vala do Carril não serão efetuadas ações ou usos, excetuando os trabalhos de ligação da vala de fundo considerados no estudo hidráulico/hidrológico como ações necessárias de proteção e gestão do domínio hídrico.

Na linha de água perpendicular à Vala do Carril não serão efetuadas ações ou usos, excetuando nos 3m anteriores à ligação à vala de Emaús para conformação e adequação do perfil, e considerados no estudo hidráulico/hidrológico como ações necessárias de proteção e gestão do domínio hídrico.

Sobre esta linha de água haverá ainda um pontão ou pequena ponte para atravessamento rodoviário e pedonal. O projeto de pontão que se apresenta não prevê qualquer construção nos 10m da margem ao leito da linha de água.

Haverá ações de melhoramento, alargamento de plataformas e de faixas de rodagem de vias e caminhos públicos existentes, nomeadamente a Estrada do Bairro e a Estrada do Porto de Areia (que atravessam estes cursos de água e/ou as suas margem).

... no seu leito não se prevê a necessidade de intervenção na fase de construção.

Não estão previstas intervenções no leito da linha de água abrangidas pelo Regime Jurídico da REN em vigor.

Competência da APA/ARHTO, cujo parecer se encontra no capítulo Recursos Hídricos

Quanto à restante apreciação das ações no âmbito da REN, é de referir que o RJREN admite que:

- Desassoreamento, estabilização de taludes e de áreas com risco de erosão, nomeadamente muros de suporte e obras de correção torrencial (incluindo as ações de proteção e gestão do domínio hídrico), por um lado, e Melhoramento, alargamento de plataformas e de faixas de rodagem e pequenas correções de traçado de vias e de caminhos públicos existentes, por outro, possam ser aceites, mediante viabilização da CCDR, não sendo necessário o cumprimento de requisitos específicos, nos termos respetivamente do constante das alíneas r) e o) do ponto II do anexo I da Portaria n.º 419/2012;
- Pequenas pontes, pontões e obras de alargamentos das infraestruturas existentes possam ser aceites, mediante viabilização da CCDR, sendo necessário o cumprimento dos seguintes requisitos aplicáveis constantes da alínea t) do ponto II do anexo I da Portaria n.º 419/2012:
 - i) *Seja demonstrado, pelo comunicante, que o projeto da intervenção minimiza a ocupação de área de REN e as operações de aterro e escavação;*
 - ii) *Sejam estabelecidas medidas de minimização das disfunções ambientais e paisagísticas;*
 - iii) *Nos leitos dos cursos de água a pretensão pode ser admitida se não constituir ou conter elementos*

que funcionem como obstáculo à livre circulação das águas, e desde que a secção cumpra as dimensões necessárias para o escoamento de uma cheia com o período de retorno de 100 anos, excepcionando-se as ações temporárias necessárias à realização das obras.

Considerando que é mencionado no Aditamento ao EIA respetiva e especificamente que:

- i) a intervenção minimiza a ocupação de área de REN e as operações de aterro e escavação, sendo que apoia de forma mínima em ambos os lados da linha de água, fora das suas margens (junto do limite destas);*
- ii) tem como medidas de minimização das disfunções ambientais e paisagísticas, zonas verdes limítrofes e a manutenção dos revestimentos naturais do leito e margens da linha de água sob o pontão;*
- iii) não constitui nem contém elementos que funcionem como obstáculo à livre circulação das águas no leito da linha de água (uma vez que estes se encontram fora do seu leito), e a sua secção cumpre as dimensões necessárias para o escoamento de uma cheia com o período de retorno de 100 anos (excepcionando-se eventuais ações temporárias necessárias à realização das obras em caso de assoreamento),*

entende-se que se poderá aceitar que está assegurado o cumprimento dos requisitos, desde que a APA valide a solução apresentada.

Em conclusão, face à interferência da área em avaliação com REN do município de Vila Franca de Xira em vigor, a viabilização da CCDR à pretensão - que se entende corresponder ao assegurar da compatibilidade com os objetivos de proteção ecológica e ambiental e de prevenção e redução de riscos naturais de áreas integradas em REN - terá de concluir que: consta do anexo II do Decreto-Lei n.º 166/2008, na sua redação do Decreto-Lei n.º 124/2019, como isentas de / sujeitas a comunicação prévia a esta CCDR; não coloca em causa as funções das respetivas áreas, nos termos do anexo I deste diploma legal; e observa os requisitos previstos no anexo I à Portaria n.º 419/2012.

Quanto ao primeiro destes aspetos, as ações de estabilização dos taludes nas concordâncias da linha de água integrada na REN com as valas de ligação e de melhoramento, alargamento de plataformas e de faixas de rodagem de vias e caminhos públicos existentes, nomeadamente a Estrada do Bairro e a Estrada do Porto de Areia estão isentas de comunicação prévia a esta CCDR e a ação de pontão ou pequena ponte para atravessamento rodoviário e pedonal está sujeita a comunicação prévia a esta CCDR.

Relativamente ao segundo destes aspetos, a análise encontra-se no capítulo Recursos Hídricos (infra).

Quanto ao terceiro destes aspetos, para as ações de estabilização dos taludes nas concordâncias da linha de água integrada na REN com as valas de ligação e de melhoramento, alargamento de plataformas e de faixas de rodagem de vias e caminhos públicos existentes, nomeadamente a Estrada do Bairro e a Estrada do Porto de Areia não é necessário o cumprimento de requisitos específicos, nos termos respetivamente do constante das alíneas r) e o) do ponto II do anexo I da Portaria n.º 419/2012. Para o pontão ou pequena ponte para atravessamento rodoviário e pedonal entende-se que se poderá aceitar que está assegurado o cumprimento dos requisitos, desde que a APA valide a solução apresentada.

A APA/ARH do Tejo e Oeste da análise efetuada considera que o projeto interfere com áreas da REN da tipologia “Zonas ameaçadas pelas cheias”, “Áreas de máxima infiltração” e “Linhas de água”.

Relativamente à área de tipologia “Zonas ameaçadas pelas cheias”, esta corresponde a uma faixa de proteção à Vala do Carril, sendo que a tipologia “Áreas de máxima infiltração” corresponde à faixa de proteção da A1. Regere que o projeto prevê que aquelas áreas se destinem a zonas verdes de enquadramento e integração paisagística, pelo que, não apresentando ocupação na faixa de “zonas ameaçadas pelas cheias” e na parcela relativa a “áreas de máxima infiltração”, considerando que o projeto não coloca em causa as funções associadas a estas tipologias da REN.

Quanto à área de tipologia “Linhas de água”, esta refere-se a curso de água que atravessa a área do projeto, no seu quadrante noroeste.

Sobre este curso de água, o EIA considera que, dado que o projeto define a faixa de proteção ao longo de toda a extensão da linha de água e tendo ainda em conta as características atuais da linha de água existente, aquela intervenção não coloca em causa as funções da tipologia REN, referindo que é insuscetível de afetar a estabilidade ou o equilíbrio ecológico do sistema biofísico e dos valores naturais em presença.

No entanto, tendo em conta a necessidade de aferição do traçado da linha de água classificada em REN e dada a solução artificial preconizada no projeto para esta linha de água, nomeadamente no que respeita ao revestimento nos referidos três metros, a APA/ARH Tejo e Oeste **não concorda com a avaliação apresentada**.

Conclusão sectorial

O PROTAML é instrumento que já era eficaz e em vigor à data de elaboração do PDM de Vila Franca de Xira pelo que este terá de estar em conformidade com o seu conteúdo pelo que neste âmbito aplica-se a apreciação no âmbito do PDM abaixo.

- Relativamente à conformidade com a disciplina do PDM em vigor (alterado e republicado Aviso n.º 12851/2019 de

09/02) considera-se a área de 383.418,64 m² afeta ao projeto, considerando as cedências efetuadas.

É integralmente abrangida em “Área de Risco Geotécnico - Área muito condicionada à construção” e em “Zonas Inundáveis”, aplicando-se o disposto nos artigos 101º e 102º do regulamento, respetivamente.

Estando expressamente prevista a construção de aterros em zona inundável, não estará cumprido o disposto na alínea c) do n.º 3 do artigo 102.º (redação em vigor do PDM).

Colocada essa situação, importa referir que há data do EIA com DIA emitida em 10/01/2013, em que vigorava o mesmo PDM (revisão) com a redação do Aviso de 2010, remeteu-se para a aplicação do n.º 1 do artigo 102º que estabelecia a prevalência da disciplina da UOPG - U1 (n.º 4 do artigo 103º) por estarem em causa edificações para diferentes usos, ou seja, sem fazer menção ao condicionamento específico à execução de aterros constante da linha c) do n.º 3 do artigo 94º do PDM (à data).

Entende-se que a leitura/apreciação feita à data, conforme descrito atrás, não colide nem afasta a necessidade de considerar/cumprir hoje o disposto na alínea c) do n.º 3 do artigo 102.º que interdita a execução de aterros (expressamente previstos no EIA).

Acresce que não se afigura previsto/assegurado o usufruto público nos termos da alínea b) do n.º 6 do mesmo artigo 102º.

A totalidade da área está classificada como Solo Urbano (artigo 48.º e artigo 49.º - Disposições comuns), nas categorias de “Solo urbanizado _ Espaços de Multiusos” (23.795,0 m²), “Solo cuja Urbanização seja Possível Programar - Espaços para multiusos” (354.330,0 m²) e ainda “Solos afetos à Estrutura Ecológica Urbana” (5.290,0 m).

Em termos de uso, o projeto conforma-se com o regime prescrito para os “Espaços para Multiusos”, havendo conformidade com a generalidade dos indicadores/parâmetros estabelecidos, mas ressalvando alguns requisitos que terão de ser aferidos/verificados pela CM e pela APA/ARHTO.

Entende-se, ainda, não haver conformidade do perfil das vias relativamente ao disposto na alínea d) do n.º 4 do artigo 106.º uma vez que o projeto não prevê espaço para estacionamento e para passeio de um lado da via.

Relativamente a esta matéria a CM de Vila Franca de Xira, entende que:

Relativamente ao perfil das vias, verifica-se que é assegurado o perfil de arruamento aplicável, exceto no troço de ligação à A1.

A inexistência de estacionamentos em ambos os lados de todas as vias não é necessário uma vez que estão assegurados os lugares públicos aplicáveis.

Não se identifica arruamentos sem passeio, exceto em pequenos troços de adaptação aos polígonos dos lotes.

• Na área de intervenção do projeto, existem duas faixas abrangidas na Reserva Ecológica Nacional (REN), uma na faixa de proteção à Vala do Carril, a outra a faixa de proteção da A1, sobre as tipologias, respetivamente, “zonas ameaçadas pelas cheias”, “áreas de máxima infiltração” e “linhas de água”.

Conclui-se que as ações de estabilização dos taludes na linha de água integrada na REN com as valas de ligação e de melhoramento, alargamento de plataformas e de faixas de rodagem de vias e caminhos públicos existentes, nomeadamente a estrada do Bairro e a estrada do Porto de Areia estão isentas de comunicação prévia, contrariamente à execução do pontão ou pequena ponte para atravessamento rodoviário e pedonal que está sujeita a esse procedimento junto da CCDRLVT

Assim, porque não se verifica conformidade com o PDM de Vila Franca de Xira e a APA/ARHTO emite parecer desfavorável e estando em sede de procedimento de AIA, para efeitos do n.º 7 do artigo 24º do mesmo diploma emite-se parecer desfavorável pelo que não fica determinada/assumida a não rejeição da comunicação prévia.

Recursos Hídricos

Abastecimento de água

No que respeita ao abastecimento de água, quer para consumo humano, quer para alimentação da reserva de água para combate a incêndios, o EIA prevê que a área do projeto seja abastecida através da rede pública de distribuição de água existente na envolvente, cuja entidade gestora é o SMAS de Vila Franca de Xira.

Relativamente à rega, a origem de água será igualmente a rede pública de distribuição de água, encontrando-se também prevista a execução de um furo de captação de água subterrânea que irá abastecer um reservatório com capacidade de 20 000 m³.

Sobre a localização do furo previsto no EIA, de acordo com os esclarecimentos prestados pelo proponente no decurso do procedimento de AIA, a “localização do furo será definida com rigor, posteriormente, com base em estudos geotécnicos ou sondagens para a captação de água.”. Relativamente ao valor estimado do consumo anual para rega, o proponente informou que o consumo de água para rega estimado para o primeiro ano é de 12 729,6 m³/ano.

De acordo com o EIA, a rede pública garantirá o abastecimento de água aos lotes e às necessidades de água previstas para usos de logística, estando estimado um número de 1350 utilizadores e um consumo de 110 749 l/dia.

Para efeitos de demonstração de que as necessidades de água do projeto são garantidas pela respetiva entidade gestora do sistema público de distribuição de água, o proponente apresentou uma declaração dos SMAS de Vila Franca de Xira, em como tem capacidade para fornecer os caudais necessários para abastecimento da PLC (113,06 m³/dia).

Águas residuais

Relativamente às infraestruturas de saneamento básico, a solução de drenagem proposta para a rede de esgotos que servirá a área de implantação do projeto, será do tipo separativo, constituída por redes de coletores distintas, destinadas às águas residuais domésticas e às águas pluviais.

De acordo com o EIA, a rede de drenagem de águas residuais desenvolver-se-á ao longo das vias de circulação rodoviária, sendo a recolha das águas residuais feita em caixas de ramal de ligação, ligadas aos coletores ou a caixas de visita, sendo que será necessário que existam estações elevatórias em todos os lotes, cuja construção será da responsabilidade dos seus proprietários ou locatários.

As águas residuais produzidas na área do projeto (estimadas em 94 624 l/dia) serão encaminhadas, através de dois emissários, para tratamento na ETAR de Vila Franca de Xira, sob gestão da Águas do Tejo Atlântico, S.A..

Foi apresentada declaração emitida pela entidade gestora do sistema público de drenagem e tratamento (Águas do Tejo Atlântico, S.A.) para efeitos de demonstração de que, com a implementação do projeto, o sistema público de drenagem e tratamento tem capacidade para assegurar o transporte e tratamento das águas residuais urbanas produzidas na área do projeto, em cerca de 113,06 m³/dia.

No que se refere à produção de efluente com características de águas industriais (não equiparadas a domésticas), a declaração atrás mencionada informa o proponente de que deve ser solicitada aprovação prévia aos SMAS de Vila Franca de Xira sobre a viabilidade da descarga de águas residuais industriais para tratamento tendo em conta o Regulamento de Exploração do sistema público (Regulamento nº 374/2016).

De acordo com os esclarecimentos prestados pelo proponente, será assegurado pelas empresas que se instalarão nos lotes, as quais devem solicitar autorização à entidade gestora do sistema público de recolha e tratamento de águas residuais urbanas, o seguinte:

- i) a realização de pré-tratamento de efluentes industriais a ser produzidos nos lotes, antes da descarga na rede pública de drenagem de águas residuais, na eventualidade das respetivas características não serem compatíveis com o encaminhamento direto ao sistema público de drenagem e tratamento de águas residuais ou,
- ii) o encaminhamento do efluente industrial para tratamento adequado, por operador licenciado para o efeito, quando o estabelecido em i) não for possível.

Águas Pluviais

Segundo o EIA, a rede de drenagem pluvial foi projetada com base na modelação efetuada no Estudo Hidrológico e Hidráulico atualizado (EHH) elaborado para a PLC (EHH das Cheias, Gibb Portugal, outubro 2021), sendo que a solução apresentada prevê a existência de valas de drenagem secundárias no interior do empreendimento, que irão receber os caudais pluviais provenientes da drenagem das coberturas e dos arruamentos. As valas de drenagem secundárias drenam as águas pluviais para as valas de drenagem principais (Vala de Emaús e Vala do Carril), com descarga no rio Tejo (Figuras 1e 2).

Defesa contra cheias e regularização das valas de drenagem

Segundo o EIA, o terreno onde será desenvolvido o projeto encontra-se, atualmente, a cotas variáveis entre 2,0 m e 3,8 m, encontrando-se a área do projeto classificada, de acordo com o PDM em vigor como Zona Inundável. O projeto da PLC previu a necessidade de intervenções de proteção e defesa contra cheias que incluem, para além da elevação das cotas do terreno na área a edificar (com realização de um aterro), medidas de regularização fluvial para adequação da capacidade de vazão dos cursos de água intercetados (Figura 3), as quais se descrevem seguidamente de forma sucinta.



Figura 3 - Implantação do projeto na área de inundação da cheia centenária (Fonte: Figura 3.6 do RS)

- Cotas de implantação da PLC

De acordo com o referido no EIA, o EHH elaborado em 2011 (integrado no EIA 2010) foi atualizado para a presente configuração da PLC, tendo sido posteriormente analisada a solução para a drenagem da PLC, a fim de assegurar a defesa contra inundações da zona com ocupação edificada até frequências médias de uma vez em cem anos.

Segundo o EIA, na sequência dos resultados obtidos no EHH atualizado (versão outubro 2020) ao nível do dimensionamento hidráulico das valas (Carril e Emaús), a implantação da PLC será realizada em aterro com cotas que variam entre os 3,40 m e 4,20 m. Contudo, de acordo com os esclarecimentos prestados pelo proponente no decurso do procedimento de AIA (resposta a alegações), as cotas mínimas de implantação dos infraestruturas de arruamentos e arranjos exteriores e cota de soleira dos edifícios foram alteadas, respetivamente, para 3,90 m e 4,90 m (EHH das Cheias, Gibb Portugal, outubro 2021), considerando o proponente que aquelas cotas garantem a salvaguarda de pessoas e bens face aos riscos de inundações identificados (cheias históricas em Vila Franca de Xira e cartografia de Áreas Inundáveis de Riscos e Inundações do PGRI, 2º Ciclo).

- Regularização: Vala de Emaús, vala de fundo 1, vala de fundo 2

As obras de regularização fluvial englobam a vala de Emaús e o afluente da margem esquerda (vala de Fundo 1) e a criação da vala de Fundo 2 com rejeição para a vala do Carril.

As intervenções previstas dizem respeito ao alargamento da seção de vazão, dimensionando-a para um período de retorno de 100 anos, sendo que, numa primeira fase, estava prevista a utilização de gabiões e colchões Reno, e posteriormente o proponente apresentou um estudo prévio denominado "Intervenções de Regularização Fluvial na Vala de Emaús e Linha de Água" que contempla soluções alternativas, soluções essas que utilizam técnicas de engenharia natural, a fim de permitir a renaturalização daquelas linhas de água.

Como projetos complementares, o EIA identifica as intervenções, quer na rede viária envolvente, assim como as intervenções na regularização das valas de drenagem, nomeadamente na rua da Estação (alteamento da rasante em dois locais), de modo a evitar que a rua da Estação constitua uma zona preferencial de drenagem do volume de água que transborda, com elevada frequência, da vala do Carril. Preconiza ainda a selagem (solução tipo dique) da margem direita da boca de entrada da passagem hidráulica sob a Linha do Norte (vedando a comunicação da vala do Carril com o sistema de drenagem da berma sul da rua da Estação/Linha do Norte).

O EIA refere ainda o restabelecimento do coletor da Águas do Tejo Atlântico, S.A. na rua da Estação e medidas de enquadramento paisagístico que envolvem a criação de espaços verdes e requalificação das margens com

sementeiras e plantações.

De acordo com o EIA, a fase de construção das infraestruturas terá uma duração total de 8 meses, que ocorrerá ao longo de 2022. Contudo, no decurso do procedimento de AIA (resposta ao Pedido de Elementos Adicionais - fase de conformidade), o proponente informou que já tinham sido iniciados os seguintes trabalhos:

“- Limpeza e regularização de uma parte das valas;

- Escavação e execução de camada de enrocamento e tout-venant de estrutura de proteção ao gasoduto (trabalho que foi acompanhado pela REN Gasodutos);

- Desmatação e algum aterro de plataforma de arruamentos e no lote 1;

- Valas para infraestruturas nomeadamente para abastecimento de água, águas residuais e águas pluviais.”.

Esta situação veio a ser confirmada in loco aquando da visita realizada em 23/11/2021, na qual se constatou que a vala de fundo 1 e a vala de fundo 2 já se encontravam executadas, os trabalhos de regularização da Vala de Emaús apesar de avançados ainda não se encontravam concluídos (a comporta de maré já estava instalada) e as valas de drenagem V1, V4 e V5 não estavam executadas.

Recursos Hídricos Superficiais

Caracterização da situação de referência

A área de implantação do projeto localiza-se na Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste (RH5A), na massa de água superficial PT05TEJ1075A (Tejo-WB4). De acordo com o PGRH, 2º Ciclo, o estado global é classificado de Razoável, sendo o estado ecológico Razoável e o estado químico classificado de Inferior a Bom. As pressões significativas são de origem urbana, industrial e agrícola.



Figura 4 - Área de implantação do projeto na Carta Militar nº 390 (Escala 1/25 000) (Fonte: ArcGis)

A área de implantação do projeto situa-se na margem direita do rio Tejo, integra parcialmente as bacias hidrográficas das valas do Carregado (cumeada da margem direita), do Carril e de Emaús e é atravessada por uma extensa rede de valas de drenagem e enxugo, sendo limitada a oeste e a sul pela Vala de Emaús e a norte e a este pela Vala do Carril.



Figura 5 - Esquema da rede hidrográfica e vias na zona do projeto - situação existente (Fonte: Figura 4.8.3 do RS).

De acordo com a Carta Militar, é de salientar ainda a presença de uma linha de água que atravessa a área do projeto, no seu quadrante norte, com sentido de escoamento SW-NE, que aflui à ribeira do Carril.

Esta linha de água encontra-se classificada em REN, sendo que, tendo tomado em consideração o Estudo Hidrológico e Hidráulico (EHH), o EIA refere sobre a mesma que, *“trata-se de um sistema, em que todas as características funcionais que se pretenderiam salvaguardar com o regime de REN são inexistentes, devido à sua fragmentação em duas valas de sub-bacias distintas, ao seu caudal ser praticamente nulo e devido ao seu elevado grau de artificialização e degradação.”*

Esta situação não é concordante com a Planta de Condicionantes (Figura 6), carecendo de procedimento com vista à eventual alteração da delimitação da REN de Vila Franca de Xira em vigor.



Figura 6 - - Extrato da Planta de Condicionantes U7 - Recursos ecológicos, constante do PDM de Vila Franca de Xira.

De acordo com o EIA, o projeto prevê uma faixa de proteção com largura de 10 m contados a partir da crista do talude da linha de água, ao longo da sua extensão. Está ainda prevista no projeto a sua sobrepassagem por uma via de entrada na PLC (a integrar na rede viária municipal de Vila Franca de Xira).

De acordo com os esclarecimentos prestados pelo proponente no decurso do procedimento de AIA sobre a linha de água, *“o projeto apenas prevê o seu reperfilamento deixando a mesma no estado natural sem qualquer revestimento. Está previsto apenas revestimento com enrocamento argamassado nos três metros finais, na ligação à Vala de Emaús”*.

O EIA considera que, dado que o projeto define a faixa de proteção ao longo de toda a extensão da linha de água e tendo ainda em conta as características atuais da linha de água existente, aquela intervenção não coloca em causa as funções da tipologia REN, referindo que é insuscetível de afetar a estabilidade ou o equilíbrio ecológico do sistema biofísico e dos valores naturais em presença. Dada a solução artificial preconizada no projeto para esta linha de água, nomeadamente no que respeita ao revestimento nos referidos três metros, não se concorda com esta avaliação, tendo em conta a classificação da mesma na REN.

Importa desde já salientar que qualquer intervenção em domínio hídrico carece de obtenção de TURH no âmbito da Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, alterada pelo Decreto-Lei n.º 130/2012, de 22 de junho, nos termos do Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio.

O EIA apresenta a delimitação das sub-bacias hidrográficas existentes na área do projeto, referindo que foi elaborada com base em levantamento topográfico, conforme a figura seguinte.



Figura 7 - Delimitação das bacias hidrográficas das Valas do Carril e de Emaús na área do projeto (Fonte: Figura 4.8.4 RS).

Importa referir que a área abrangida pela proposta encontra-se classificada, de acordo com o PDM em vigor, como Zona Inundável (Figura 8).



Figura 8 - Extrato da Planta de condicionantes do PDM de Vila Franca de Xira.

Ainda, de acordo com a Cartografia de Áreas Inundáveis de Riscos de Inundação (2º Ciclo - resultados provisórios), disponível à data do desenvolvimento dos estudos apresentados, a zona confinante com a área do projeto e uma parte significativa da área que será ocupada pela PLC estão sujeitas a risco de inundação (Figuras 9A e 9B).



Figura 9A - Cartografia de Áreas Inundáveis de Riscos de Inundação (2º Ciclo - resultados provisórios) (Fonte: Figura 3 Alegações).



Figura 9B - Extrato da cartografia de áreas inundáveis de riscos de inundações sobre ortofotomapa (2.º ciclo - resultados provisórios).

Avaliação de Impactes

Fase de construção

A área de implantação do projeto, com cerca de 38 ha, localiza-se em zona inundável, assentando na construção em aterro, para, segundo o proponente, garantir a salvaguarda de pessoas e bens na área do projeto, face aos riscos de inundação identificados. No entanto, verifica-se que a solução proposta em aterro, impedindo o espraçamento da cheia na área do projeto, agravará as condições de inundabilidade e o risco associado nas áreas envolventes. Por outro lado, no que respeita ao PDM em vigor, esta solução em aterro contraria o estabelecido no artigo 102º do Regulamento.

Nesta matéria, e não obstante a duração da fase de construção (8 meses), deverão ser tidas em conta as condições de inundabilidade na área do projeto, as quais se encontram detalhadas no parágrafo seguinte, relativo à avaliação de impactes na fase de exploração, concluindo-se que, associado à inundabilidade da área, existe agravamento do risco para pessoas e bens na área do projeto e na envolvente e que os impactes são negativos e de significância determinada pelas características dos fenómenos que originem a ocorrência de inundações, não tendo sido previstas nem sendo possível a adoção de medidas de minimização que eliminem a situação do risco da obra na referida zona inundável.

Acresce referir que as ações de desmatamento e decapagem do solo e a circulação da maquinaria levam à compactação do solo com o consequente aumento de escoamento superficial em detrimento da infiltração, o que, atendendo à dimensão da área a intervencionar e à construção em aterro pode induzir, na área do projeto e na envolvente, um impacte negativo e muito significativo em situação de ocorrência de inundação. Resulta ainda um aumento de partículas em suspensão afetando a qualidade da água das linhas de água presentes na área do projeto e sua envolvente próxima.

Decorrente do funcionamento do estaleiro, são produzidas águas residuais domésticas provenientes das instalações sanitárias, as quais, segundo o EIA, serão conduzidos ao coletor da Águas do Tejo Atlântico, S.A., mediante a autorização prévia desta, com destino à ETAR de Vila Franca de Xira. É de salientar que, até à concretização da ligação ao coletor da Águas do Tejo Atlântico, S.A, o EIA prevê a instalação de sistemas amovíveis de recolha de efluentes domésticos, os quais serão encaminhados a destino adequado por operador licenciado para o efeito. Atendendo ao referido, considera-se que o impacte gerado pela produção de águas residuais domésticas seria negativo pouco significativo.

Os efluentes industriais resultantes de lavagens e de outras operações assim como as águas pluviais suscetíveis de contaminação devem ser encaminhadas para uma bacia de retenção, para posterior encaminhamento adequado, por forma a minimizar os impactes negativos induzidos por aqueles efluentes.

Em caso de ocorrência de derrame de óleos e combustíveis poderão ser induzidos impactes negativos cuja significância poderá ser minimizável através da limpeza imediata da zona, utilizando para o efeito os procedimentos adequados ao produto derramado.

Os produtos derramados e/ou utilizados para a recolha dos derrames e ainda o solo eventualmente contaminado devem ser tratados como resíduos, sendo levado a destino final apropriado.

Prevendo-se que maioritariamente os rodados tenham lama com origem nos solos locais e nos materiais selecionados (*tout-venant* e britas) utilizados para a execução dos arruamentos, está prevista uma zona de lavagem de rodados na área da portaria, na zona de entrada e saída de camiões. Os pequenos caudais assim produzidos serão conduzidos para um tanque de decantação e separador de hidrocarbonetos, podendo, após tratamento, ser armazenados para posterior reutilização na produção de betão.

Fase de exploração

O projeto da PLC previu a necessidade de intervenções de proteção e defesa contra cheias na área do projeto. Para além da elevação das cotas do terreno na área a edificar, estão previstas medidas de regularização fluvial para adequação da capacidade de vazão dos cursos de água intercetados baseado num EHH elaborado para o efeito.

Em fase de resposta a alegações, o proponente apresentou a reformulação da implantação e das cotas das infraestruturas de arruamentos e arranjos exteriores, e de soleira dos edifícios, as quais foram alteadas respetivamente, para 3,90 e 4,90 (EHH das Cheias, Gibb Portugal, outubro 2021), pelo que a pretensão agora apresentada prevê ainda um maior volume de aterro.

A área abrangida pela proposta encontra-se classificada, de acordo com o PDM em vigor como Zona Inundável, sendo a solução de aterro a adotada para a implementação da PLC, o que é desconforme com as disposições do Regulamento do PDM em vigor, como acima referido.

É importante referir que no desenvolvimento dos estudos foi consultada a cartografia de áreas inundáveis de riscos de inundações (2º ciclo - resultados provisórios), verificando-se que grande parte do terreno onde é pretendido efetuar o aterro se encontra inserido na área com um risco potencial significativo de inundações denominada “Abrantes-Estuário do Tejo” (Figuras 9A e 9B).

A implantação da PLC em aterro tem impactes no espriamento e circulação da água na área do projeto e na área envolvente, durante a ocorrência duma cheia centenária, com ou sem simultaneidade do evento extremo com origem nas valas confinantes ou no rio Tejo.

De referir que, em fase de resposta a alegações, foi apresentada pelo proponente Adenda ao Estudo Hidrológico e Hidráulico das cheias (EHH das Cheias, Gibb Portugal, outubro 2021), na qual é efetuada a análise das cheias na área da plataforma e sua envolvente, para cenários distintos conjugados com cheia de origens fluvial e estuarina, para uma probabilidade de ocorrência mínima correspondente a um período de retorno de 100 anos. Foi ainda efetuada a comparação da situação atual, sem a plataforma, com a situação futura, após a implementação da plataforma.

O proponente conclui que, da análise dos estudos consultados, a zona estudada apresenta “*vulnerabilidade ao risco de inundação, quer no presente, quer no futuro, no qual se espera um agravamento da taxa de subida do nível médio das águas do mar*”.

No que respeita à inundabilidade da área de projeto e no sentido de melhorar a fiabilidade dos resultados disponíveis, têm vindo a ser reformulados os exercícios de modelação, no âmbito do PGRI - 2º ciclo, tendo neste troço sido aplicado o cenário de ocorrência de cheia centenária no rio Tejo, correspondente a um caudal de 14 000 m³/s e cota de preia-mar de águas vivas máxima de 4,60 (Z.H.).

Cabe sublinhar que estas condições de fronteira são distintas das adotadas em análises anteriores, tendo em conta os seguintes aspetos:

- a transposição da Diretiva Inundações - DAGRI - para o quadro legal nacional preconiza a ponderação do nível de risco associado à ocorrência de cheias;
- os estudos científicos entretanto realizados para análise de alturas de marés no estuário permitiram estabelecer a cota máxima de preia-mar de águas vivas atrás indicada.

Assim, com base na informação de suporte disponível, em resultado do recente exercício de modelação efetuado, é possível concluir que a área do projeto em apreço é totalmente inundável, tendo sido obtida a delimitação do espriamento da cheia conforme extrato seguinte.



Figura 10 - Extrato da modelação - cenário de ocorrência de cheia centenária no rio Tejo - situação atual.

No que respeita à área envolvente do projeto, e tendo presente os resultados do exercício de modelação referido, verifica-se, com a realização do aterro previsto no projeto, com cotas de topo que impedem o espraiamento da cheia na área do projeto, um aumento das profundidades da água na área envolvente em zona inundável, com agravamento do risco associado. Destaca-se pela relevância e vulnerabilidade, nomeadamente, os impactes nas edificações localizadas na proximidade a norte: complexo industrial Atral-Cipan e Escola Básica da Vala do Carregado.

Relativamente às valas adjacentes à área do projeto, cabe referir que não foi considerada, no exercício de modelação efetuado, a ocorrência de cheia nas valas conjugada com o cenário de cheia centenária no rio Tejo. Com a possibilidade de cheia nas valas em causa é expetável que resultem um pouco agravadas as condições de inundabilidade associadas ao rio Tejo.

Nesta matéria, conclui-se que os potenciais impactes induzidos pelo projeto sobre pessoas e bens seriam negativos, muito significativos e não minimizáveis.

No que respeita a medidas específicas para acautelar a qualidade das massas de água, o EIA preconiza a adoção de redes distintas para a drenagem das águas pluviais provenientes das coberturas do edificado e para as oriundas das zonas de estacionamento ou circulação de viaturas, com a integração de órgãos de decantação de sólidos e separação de hidrocarbonetos na rede de drenagem das últimas. Dada a conceção da solução de drenagem pluvial proposta, pressupõe-se que esta medida seria implementada no interior dos lotes, antes da respetiva ligação às valetas de drenagem secundárias propostas.

No que respeita às águas residuais urbanas ou equiparadas a urbanas a produzir na fase de exploração, o EIA prevê o encaminhamentos à ETAR de Vila Franca de Xira, através da rede pública de drenagem, pelo que os impactes induzidos pelo projeto, no que respeita à qualidade das águas superficiais, seriam negativos, pouco significativos, desde que cumpridas as condições impostas pela Entidade Gestora do Sistema de Drenagem e Tratamento das Águas Residuais.

Recursos Hídricos Subterrâneos

Caracterização da Situação de Referência

A área em estudo assenta na unidade hidrogeológica Bacia do Tejo-Sado, intersetando os sistemas aquíferos Aluviões do Tejo (T7) que aflora e Bacia do Tejo-Sado/Margem Direita (T1A), subjacente ao primeiro.

Quanto ao sistema aquífero Aluviões do Tejo (T7), possui uma área de cerca 1 113 km².

A maioria dos furos implantados neste sistema captam nas areias e cascalheiras da base dos depósitos aluvionares e terraços, que são as unidades mais transmissivas.

De um modo geral, nas aluviões, a transmissividade aumenta das margens para a parte central.

Na parte terminal do sistema, a jusante de Valada, as areias e cascalheiras da base dos depósitos aluvionares apresentam-se mais ou menos semi-confinadas por espessas camadas de argilas e/ou areias argilosas.

Nesta região, é possível considerar três unidades sobrepostas, do topo para a base: (1) areias com intercalações argilosas; (2) argilas; (3) areias e cascalheiras da base.

O rio Tejo é o grande eixo longitudinal de drenagem do sistema aquífero.

O escoamento subterrâneo dá-se em direção ao rio Tejo e, ao longo da faixa das aluviões modernas, até ao estuário. Os vales dos afluentes do rio Tejo drenam escoamentos de trajeto mais reduzido. A vala de Alpiarça e o rio Sorraia, na margem esquerda, e a vala de Azambuja, na margem direita, constituem também, eixos drenantes das camadas superficiais, ao longo do vale do Tejo.

O escoamento nas camadas superficiais dá-se com gradiente relativamente elevado, na área recoberta pelos terraços, correspondendo as zonas de maior gradiente topográfico. Na zona aluvionar, o gradiente é baixo, tomando valores que poderão ser da ordem de 10^{-5} a 10^{-4} . Nas camadas de cascalheira da base, o gradiente hidráulico é muito baixo.

No que respeita ao sistema aquífero Bacia do Tejo-Sado/Margem Direita, este é composto por um aquífero superficial livre, de natureza porosa, cujas litologias predominantes são areias com intercalações de argilas do quaternário, de espessura variável. Subjacente a este, existem mais dois aquíferos porosos do tipo multicamada, cujas litologias dominantes são: arenitos (no primeiro) da base do pliocénico e calco-arenitos de origem marinha (no segundo) de idade miocénica.

A recarga faz-se por infiltração direta da precipitação e por drenância a partir das linhas de água, no aquífero superior, livre. Já nos aquíferos profundos que interseam as camadas do Pliocénico e do Miocénico, a recarga faz-se por infiltração direta da precipitação nas encostas que flanqueiam a bacia terciária do Tejo e onde aquelas camadas afloram, assim como, por alguma drenância do aquífero superior livre.

Relativamente às principais direções de escoamento subterrâneo neste sistema aquífero, elas desenvolvem-se em direção ao rio Tejo e ao longo do sistema aquífero até ao oceano Atlântico. Isto é, das "terras altas" marginais, onde predomina a recarga, em direção ao Tejo e em direção ao oceano.

No que diz respeito à profundidade do nível de água subterrânea na área do projeto, considerando as medições realizadas em julho de 2012 nos piezómetros P1 e P2, a profundidade registada foi de 2 m. O nível freático encontra-se portanto, muito próximo da superfície.

A área do projeto interseca a Zona de Proteção Alargada, dos perímetros de proteção às captações subterrâneas para abastecimento público, P1, P2 e P4, do Polo de extração do Carregado. Estas captações exploram apenas a massa de água Aluviões do Tejo (PTT7).

Foram identificadas 21 captações de água subterrânea na envolvente próxima, das quais 16 são particulares licenciadas, que integram a base de dados da ARH Tejo e Oeste. A maioria destina-se a atividade industrial e as suas profundidades variam entre os 10 m e os 314 m. A maioria capta, senão exclusivamente, também a massa de água PTT1A (Margem Direita), exceto 3 que captam exclusivamente a massa de água PTT7 (Aluviões do Tejo). Três daquelas captações são as atrás mencionadas, para abastecimento público e pertencentes ao Polo de extração do Carregado.

Foi determinada a qualidade das águas subterrâneas, ao nível local, através de uma análise à água do piezómetro S37 executado na área de projeto. Os parâmetros Condutividade, Manganês, Cloretos, Coliformes Totais, Coliformes Fecais e Estreptococos Fecais ultrapassam os valores de referência, constantes no Anexo I, do Decreto-Lei nº 236/98, de 1 de agosto, denunciando uma má qualidade da água, no seguimento de análises anteriores, feitas em 2012 à água dos piezómetros P1 e P2, nas quais se evidenciou uma elevada salinização da água e contaminação por Manganês e Nitratos, denunciando a ligação hidráulica com as águas salinizadas desta zona do rio Tejo. A salinização da água do rio Tejo já foi assinalada em anteriores procedimentos de AIA e na Bibliografia, entre Alhandra e a Azambuja.

Quanto à vulnerabilidade à poluição a mesma foi estimada na área de estudo como sendo Alta, tanto pelo método EPPNA como pelo método DRASTIC.

Avaliação de Impactes

Fase de construção

Os impactes associados à fase de construção da futura Plataforma Logística relacionam-se fundamentalmente com as ações de preparação do terreno onde se implantará a PLC, com a realização de terraplanagens e a criação de áreas impermeabilizadas, com aterros e escavações e com a instalação e funcionamento do estaleiro e equipamentos de apoio à obra.

Em termos de potenciais impactes a nível hidrogeológico é expectável que as escavações previstas possam interferir com o nível freático local, que de acordo com o referido no EIA, se situa a partir dos 2 m de profundidade.

A eventual intersecção do nível freático durante as escavações acelerará a descarga local do sistema hidrogeológico. A ocorrer a intersecção, o EIA classifica este impacte como negativo, direto, temporário, provável, de magnitude reduzida, reversível e local. O EIA refere ainda que, dado que não se prevê que venha a afetar a produtividade das captações de águas subterrâneas da envolvente, porque estas captam a profundidades entre os 154 m e os 314 m, já na massa de água Margem Direita, a importância será baixa, concordando-se com esta avaliação.

Quanto aos impactes na qualidade durante esta fase, o EIA defende que os impactes resultantes das operações no estaleiro e das operações da maquinaria serão negativos mas pouco significativos se forem implementadas as medidas de minimização de impactes e de gestão de resíduos e de efluentes previstas.

O EIA considera que este impacte seria negativo, indireto/direto, temporário, provável, de magnitude reduzida a média, reversível e local, avaliando este impacte como pouco significativo desde que implementadas medidas de minimização previstas, avaliação com a qual se concorda.

Importa salientar, caso o projeto fosse viável, que o estaleiro de obras não deve localizar-se na zona nordeste da área do projeto, que interseja a zona de proteção alargada às captações públicas do Polo de extração do Carregado.

Fase de exploração

Os impactes na quantidade, nomeadamente na recarga do aquífero, devem decorrer da impermeabilização de novas áreas, correspondente aos edifícios, arruamentos, passeios e estacionamento. Prevê-se que o total das áreas impermeabilizadas atinja os 25 ha.

Assumindo que as águas pluviais não contaminadas e as águas pluviais contaminadas (após tratamento por separação de hidrocarbonetos) seriam descarregadas em linha de água, permitindo assim a sua infiltração no sistema aquífero por drenância daquelas, devido à elevada permeabilidade das litologias subjacentes, podemos admitir que parte das águas pluviais que não se infiltram diretamente nas áreas impermeabilizadas pelo projeto seja conduzida à massa de água subterrânea, minorando assim a inutilização das áreas de recarga, desde que sejam cumpridas as normas de qualidade que vierem a ser impostas nas licenças de descarga de águas pluviais potencialmente contaminadas.

Podem advir impactes na qualidade das águas subterrâneas das águas afluentes às captações de água subterrânea para abastecimento público do Polo do Carregado (EPAL), resultantes da possível infiltração de derrames de óleos e de hidrocarbonetos e de águas pluviais contaminadas, tendo em conta que cerca de 7,12 ha da área nordeste do projeto interseja a zona de proteção alargada dos perímetros de proteção àquelas captações e que as mesmas captam apenas o aquífero Aluviões do Tejo.

De acordo com o projeto e com a ocupação prevista para os edifícios (atividade logística), não se prevê que nesta zona se venham a desenvolver atividades interditas de acordo com o nº 2 do artigo 4º da Portaria nº 1187/2010, de 17 de novembro, que publica e aprova os perímetros de proteção àquelas captações. Deste modo, considera-se que os impactes na qualidade das águas daquelas captações públicas seriam negativos, mas pouco significativos, desde que os produtos/substâncias manuseados e/ou armazenados nesta zona, no âmbito das atividades de logística, não fossem da mesma natureza que as substâncias interditas pelo nº 2 do artigo 4º da Portaria nº 1187/2010, de 17 de novembro e que, o estaleiro de obras não se localizasse nesta área.

Conclusão setorial

Tendo presente a análise efetuada e descrita no presente parecer, em especial no âmbito da avaliação dos impactes nos recursos hídricos superficiais, no que diz respeito às questões associadas à ocorrência de cheia, considera-se de emitir parecer desfavorável ao projeto, atendendo a:

- a inundabilidade da área do projeto para o período de retorno centenário, em resultado da modelação efetuada no âmbito dos trabalhos do PGRI - 2º ciclo, e conforme aliás já é referido nos documentos apresentados pelo promotor, a área do projeto apresenta “vulnerabilidade ao risco de inundações, quer no presente, quer no futuro, no qual se espera um agravamento da taxa de subida do nível médio das águas do mar”,
- o agravamento do risco associado para a zona envolvente e edificações existentes, citando nomeadamente a unidade industrial Atral-Cipan e a Escola Básica da Vala do Carregado, decorrente da execução do aterro proposto,
- o incumprimento do estabelecido no artigo 102º do Regulamento do PDM em vigor.

No que diz respeito às diversas intervenções já realizadas na área do projeto, tendo presente a visita realizada em 23/11/2021, considera-se que a iniciativa sobre a diligência a adotar para cumprimento do quadro legal aplicável, deverá ter lugar preferencialmente em sede de Comissão de Avaliação.

Geologia, Geomorfologia e Recursos Minerais

Caracterização do Ambiente Afetado

Geologia, Geomorfologia e Recursos Minerais

O enquadramento geológico da área em estudo insere-se na Folha 390 - Vila Franca de Xira, da Carta Geológica da Área Metropolitana de Lisboa, à escala 1/25 000 e na Folha 30-D -Alenquer, da Carta Geológica de Portugal, à escala 1/50 000.

A área do projeto integra-se na Bacia Cenozoica do Tejo-Sado, onde se observa um importante enchimento sedimentar predominantemente detrítico e de origem continental, com intercalações de formações marinhas e salobras. Esta unidade geológica é dividida na Bacia do Tejo, a norte e na Bacia do Sado (ou Bacia de Alvalade), a

sul.

Assim, área em estudo enquadra-se na Bacia Sedimentar Cenozoica do Baixo Tejo, no limite próximo com os terrenos jurássicos da Bacia Lusitaniana. No local predominam as aluviões do vale do Tejo, genericamente constituídas por alternâncias de areias e lodos, com um depósito basal de areias com seixos e calhaus que pode ultrapassar os 40 m de profundidade, correspondendo a sedimentos detríticos depositados no Neogénico e Quaternário.

Do ponto de vista geomorfológico, a área de estudo desenvolve-se em plena planície aluvial do Tejo.

A Bacia Cenozoica Baixo Tejo corresponde a uma depressão tectónica de orientação geral NNE|SSW, gerada como consequência dos esforços compressivos decorrentes da orogenia alpina, durante o Paleogénico. A área em estudo situa-se na região abrangida pela designada Zona de Falha do Vale Inferior do Tejo, que corresponde a um sistema de falhas complexo, constituído por segmentos de direção próxima de NNE-SSW, de onde se destaca a falha de Vila Franca de Xira pela sua proximidade à área do projeto. Estudos recentes (por exemplo, Canora et al., 2015 e referências aí contidas) atribuem à Zona de Falha do Vale do Tejo uma taxa de atividade de 0,1-0,3 mm/ano. Referem ainda que a falha terá capacidade de gerar sismos de magnitude máxima ≈ 7 .

Desconhece-se a existência de geossítios na proximidade da área do projeto.

Na exploração dos recursos minerais não metálicos destaca-se a exploração de areias, cascalheiras e argilas, da planície aluvial do Tejo, e os calcários do Jurássico.

Avaliação de Impactes

Prevê-se que os principais impactes na Geologia e Geomorfologia aconteçam na fase de construção, dado que a preparação do terreno, a movimentação de equipamentos e a construção do aterro, irão conduzir a uma compactação dos materiais geológicos, à diminuição da sua permeabilidade e à alteração da morfologia do terreno.

O terreno onde será desenvolvido o projeto encontra-se a cotas variáveis, entre 2,0 e 3,8, estando inserido em área inundável. Salienta-se ainda que área de projeto se desenvolve numa região de classe elevada para a suscetibilidade a sismos e *tsunamis*.

(<http://www.prociv.pt/bk/RISCOSPREV/AVALIACAONACIONALRISCO/PublishingImages/Paginas/default/ANR2019-vers%C3%A3ofinal.pdf>).

Assim, para os Valores Geológicos, os impactes do projeto consideram-se negativos, de efeito direto, de duração permanente, irreversíveis, de magnitude reduzida e local, sendo no global negativos e pouco significativos. Por outro lado, os impactes da Geologia, especificamente da sismicidade, no projeto poderão ser negativos, de efeito direto, de duração temporária, irreversíveis, de magnitude muito elevada e muito significativos.

Por último, sublinha-se ainda que as formações geológicas presentes na área do projeto não apresentem características adequadas para a construção, sendo de considerar os impactes decorrentes de situações de instabilidade geotécnica, cuja análise não se enquadra nas competências do LNEG.

Património Cultural

A PLCR localiza-se no lugar de Lavradios, União das Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras, concelho de Vila Franca de Xira. A área do projeto tem 383.418,64 m² e situa-se em terrenos anteriormente usados para práticas agrícolas, mas que se encontram atualmente abandonados.

A rede viária do projeto contempla os eixos viários que estabelecem a ligação com a rede viária existente e as ruas internas de acesso aos lotes. Verifica-se igualmente a necessidade de intervenção na rede viária envolvente, que consistirá na melhoria das condições de circulação nos acessos viários existentes, nomeadamente através da construção de duas rotundas, uma a norte entre o nó rodoviário e a estrada do Porto da Areia, e outra a sul ligando esta estrada à estrada do Bairro, que será alargada.

Tendo em conta que todo o empreendimento ficará praticamente à mesma cota não é possível fazer a drenagem das águas pluviais através de coletores uma vez que as profundidades atingidas seriam incompatíveis com as cotas do rasto das valas de drenagem principais, nas quais se pretendem fazer as descargas. Assim, de acordo com o estudo hidráulico e hidrológico elaborado para a PLCR, existirão 4 valas de drenagem secundárias, no interior do empreendimento, de modo a que estas possam receber os caudais pluviais, provenientes da drenagem das coberturas e arruamentos, e os encaminhem para as valas de drenagem principais.

As águas pluviais recolhidas na área do projeto serão descarregadas na vala de Emaús e na vala do Carril, que a marginam.

Além dos armazéns e arruamentos o projeto prevê a criação de uma Estrutura Verde de Enquadramento e Valorização paisagística nos limites da PLCR, totalizando uma área verde de 20.225,88 m² que serão integrados no domínio público municipal.

Consideram-se projetos complementares à PLCR:

- Intervenções complementares na regularização das valas

- intervenções na rede viária envolvente

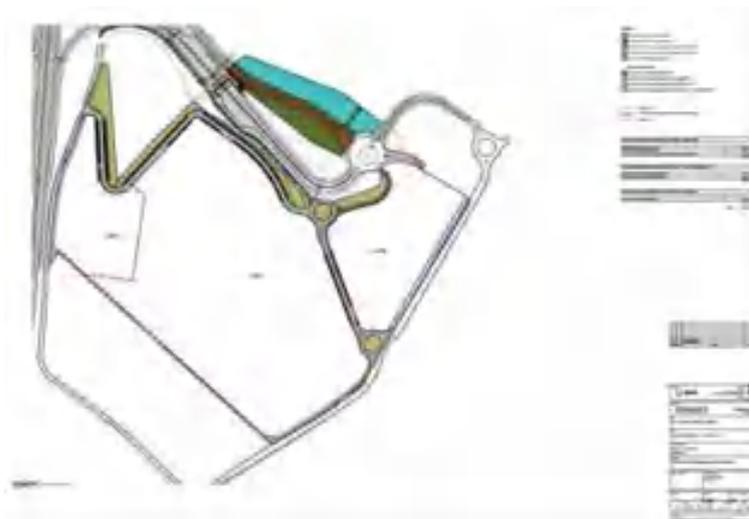


Figura 1 - Localização dos elementos de projeto
(Aditamento - Anexo 30 - 01-050-EX-AR-LI-LT-010-E)

Atendendo a que o terreno onde será desenvolvido o projeto se encontra a cotas variáveis entre os 2,0 e 3,8, estando inserido em área inundável, será necessário proceder à elevação das cotas do terreno na área a edificar, pelo que se prevê uma elevada movimentação de terras. Os valores estimados de escavação e aterro são:

- Escavação - 29.907,99 m³
- Aterro - 626.284,98 m³

Face ao elevado volume de inertes necessários para a execução do aterro e os impactes daí decorrentes, foi solicitada a localização da área ou áreas de empréstimo.

De referir que, tendo presente que uma parte considerável da área de incidência direta do projeto já sofreu movimentações de terra, na informação prestada não foi perceptível se alguma destas áreas já havia sido objeto de empréstimo no âmbito destes trabalhos já realizados (desconformes face à fase em que se encontra a avaliação deste projeto). Não foi igualmente esclarecido se alguma das áreas de empréstimo apresentadas já foi usada no âmbito das ações de obra já realizadas.

Em sede de Audiência de interessados o proponente apresentou alegações à proposta de desconformidade do EIA que, relativamente às movimentações de terras apresentou a localização das áreas dos «aterros estimados para obra» implantada sobre ortofotomapa e indica o estado de execução dos depósitos nas referidas áreas:

- FCM - Casal do Rato - 15.000 m³ (já concluído)
- OMATAPALO - Linda-a-Velha - 45.000 m³ (em curso)
- ALVES RIBEIRO - Oeiras Parque Fase III - 50.000 m³ (já concluído)
- C.PRAGOSA - Azambuja - 300.000 m³ (em curso).

Relativamente aos depósitos necessários remanescentes, reiterou ainda que para completar “o diferencial entre este volume e o volume total que está previsto, prevê-se a identificação dos locais disponíveis (...) o mais próximo possível da área de intervenção”.

Tendo presente que a localização onde está previsto maior volume de depósito é na Azambuja, informou que “foi solicitada a Licença de Construção desta obra, que se encontra licenciada (anexo...). Assim, conseguiu-se apurar que esta obra não teve necessidade de acompanhamento ambiental nem acompanhamento arqueológico” (Alegações proponente).

Pese embora este esclarecimento o anexo comprovativo, demonstrando não haver necessidade de acompanhamento ambiental nem acompanhamento arqueológico, não constava entre os elementos apresentados.

Caraterização da Área de Estudo (AE)

A caracterização da situação de referência do Património Cultural foi efetuada tendo em vista a identificação de condicionantes à execução do Projeto, nomeadamente de cariz arqueológico, arquitetónico e etnográfico.

Metodologia

Os trabalhos arqueológicos foram executados segundo o Regulamento dos Trabalhos Arqueológicos (Decreto-Lei n.º164/2014 de 4 de novembro de 2014), Decreto-Lei n.º 151-B/2013 de 31 de outubro, que estabelece o regime

jurídico da avaliação de impacto ambiental (AIA), com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 47/2014 de 24 de março, o Decreto-Lei nº 115/2012, de 25 de maio de 2012 (Lei Orgânica da Direção-Geral do Património Cultural) e procuraram cumprir os termos de referência para o descritor Património Cultural em Estudos de Impacte Ambiental (Circular do Instituto Português de Arqueologia, de 10 de setembro de 2004).

No âmbito da caracterização da situação de referência foi considerada uma Área de Estudo (AE) correspondente à área da PLCR (área de incidência direta) e sua envolvente (área de incidência indireta), que estabelece os limites para a recolha de informação bibliográfica, com o objetivo de conhecer o contexto histórico do território abrangido pelo projeto. Esta caracterização foi realizada com base nas seguintes fases de trabalho: pesquisa bibliográfica, trabalho de campo e sistematização de informação (registo e inventário).

Pesquisa documental

A pesquisa documental da AE contemplou a consulta das diversas fontes de informação disponíveis: bibliografia e documentação de carácter geral e/ou local; análise toponímica da CMP nº 390, à escala 1: 25 000; bases de dados de entidades oficiais; IGT's, nomeadamente o PDM de V. F. de Xira; consulta a investigadores da área do projeto, nomeadamente o Dr. João Pimenta.

Prospecção sistemática

Relativamente à prospecção arqueológica esta foi realizada de forma sistemática em toda a área de incidência do projeto principal e projetos associados. As condições de visibilidade aquando da prospecção foram boas a médias (Aditamento, Anexo 945_21_EIA_PL CRibatejo_D3 (VT)).

Como resultado da pesquisa documental e do trabalho de campo não foram identificadas ocorrências patrimoniais, tanto de valor arqueológico como de valor arquitetónico ou etnográfico.

Avaliação de Impactes

De acordo com o EIA, não se prevêem impactes sobre o descritor património cultural, uma vez que não foram identificadas ocorrências patrimoniais na área de incidência do projeto.

No entanto dada a natureza dos vestígios arqueológicos, muitas vezes ocultos no solo e subsolo, considera-se o projeto viável, se implementadas medidas de minimização.

Saúde Humana

A avaliação de efeitos na saúde humana teve em consideração as diversas atividades e ações do projeto potencialmente impactantes, a sua influência em determinantes da saúde e potenciais efeitos na saúde daí decorrentes, tendo sido identificado o seguinte nas diferentes fases:

Fase de construção

No que respeita à afetação da qualidade de vida das populações na envolvente do projeto (Vala do Carregado e Castanheira do Ribatejo), as obras e a circulação de veículos poderão contribuir com impactes negativos, nomeadamente com a degradação e desorganização temporária do território e movimentação de maquinaria, com potenciais incidências na qualidade do ar e ruído ambiente.

O incremento da circulação na rede viária existente, pela densidade e composição do tráfego (máquinas e veículos pesados afetos à obra), poderá causar perturbações e aumentar o risco de acidentes rodoviários, em especial junto ao CM 1237 (Estrada do Bairro) e estrada do Porto da Areia (Rua da Estação), assim como na ligação em Viaduto sobre a Linha do Norte à Zona Industrial de Castanheira do Ribatejo a nascente da Linha do Norte (Estrada da Vala). Estes constrangimentos, serão mais acentuados junto da área de estaleiro.

Globalmente estes impactes na população e respetiva qualidade de vida serão negativos, diretos/ indiretos, temporários, prováveis, de magnitude reduzida, reversíveis e locais. Tendo em conta a reduzida população a residir na envolvente direta, potencialmente mais afetada, e a curta duração das obras, os impactes serão de baixa importância.

Na fase de construção as alterações realizadas não serão suscetíveis de alterar os padrões de saúde humana locais, pelo que os impactes serão negligenciáveis.

Na fase de construção, espera-se que o efeito na criação de emprego se traduza num impacte positivo, direto, temporário, certo, de magnitude reduzida, reversível e escala regional. Dado que se prevê a mobilização de um volume de mão-de-obra que pode chegar aos cerca de 50 postos de trabalho diretos, este impacte será de baixa importância.

No que se refere ao ambiente sonoro, a ocorrência de impactes negativos na fase de construção sobre o da área de implantação do projeto, decorrerá essencialmente da simultaneidade das atividades ruidosas associadas às obras de construção que se desenvolvem em sobreposição temporal, resultantes essencialmente do acréscimo na circulação de tráfego rodoviário de pesados.

Os recetores sensíveis que poderão ser mais afetados nesta fase, independentemente da direção do vento, são:

- Habitação a cerca de 205 m do limite do projeto/estaleiro de obra;
- Habitação a cerca de 10 m do limite do projeto e a 770 m do estaleiro de obra.

O nível sonoro gerado pelas atividades inerentes à construção do projeto, dará origem a um impacto negativo, direto, temporário, certo, de magnitude reduzida, reversível e local.

Relativamente à instalação e utilização do estaleiro, espera-se também um aumento dos níveis sonoros devido às atividades realizadas nesse local. No entanto, devido à sua localização, prevê-se que os recetores sensíveis sejam pouco afetados pelo que o impacto será negligenciável.

No que se refere à habitação isolada localizada a Oeste, entre a área da PLCR e a A1, à distância de cerca de 10 metros do limite da área do projeto, apesar da sua proximidade à A1, poderão verificar-se situações muito pontuais de incómodo devido ao acréscimo pontual dos níveis de ruído sempre que os trabalhos decorrerem na sua proximidade.

Os potenciais impactes na **qualidade do ar** que são exetáveis para esta fase, serão sobretudo decorrentes das emissões de gases de combustão resultantes da movimentação das diversas viaturas e da emissão de poeiras para a atmosfera, com conseqüente aumento das concentrações de material particulado no ar ambiente, em resultado das várias atividades envolvidas na fase de obra (principalmente na fase inicial de infraestruturização), de onde se salientam as operações de mobilização de terras e a circulação de veículos em zonas não pavimentadas para transporte de terras e materiais.

Os trabalhos de escavação, e a circulação de veículos em áreas não pavimentadas, ou em zonas onde se tenham acumulado terras, caracterizam-se por emissões, por vezes significativas, de poeiras (partículas em suspensão) em particular quando os trabalhos decorrem em períodos secos do ano, destacando-se as frações PM₁₀ e PM_{2,5} pela sua importância em termos de qualidade do ar ambiente.

Dada a distância a que se encontram as habitações mais próximas da área de construção, a emissão de partículas durante a fase de construção não será suscetível de gerar incómodos para a população vizinha. O acréscimo de emissões esperado é reduzido, traduzindo-se num impacto negligenciável na qualidade do ar.

No que se refere aos **recursos hídricos superficiais**, durante a fase de construção do projeto é previsível que venham a ocorrer alterações nos recursos hídricos superficiais existentes na respetiva envolvente, gerados pelas atividades de desmatização, movimentações de terras em geral e armazenamento de terras, uma vez que estas constituem atividades que potenciam a libertação de poeiras e partículas e, conseqüentemente, o seu transporte e deposição nas valas de drenagem e enxugo, incrementando o seu assoreamento, o que tenderá a fazer subir o respetivo nível das águas, por dificuldade de escoamento. Caso o solo permaneça a descoberto por um período prolongado, poderão ainda ocorrer fenómenos erosivos que reforçam as referidas emissões.

O acréscimo da área impermeabilizada nas sub-bacias das valas em estudo origina um aumento dos caudais máximos circulantes na rede hidrográfica e, conseqüentemente, uma subida dos níveis de água. Estas operações favorecem ainda o transporte e acumulação de sedimentos a jusante e fenómenos de assoreamento do leito, o que gera um impacto negativo, direto, temporário, provável.

As atividades de construção poderão também induzir a um aumento de fenómenos de poluição local. No entanto, o estaleiro disporá de instalações adequadas para recolha das águas residuais, que serão encaminhadas para destino adequado, não sendo descarregadas no meio hídrico. Não haverá qualquer afetação das linhas de água pelo que não haverá repercussão na saúde da população.

Atendendo à presença de valas de drenagem quase em toda a envolvente à plataforma logística, a drenar para o rio Tejo, é assim expectável que eventuais derrames ou infiltrações no solo possam vir a escoar (superficial ou subterraneamente) para a referida massa de água, que se espera de muito baixa expressão.

Relativamente aos recursos hídricos subterrâneos, na fase de construção, poderão ocorrer derrames acidentais, que provocarão a deterioração da qualidade das águas subterrâneas designadamente decorrente do funcionamento do estaleiro, transporte e manuseamento de óleos e combustíveis ou em conseqüência da circulação de máquinas e de operações de manutenção destas. Considera-se esta eventualidade um impacto negativo, indireto/direto, temporário, provável, de magnitude reduzida a média, reversível e local.

Na fase de funcionamento

Não se espera que os indicadores de saúde sejam alterados pelo funcionamento do projeto, atendendo a que a natureza do projeto não deverá alterar os principais determinantes de saúde local.

Ocorrerão impactes positivos na fixação da população, em virtude da criação de postos de trabalho (400 postos de trabalho diretos - resultado da atividade logística - e 560 postos de trabalho indiretos, dos quais cerca de 1/3 corresponderão a motoristas), que contribuirão para manter ou reforçar o desempenho demográfico do concelho de Vila Franca de Xira e aumentar a taxa de atividade.

Na fase de funcionamento do projeto, no que se refere ao **ambiente sonoro**, os impactes exetáveis prendem-se com o ruído emitido pelo tráfego gerado pela circulação de veículos pesados de mercadorias e de veículos ligeiros de

transporte individual que diariamente terão como origem/destino a PLCR, induzindo o acréscimo nos valores de tráfego das principais vias de acesso, suscetível de gerar impactes no ruído ambiente ao nível de recetores sensíveis localizados na proximidade das vias e da Plataforma.

Na **qualidade do ar**, o acréscimo de tráfego induzido pela PLCR, representará um impacte negativo, indireto, permanente, provável, de magnitude reduzida, irreversível e de escala local. Considera-se o impacte de baixa importância, uma vez que o aumento de tráfego decorrente do funcionamento do projeto é relativamente baixo comparando com o tráfego atual nas vias rodoviárias adjacentes.

No que se refere aos **recursos hídricos superficiais**, prevê-se a manutenção dos impactes gerados na fase de construção e a geração de novos impactes associados à previsível ocupação/utilização da PLCR, decorrendo essencialmente da presença de um novo aterro, das alterações das condições de escoamento das Valas (prolongamento do impacte iniciado na fase de construção) e das alterações de escoamento decorrentes da recolha de águas pluviais da PLCR. O impacte associado à descarga de águas pluviais em pontos concentrados é considerado como negativo, direto, permanente.

Na fase de funcionamento, as principais perturbações nas **águas subterrâneas** originadas pela presença do projeto decorrem da impermeabilização de cerca de 17 ha, redução da área de descarga e o eventual rebaixamento do nível piezométrico.

Uma eventual deficiência de funcionamento do sistema de saneamento, nomeadamente rutura das condutas de drenagem de águas residuais, ou, ainda, em caso de acidente com derrame de substâncias poluentes, poderá provocar a deterioração da qualidade das águas subterrâneas.

Também uma eventual fuga nos sistemas de armazenamento e abastecimento do posto de abastecimento de combustíveis, poderá atingir as águas subterrâneas com deterioração da sua qualidade. No entanto, tendo em conta as características construtivas previstas no respetivo projeto, nomeadamente dos reservatórios de combustível enterrados e do sistema de drenagem e bacias de retenção, bem como o sistema de deteção de fugas dos referidos reservatórios, considera-se que esta afetação será pouco provável.

Na identificação dos principais impactes cumulativos do projeto em análise com outros projetos previstos na envolvente, consideraram-se a Plataforma Logística de Lisboa Norte e as propostas de ocupação previstas no programa da Unidade de Execução U1, relativa à Expansão da Plataforma Logística, designadamente as áreas de execução onde estão previstas operações de loteamento ou obras de edificação.

Os impactes cumulativos no ambiente sonoro, na área de inserção do projeto em análise, resultam da contribuição cumulativa das emissões sonoras associadas ao tráfego que será gerado pela PLCR com os outros empreendimentos previstos na proximidade, designadamente a Plataforma Logística de Lisboa Norte (PLLN), bem como outros empreendimentos previstos (OUT).

No que se refere à qualidade do ar, verifica-se que a concentração de poluentes provocada pela situação atual acrescida da exploração da PLCR+PLLN+OUT, comparada com a concentração de poluentes da situação atual, tem um aumento significativo designadamente de NO_x e CO junto dos recetores mais sensíveis.

Da análise do EIA considera-se que pelo facto da área de implantação do projeto se encontrar inserida em área inundável, apresentar suscetibilidade elevada a sismos e *tsunamis*, e de a solução proposta em aterro, impedir o espraiamento da cheia na área do projeto, agravando as condições de inundabilidade e o risco associado nas áreas envolventes (conforme parecer da APA/ARHTO), considera-se que existe um risco grave no que à saúde humana diz respeito, pelo que o parecer da ARSLVT fica condicionado à decisão final da APA/ARHTO e Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil.

Sócio economia

A área de intervenção é enquadrada a norte pela nova via de acesso à A1 (nó 3a), a este pela A1 e pelo Caminho Municipal 1237 (estrada do Bairro), a este pelo caminho-de-ferro da linha do Norte e pela estrada do Porto de Areia (ou rua da Estação), e a sul por campos agrícolas e espaços de armazenagem e logística.

Na contiguidade ocorrem diversos espaços de atividades económicas (essencialmente armazenagem e indústria), relativamente desqualificados, que têm ocupado progressivamente as extensas áreas agrícolas da lezíria do Tejo.

Na envolvente destaca-se ainda a presença da vila de Castanheira do Ribatejo, a cerca de 500 m a sudoeste, que é o aglomerado urbano mais próximo da área do projeto, e a Plataforma Logística de Lisboa Norte, a este, cuja ocupação se está a iniciar.

A Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo funcionará em complemento à Plataforma Logística Lisboa Norte aproveitando um nicho de ausência de oferta desta última, pois haverá a possibilidade de oferecer armazéns de menor dimensão, em áreas individualizadas desde os 600 m² com características para logística de pequena dimensão, contrariamente à PLLN que apenas oferece armazéns com o mínimo de 2.500 m².

Para a fase de construção do projeto estima-se a que seja necessária uma média de 30 trabalhadores. Espera-se que o efeito na criação de emprego se traduza num impacte positivo, direto, temporário, certo, de magnitude reduzida, reversível e escala regional. Dado que se prevê a mobilização de um volume de mão-de-obra que pode chegar aos cerca de 50 postos de trabalho diretos, este impacte será de baixa importância.

Durante a fase de funcionamento, atendendo à criação de novos postos de trabalho: 400 postos de trabalho diretos (resultado da atividade logística) e 560 postos de trabalho indiretos, dos quais cerca de 1/3 corresponderão a motoristas. Isto traduz num impacte positivo, de magnitude elevada, irreversível.

Foi efetuado um estudo de tráfego, onde se conclui que genericamente não se verificam constrangimentos em nenhuma das situações ou períodos temporais, estando o tráfego adequado às características da rede, pelo que não há impactes.

Conclusão setorial

Face ao exposto, e no que concerne ao descritor da socio economia, emite-se parecer favorável ao projeto.

Solo e Uso do Solo

De acordo com o EIA verifica-se, na área do projeto, a existência de solos Incipientes, representados por Aluviossolos Modernos, Calcários, (Para-Solos Calcários) de textura mediana (Ac) e da textura pesada (Aac) e solos Halomórficos, representados por Solos Salinos, de Salinidade Moderada, de Aluviões, de textura pesada (Asac).

Quanto à capacidade de uso dos solos presentes o EIA refere que Cerca de 60% dos solos pertencem à classe de capacidade de uso A, com capacidade de utilização agrícola muito elevada, com poucas ou nenhuma limitações, sem ou com riscos de erosão ligeiros e privilegiados para utilização agrícola intensiva. Os restantes solos, apresentam classe de capacidade de uso Ch, solos com aptidão agrícola pouco intensiva, em que o excesso de água constitui o principal fator limitante da sua utilização ou condicionador dos riscos a que o solo está sujeito.

Não obstante, 60 % dos solos da área de estudo estarem identificados como solos com potencial agrícola elevado, o EIA refere que a produtividade das culturas prevê-se diminuída devido ao elevado valor do pH dos mesmos.

Relativamente ao uso atual do solo, a área do projeto é ocupada essencialmente por áreas agrícolas (≈ 95%) e o restante por territórios artificializados.

Impactes

As principais atividades geradoras de impacte ambiental no solo e no uso do solo ocorrem essencialmente na fase de construção. Nesta fase, os trabalhos de limpeza de terrenos e de movimentação de terras, tornarão os solos mais suscetíveis à ação dos agentes erosivos, podendo ainda ocorrer o seu arrastamento, deslizamento, compactação e degradação física, devido à movimentação de máquinas e veículos e à alteração do seu perfil. Considera-se, tendo em conta a capacidade dos solos, que estes impactes são negativos, significativos e diretos, permanentes, certos, de magnitude elevada, irreversíveis e locais.

Podem também ocorrer derrames acidentais de substâncias poluentes (combustíveis, óleos e outras substâncias químicas). Este impacte considera-se negativo, com alguma probabilidade, direto, de magnitude reduzida, local e pouco significativo (face à magnitude e probabilidade).

Salienta-se que estes impactes já se fazem sentir uma vez que o proponente já iniciou as operações de construção da plataforma logística, conforme se constatou na visita da Comissão de Avaliação à área do projeto.

A utilização do solo mudará drástica e praticamente por completo, de uso agrícola para uma ocupação de terrenos artificializados. Os trabalhos de construção referentes às áreas que terão uma utilização industrial, serão desenvolvidos sobre uma plataforma de aterro determinando a ocupação de longo prazo dos solos, impedindo a sua recuperação, e consequentemente a regeneração do coberto vegetal dessas áreas.

Conclusão setorial

Considera-se que de um ponto de vista do Solo e Uso do Solo e face à situação de referência descrita no EIA e às características do projeto, a utilização do solo mudará drástica e praticamente por completo, de uso agrícola para uma ocupação de terrenos artificializados. Os trabalhos de construção referentes às áreas que terão uma utilização industrial, serão desenvolvidos sobre uma plataforma de aterro determinando a ocupação de longo prazo dos solos, impedindo a sua recuperação, e consequentemente a regeneração do coberto vegetal dessas áreas.

Ruído

O projeto da PLCR insere-se numa área definida pelo Programa Portugal Logístico (PPL) constituindo-se como complementar à Plataforma Logística de Lisboa Norte (PLLN), a qual se encontra em construção e se desenvolve a oeste da linha de caminho-de-ferro.

A área de intervenção é constituída por terrenos anteriormente usados para práticas agrícolas, com a presença de pequenas valas de drenagem e algumas construções devolutas. A envolvente sul, este, nordeste e oeste é constituída por espaços industriais e de multiusos. A Autoestrada do Norte-A1 juntamente com o caminho municipal CM1237/estrada do Bairro, delimitam a área de intervenção a Oeste e a linha do caminho de ferro do Norte, paralela à estrada do Porto da Areia e ainda a Rua da Estação, delimitam a Este. O tráfego rodó e ferroviário nestas vias e as instalações industriais da envolvente, de onde se destacam a Atral-Cipan e a Central Termoelétrica do Carregado são, assim, as fontes com um contributo mais relevante para o ambiente sonoro da área de estudo (área de

aproximadamente 241 ha, englobando a área de implantação do PLCR, os recetores sensíveis mais próximos e as principais vias envolventes).

A presença de áreas habitacionais ocorre a norte (Vala do Carregado) e a sudoeste (Castanheira do Ribatejo). A área habitacional da Vala do Carregado encontra-se a cerca de 180m a norte, com a respetiva Escola Básica do 1.º ciclo com jardim-de-infância a cerca de 300 metros. O aglomerado urbano mais próximo é a vila de Castanheira do Ribatejo, a cerca de 500 m a sudoeste. (conf. Fig 1.). A noroeste, designadamente no topo do lote 1, já na proximidade da área verde de proteção (a integrar no domínio público municipal), existe uma habitação isolada, localizada a cerca de 10m do limite da área do projeto.



Fig 1- Implantação do projeto e rede viária envolvente (Fonte: Relatório Síntese-abril de 2021)

O EIA procedeu à caracterização do ambiente sonoro de referência por recurso a modelação e utilizando para a previsão dos níveis sonoros os valores de TMH do estudo de tráfego onde são caracterizadas as vias e acessos com maior preponderância para a área de estudo. Com vista à validação do modelo de cálculo, foram realizadas medições em quatro pontos de ensaio (conf. Fig 2.) considerados representativos dos recetores mais próximos (P1-Rua do Bairro, P2-Rua da Estação, P3-Rua do Carril, já do lado oposto da A1, e P4-habitação isolada na Rua do Bairro, entre a A1 e a PLCR). De acordo com a delimitação e classificação acústica do PDM de Vila Franca de Xira estes pontos estão todos integrados em zona mista.



Fig 2- Delimitação da área de estudo e localização dos recetores sensíveis mais próximos/pontos de ensaio (Fonte: Relatório Síntese-abril de 2021)

Os resultados evidenciam um ambiente sonoro conturbado, sob a influência de fontes sonoras com significado, não obstante nos pontos P1, P3 e P4 (sob a influência do tráfego que circula na A1 e respetivos acessos) serem cumpridos os níveis máximos de exposição ao ruído ambiente exterior aplicáveis a zonas mistas (L_{den} entre 60 e 62 dB(A) e L_n entre 52 e 53 dB(A)). O ponto P2, localizado próximo da futura rotunda norte e “fortemente condicionado pelo tráfego que circula na rua da Estação, pela passagem de comboios na linha do Norte e pelo ruído proveniente de equipamentos da Atral-Cipan” encontra-se, já na situação atual, em clara violação dos níveis máximos de exposição ao ruído ambiente exterior aplicáveis a zonas mistas para ambos os indicadores - $L_{den}=69$ dB(A) e $L_n=59$ dB(A).

O acesso à área do projeto, quer na fase de construção quer na fase de funcionamento, será proporcionado pela autoestrada A1, pela estrada do Porto da Areia (ou rua da Estação), CM 1237 (ou rua do Bairro) e Av. dos Combatentes da Grande Guerra.

Durante a **fase de construção** preveem-se impactes negativos sobre a qualidade do ambiente sonoro (resultantes das terraplanagens e movimentações de terras, movimentação de máquinas e equipamentos, construção das infraestruturas, funcionamento do estaleiro e circulação de veículos pesados) ainda que com duração limitada e fazendo-se sentir com algum significado apenas sobre a envolvente próxima (devido aos mecanismos de dispersão da energia sonora e atenuação do ruído). Esta fase rege-se pelo Decreto-Lei nº 9/2007, de 17 de Janeiro (RGR) - artigos 14º e 15º, relativos às atividades ruidosas temporárias.

Dada a proximidade de um dos recetores ao limite da área de intervenção (habitação isolada localizada entre a PLCR e a A1, representada pelo ponto P4) e não obstante a possibilidade de solicitação de uma licença especial de ruído, importa alertar para a proibição de exercício da atividade aos sábados, domingos e feriados e nos dias úteis entre as 20 e as 8h.

A **fase de exploração** do projeto tem como principais fontes sonoras o tráfego associado ao seu funcionamento e a emissão sonora das atividades que se vierem a instalar nos 3 lotes.

A PLLN atualmente em construção e com uma área de intervenção de aproximadamente 100 ha destinados a logística, áreas comerciais e escritórios constitui o principal projeto com implicações ao nível dos impactes cumulativos sobre a qualidade do ambiente sonoro.

Com base nos resultados da modelação efetuada para a fase de exploração, o EIA conclui que o projeto induzirá uma alteração negativa na qualidade do ambiente sonoro da envolvente, com uma emergência sonora máxima de 1,2 dB(A) no local P4 no período do entardecer e um acréscimo ao nível dos indicadores L_{den} e L_n inferior a 1 dB(A) em todos os pontos e com um valor máximo de 0,9 dB(A) no ponto P2. Face aos acréscimos previstos e não obstante as características já conturbadas do ambiente sonoro de referência, apenas no ponto P2 continuará a verificar-se violação do nível máximo de exposição ao ruído ambiente exterior ($L_{den}=70$ dB(A) e $L_n=60$ dB(A), sendo o critério cumprido, tal como na situação atual, junto dos recetores P1, P3 e P4 (L_{den} entre 62 e 63dB(A) e L_n entre 52 e 53 dB(A)).

A análise dos impactes cumulativos, resultantes da contribuição das emissões sonoras associadas ao tráfego que será gerado pela PLCR conjuntamente com os empreendimentos previstos para a área envolvente, nomeadamente a PLLN, aponta para que se mantenha este comportamento em termos de cumprimento do critério da exposição máxima - com acréscimos ao nível do indicador L_{den} entre 1,5 e 4,9 dB(A) e do indicador L_n entre 1,8 e 4,9 dB(A), cumprimento do critério da exposição máxima nos pontos P1, P3 e P4 e violação deste critério junto do ponto P2, no qual ocorrerão os acréscimos de maior magnitude para ambos os indicadores (4,9 dB(A), atingindo os valores de L_{den} e L_n , respetivamente, valores da ordem dos 73,5 e 64 dB(A)).

O impacte da concretização da PLCR sobre a qualidade do ambiente sonoro será, assim, por agravamento de um incumprimento do critério da exposição máxima, e apesar da reduzida magnitude imputável ao projeto, negativo significativo.

Verificada esta situação em fase de apreciação prévia, na reunião da CA (realizada após a apresentação do projeto pelo proponente) e igualmente no parecer emitido, alertou-se a C.M. de VFX para a importância do seu parecer, traduzir a posição da autarquia sobre as implicações dos acréscimos de tráfego de pesados na qualidade do ambiente sonoro da envolvente das vias de acesso à PLCR, referindo-se com especial preocupação e necessidade de apreciação por parte da autarquia enquanto entidade responsável pela gestão do ruído ambiente municipal e concretização do Plano Municipal de Redução de Ruído, as situações dos recetores P2 (pela atual violação do critério da exposição máxima, complexidade das fontes que contribuem para os atuais níveis de exposição ao ruído ambiente exterior e agravamentos previstos ao nível dos impactes cumulativos) e P4 (pela proximidade ao limite da área de intervenção do projeto e necessidade de validação e seguimento face à significância das vias de tráfego da envolvente).

Face à reduzida ordem de grandeza do acréscimo previsto resultante do projeto, ao grau de incerteza das previsões e à dificuldade em distinguir, em fase de monitorização (pelas características da área envolvente ao projeto e aos recetores) as responsabilidades de cada uma das fontes para os resultados do Ruído Ambiente, deverá a CM (na qualidade de entidade licenciadora, e entidade responsável pela gestão do ruído ambiente municipal) comprometer-se a acomodar no seu PMRR as violações na Rua da Estação, atribuindo ao Parque e restantes fontes sonoras com influência nos níveis sonoros identificados, as respetivas responsabilidades. Ao proponente cabe o cumprimento das medidas que garantam que não ocorre agravamento dos níveis que caracterizam a situação de referência, designadamente junto do recetor P2 que caracteriza uma habitação. O EIA contempla nas medidas a adotar pela entidade responsável pela gestão da PLCR /Proponente, a definição de vias de circulação e sinalização das mesmas, "de modo a proibir a circulação de pesados, com origem/destino à PLCR, na Estrada da Estação junto do local P2". Entende-se que caso o projeto venha a ser viável, esta medida deverá constituir uma condicionante do projeto e ser efetiva desde a fase de construção.

Face à atual violação do critério de exposição máxima e agravamentos previstos ao nível dos impactes cumulativos, a CM de Vila Franca de Xira esclarece que

Relativamente ao fator ruído constata-se que no local do projeto os níveis de ruído são excessivos. No

entanto é de difícil determinação apurar os níveis de ruído associados ao tráfego automóvel e ferroviário e de outras indústrias na envolvente do projeto.

Assim, e por se observar que irá haver impactes negativos significativos, considera-se que os mesmos são passíveis de minimização, devendo a fase de exploração ser acompanhada por um programa de monitorização.

Mais se refere que no âmbito da 2ª Revisão do PDM em curso, se está a proceder à atualização do mapa de ruído do concelho sendo posteriormente atualizado o Plano Municipal de Redução de Ruído que incorporará as necessárias medidas de minimização que se revelem necessárias para o local.

Conclusão Setorial

Resultante do agravamento de um incumprimento do critério da exposição máxima, e não obstante a reduzida magnitude imputável ao projeto, a concretização da PLCR induzirá um impacte negativo significativo sobre a qualidade do ambiente sonoro.

Verificada esta situação em fase de apreciação prévia, alertou-se a C.M. de VFX para a importância do seu parecer, traduzir a posição da autarquia sobre as implicações dos acréscimos de tráfego de pesados na qualidade do ambiente sonoro da envolvente das vias de acesso à PLCR e esclarecer em que medida, com que soluções e com que programações temporais, a área de estudo se encontra abrangida por PMRR. Referiu-se com especial preocupação e necessidade de apreciação por parte da autarquia, enquanto entidade igualmente responsável pela gestão do ruído ambiente municipal e concretização do Plano Municipal de Redução de Ruído, das situações dos recetores representados pelos pontos P2 (pela atual violação do critério da exposição máxima, complexidade das fontes que contribuem para os atuais níveis de exposição ao ruído ambiente exterior e agravamentos previstos ao nível dos impactes cumulativos) e P4 (pela proximidade ao limite da área de intervenção do projeto e necessidade de validação e seguimento face à significância das vias de tráfego da envolvente), tendo a autarquia informado que *no âmbito da 2ª Revisão do PDM em curso, se está a proceder à atualização do mapa de ruído do concelho sendo posteriormente atualizado o Plano Municipal de Redução de Ruído que incorporará as necessárias medidas de minimização que se revelem necessárias para o local.*

Face à reduzida ordem de grandeza do acréscimo previsto resultante do projeto, ao grau de incerteza das previsões e à dificuldade em distinguir, em fase de monitorização (pelas características da área envolvente ao projeto e aos recetores) as responsabilidades de cada uma das fontes para os resultados do Ruído Ambiente, deverá a CM (na qualidade de entidade licenciadora, e entidade responsável pela gestão do ruído ambiente municipal) comprometer-se a acomodar no seu PMRR as violações na Rua da Estação, atribuindo ao Parque e restantes fontes sonoras com influência nos níveis sonoros identificados, as respetivas responsabilidades.

Qualidade do Ar

A área de estudo encontra-se numa zona urbana, onde o terreno é na sua generalidade plano, com uma forte implementação industrial e junto à Auto Estrada do Norte (A1).

A principal fonte de poluentes atmosféricos na proximidade da área de projeto é essencialmente o tráfego rodoviário, a via rodoviária A1 a oeste do local do projeto e a A10 localizado a norte. As estradas locais, em particular os acessos à A1 e EN1, rua da estação e a estrada de acesso à área a sudoeste da linha de ferro, que evidenciam uma elevada percentagem de veículos pesados com origem nas várias empresas de logística e transporte existentes. A circulação de veículos motorizados nestas vias é responsável pela emissão de poluentes características do tráfego automóvel nomeadamente Monóxido de Carbono (CO), Óxidos de Azoto (NO_x), Dióxido de Enxofre (SO₂), hidrocarbonetos e partículas em suspensão. Para além das vias rodoviárias, há ainda a considerar a atividade industrial existente na área do projeto e em toda a região, que influenciam a qualidade do ar local, nomeadamente a grandes indústrias como a CIMPOR (produção de cimento) e a SOLVAY (indústria química), responsáveis por emissões de Monóxido de Carbono (CO), Dióxido de Carbono (CO₂), Dióxido de Enxofre (SO₂), Óxidos de Azoto (NO_x), Partículas (PM₁₀ e PM_{2,5}), compostos inorgânicos voláteis e composto orgânicos.

As zonas habitacionais mais próximas são as habitações a norte e a oeste do projeto, como está representado na figura da esquerda a rosa. Salientam-se ainda na figura da direita os 4 recetores sensíveis (habitações) mais próximos da área de implementação do projeto localizados na Rua da Estação - P2, Rua do Bairro - P1, Rua do Carril - P3 e ainda uma casa isolada que se encontra na Rua do bairro, entre PLCR e a A1 - P4.



Para a caracterização da qualidade do ar na zona envolvente da área do projeto recorreu-se à informação disponível de quatro estações de monitorização da Rede de Monitorização da Qualidade do Ar da CCDR LVT nomeadamente a estação de fundo de Alverca (Zona AML Norte), relativa aos principais poluentes atmosféricos mais relevantes para o projeto (NO_2 e PM_{10}). Os dados relativos aos anos entre 2017 e 2019 revelam que não ocorreram situações de incumprimento dos valores estabelecidos pela legislação, dado o número de dias de excedência aos valor limite de proteção da saúde humana na base diária e horária foi inferior ao número de excedências permitidas e a concentração média de cada poluente foi inferior aos respetivos valores limite.

Foi também efetuada a modelação da situação de referência, para 4 recetores sensíveis existentes na envolvente da PLCR, para os poluentes relevantes na fase de exploração (NO_2 , CO e PM_{10} devidos às emissões de tráfego). Para a modelação da dispersão de poluentes atmosféricos utilizou-se o *software* computacional “IMMI Premium”, versão 6.3.1, este calcula as concentrações (médias de uma hora) dos poluentes junto dos recetores identificados. Os dados de entrada do modelo contemplaram o volume de tráfego (tráfego médio diário) em cada via, fatores de emissão dos poluentes e os dados meteorológicos mencionados na situação de referência.

A modelação foi efetuada para efeitos de comparação da situação de referência com a situação futura, com projeto e sem projeto, e porque as estações de monitorização se encontravam em locais de fundo (sem influência direta de nenhuma fonte poluente), enquanto que, alguns dos recetores sensíveis modelados, na avaliação de impactes, se localizam em locais que com influência direta de tráfego (distância menor que 50 metros).

A análise efetuada aos dados das estações e da modelação para a situação de referência permitiu concluir, no que respeita à qualidade do ar na área de estudo, que as concentrações dos poluentes analisados se situam em geral abaixo dos valores limite, verificando-se apenas a ultrapassagem dos valores limite em relação à concentração de PM_{10} , embora o número de excedências se situe abaixo do limite permitido. Os valores da concentração dos poluentes analisados refletem no entanto alguma degradação da qualidade do ar que é resultado da atividade industrial e do elevado tráfego automóvel que se verifica nas principais vias rodoviárias salientando-se ainda o elevado tráfego de pesados que circula nas estradas locais associados à forte presença da atividade logística.

No que diz respeito aos impactes da **fase de construção** na qualidade do ar é de salientar que a circulação de veículos e equipamento pesado utilizados em obra é responsável pela emissão de poluentes atmosféricos característicos do tráfego rodoviário pesado, nomeadamente monóxido de carbono (CO), óxidos de azoto (NO_x), dióxido de enxofre (SO_2), hidrocarbonetos, compostos orgânicos voláteis (COV) e partículas (PM_{10} e $\text{PM}_{2,5}$). A emissão de partículas, onde se incluem as partículas com dimensão inferior a $10\ \mu\text{m}$ (PM_{10}), resulta ainda da circulação nas vias não pavimentadas dos veículos e equipamentos envolvidos nas atividades de movimentação de terras, operações de escavação e terraplenagem, e construção das infraestruturas (camiões, escavadoras, retroescavadoras, *bulldozers*, etc.). As operações de remoção da vegetação e decapagem do terreno, assim como as operações de terraplenagem e regularização de cotas, irão originar a emissão de partículas, o mesmo se verificando com as atividades de construção em geral. São ainda esperadas emissões de poluentes atmosféricos resultantes da preparação de argamassas de cimento, essencialmente partículas, e da aplicação de asfalto betuminoso (COV, PM_{10} e $\text{PM}_{2,5}$).

Na **fase de exploração** do projeto a emissão de poluentes resulta essencialmente do tráfego rodoviário com origem/destino na PLCR proporcionado pela atividade de logística que se irá instalar. A circulação de veículos é responsável pela emissão de poluentes atmosféricos característicos do tráfego rodoviário, designadamente monóxido de carbono (CO), óxidos de azoto (NO_x), hidrocarbonetos, compostos orgânicos voláteis (COV) e partículas (PM_{10} e $\text{PM}_{2,5}$). Poderão ainda ocorrer emissões de poluentes atmosféricos resultantes da combustão de gasóleo nos geradores de emergência, designadamente monóxido de carbono (CO), óxidos de azoto (NO_x), compostos orgânicos voláteis (COV) e partículas (PM_{10} e $\text{PM}_{2,5}$). Não é esperado que as atividades a instalar na PLCR tenham carácter industrial. Em termos de emissões é expectável que o projeto venha a causar um incremento de cerca de 10% nas emissões na área envolvente. Considerando o impacte cumulativo dos projetos da envolvente PLCR+PLLN+OUT é

previsto que o peso destes seja de 38% face ao total de emissões na área envolvente.

O exercício de modelação das concentrações previstas dos poluentes na situação futura junto aos 4 recetores mais próximos da área de projeto, efetuado no EIA apenas para os máximos horários, indica que o local mais afetado pelas emissões do projeto será o P2 (na rua da estação junto aos acessos do PLCR e restantes projetos) onde se espera um acréscimo nas concentrações horárias máximas dos poluentes de cerca de 13% para CO, 15% para PM₁₀ e de 16% para NO₂. Considerando o impacte cumulativo dos vários projetos os acréscimos são bastante superiores, na ordem dos 80% face à situação atual. No entanto os níveis neste local são muito baixos pelo que estes acréscimos não criarão situações de incumprimento.

O local com concentrações mais elevadas atualmente é o P4, cujo edifício não está a ser usado como habitação, junto à autoestrada, sendo que para este local os acréscimos introduzidos pelo projeto não serão muito significativos sendo o máximo, considerando o impacte cumulativo dos vários projetos de 20% para o NO₂.

Tendo em consideração os resultados relativamente baixos registados na estação de Alverca para estes poluentes e os valores estimados na modelação para a situação atual e situação futura com projeto (apenas foram estimados máximos horários) considera-se que de uma forma geral, a qualidade do ar virá a sofrer alguma degradação junto aos recetores sensíveis existentes na envolvente, durante a fase de exploração do projeto, não se prevendo no entanto que venha a alterar substancialmente a situação que se verifica atualmente, ou seja, as concentrações dos poluentes deverão continuar a situar-se abaixo dos valores limite.

Conclusão sectorial

A caracterização da situação de referência com base em dados da estação fixa de Alverca e no exercício de modelação determinística efetuado permitiram concluir que existe na área envolvente ao projeto alguma degradação da qualidade do ar que é resultado da atividade industrial e do elevado tráfego automóvel que se verifica nas principais vias rodoviárias, salientando-se ainda o elevado tráfego de pesados que circula nas estradas locais associados à forte presença da atividade logística. Apesar disso as concentrações dos poluentes analisados deverão situar-se em geral abaixo dos valores limite.

Durante a fase de construção do empreendimento em análise são expectáveis impactes negativos, diretos e temporários na qualidade do ar, essencialmente devidos à emissão de partícula em suspensão em quantitativos que poderão ser por vezes elevados em períodos de menor pluviosidade, e afetar os recetores que se localizam a distâncias mais próximas área onde decorrerão as obras. Estes impactes podem no entanto ser minimizados se forem implementadas medidas de minimização usuais em fase de obra.

Na fase de exploração, a emissão de poluentes atmosféricos estará associada ao tráfego que será gerado, quer de veículos de transporte individual, quer sobretudo de veículos pesados de transporte de mercadorias resultante da atividade da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo (PLCR). Este aumento acarretará um acréscimo da emissão de vários poluentes como os óxidos de azoto (NO_x) e as partículas da fração inferior a 10 µm (PM₁₀), que são atualmente os mais problemáticos na região de Lisboa.

A avaliação efetuada recorrendo a modelação dos impactes na situação futura com e sem projeto, permitiu concluir que o acréscimo de tráfego induzido pela PLCR não alterará significativamente a qualidade do ar existente atualmente no local. Representará no entanto um impacte negativo direto e irreversível na qualidade do ar, de reduzida magnitude, não sendo considerado significativo uma vez que não serão ultrapassados os valores limite estabelecidos legalmente para a qualidade do ar, mesmo tendo em conta os impactes cumulativos.

PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

A Consulta Pública decorreu durante o período de 30 dias úteis, de 18 de novembro a 31 de dezembro de 2021.

Durante o período de consulta pública foram rececionadas três participações, das quais duas são discordantes e uma é fora do âmbito.

Na participação considerada fora do âmbito, são tecidos diversos comentários os quais se referem a um Programa de Prospecção e Pesquisa de Lítio o qual não se relaciona com o projeto em análise.

Nas restantes participações, os motivos para a discordância com o projeto prendem-se com o seguinte:

- O terreno do projeto é um exagero;
- O projeto poderia ter ido além do que se propõe para mitigar os impactes no que diz respeito às alterações climáticas, como por exemplo a armazenagem das águas pluviais e a hipótese de utilização de coberturas verdes ou coberturas verdes e painéis fotovoltaicos. Considera que a relação entre as áreas destinadas aos espaços verdes e a área total do projeto é desadequada face à emergência climática que se vive. Considera que é necessário promover uma cultura de natureza e que o Relatório Síntese é claro quanto aos efeitos prejudiciais sobre o solo, a biodiversidade, sistemas ecológicos e a paisagem.

PARECERES TÉCNICOS DAS ENTIDADES PÚBLICAS (ANEXO II)

Nos termos do n.º 10 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, a

Autoridade de AIA solicitou parecer a entidades externas, com competências para a apreciação do projeto, nomeadamente à Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC), Gabinete da Secretária de Estado da Defesa Nacional, ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil, EPAL - Empresa Portuguesa das Águas Livres, SA., Águas do Tejo Atlântico, S.A., REN - Redes Energéticas Nacionais, SA., E-Redes - Distribuição de Eletricidade, SA., IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP., Infraestruturas de Portugal, S.A., SIMTEJO - Saneamento Integrado dos Municípios do Tejo e Trancão, SA., Lisboaagás - GDL - Sociedade Distribuidora de Gás Natural de Lisboa, SA.,.

Não foram rececionados os pareceres da SIMTEJO - Saneamento Integrado dos Municípios do Tejo e Trancão, SA e da Lisboaagás - GDL - Sociedade Distribuidora de Gás Natural de Lisboa, SA.,.

Procede-se, de forma sucinta, à súmula dos aspetos considerados mais pertinentes dos pareceres rececionados, os quais constam no Anexo II, do presente parecer.

Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil

Informa o seguinte:

1. A área de implantação do projeto encontra-se localizada em zonas do concelho de Vila Franca de Xira identificadas como apresentando suscetibilidade elevada a sismos, inundações e *tsunamis* (este último risco omissos nos documentos disponibilizados). Por outro lado, qualquer intervenção na área de influência do rio Tejo deverá ter em consideração os cenários de inundação devido à rutura ou operação extrema da barragem de Castelo de Bode, situação essa também omissa nos documentos disponibilizados.
2. De acordo com os estudos disponibilizados, verifica-se que a diferença entre as cotas alcançadas pela máxima cheia (período de retorno de 100 anos) e as cotas de implementação da futura plataforma é de cerca de 0.45 m. Não ficou claro, da consulta da documentação fornecida no âmbito da EIA, se esta folga será suficiente para evitar a inundação da Plataforma Logística para inundações com períodos de retorno superiores a 100 anos. Este aspeto deve ser encarado com acrescida atenção, na medida em que um projeto desta dimensão (superior a 140.000,00 m² de área impermeabilizada), ao contribuir de forma significativa para a artificialização daquele território e, conseqüentemente, para a alteração do regime de escoamento (favorecimento da predominância dos fenómenos de escorrências face aos de infiltração, aceleração do escoamento), poderá agravar o risco de cheia já existente (a montante ou a jusante). Aliás, importa também notar que o projeto de drenagem da Plataforma Logística foi efetuado considerando o estudo da pluviometria para um período de retorno de 80 anos, ou seja, inferior ao dos estudos hidrológicos desenvolvidos.
3. Do ponto de vista sísmico, a área de estudo é atravessada por uma falha tectónica (cuja referência é omissa no EIA) e insere-se entre duas falhas prováveis, correspondendo a uma zona de intensidade sísmica máxima de grau IX, composta essencialmente por solos do Tipo III (Solos coerentes moles e muito moles, solos incoerentes soltos), que podem introduzir alterações estruturais nos terrenos com graves conseqüências para as construções projetadas no âmbito deste estudo. De assinalar ainda que a área de estudo se encontra classificada na Planta de Ordenamento do PDM de Vila Franca de Xira como sendo “área muito condicionada à construção”, o que justificaria, de acordo com o Regulamento do PDM, a implementação de “sistemas de monitorização e observação cuja existência, no entanto, não está evidenciada no EIA.
4. Noutro prisma, as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro, no Regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental, vieram consagrar a necessidade de se avaliar não só os riscos do projeto para o ambiente, mas também os riscos do ambiente sobre o projeto, avaliando-se a sua vulnerabilidade e resiliência perante situações de ocorrência de acidentes graves e de catástrofes e os efeitos daí decorrentes. Encontram-se referências ao Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste, Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo sendo omissa a referência ao Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil de Vila Franca de Xira, denotando-se uma importante insuficiência no detalhe da informação face à tipificação e gravidade de todos os riscos a que a área de estudo possa, estar exposta, embora existindo informação dispersa sobre alguns riscos mais significativos (sismos, inundações e incêndios rurais).
5. Por outro lado, na análise SWAT realizada são identificadas ameaças e pontos fracos, mas não existe nenhuma referência aos riscos naturais, cujos impactos associados (designadamente à ocorrência de cheias/inundações com períodos de retorno superiores a 100 anos ou à ocorrência de sismos próximos e tsunamis) poderão ser significativos. O risco potencial associado ao arrastamento, por inundação, de matérias perigosas que venham a ser armazenadas na Plataforma também não se encontra considerado.
6. Adicionalmente, o projeto em causa, ao prever uma dotação global superior a 4.000 pessoas presentes, constitui-se como um importante fator dinamizador para o incremento dos níveis de vulnerabilidade local já existentes, pelo surgimento de novos elementos expostos, que necessariamente aumenta de forma muito significativa o grau de risco associado.
7. Neste contexto, considera-se que o Estudo de Impacte Ambiental analisado não apresenta, na sua atual configuração, uma orientação clara para a aplicação dos princípios da prevenção e da precaução expressos na Lei de Bases da Proteção Civil, carecendo de um nível de detalhe substancialmente mais significativo quanto à consideração dos seus impactes ao nível do risco existente e quanto à previsão de medidas de mitigação orientadas para a redução da vulnerabilidade dos novos elementos expostos que irão surgir. Em

particular, considera-se que deverá ser clara a concretização do objetivo de salvaguarda da população, atendendo à sua elevada concentração, considerando-se que não deve ser comprometida a salvaguarda da população em risco.

Face ao exposto, e atentas as importantes lacunas identificadas ao nível da consideração de disposições orientadas para a segurança de pessoas e bens, quer na caracterização da situação de referência, quer na identificação de medidas de minimização, a **ANEPC pronuncia-se desfavoravelmente** ao teor do Estudo de Impacte Ambiental, na sua atual configuração.

Defesa Nacional

Informa que analisados os elementos enviados, verificou-se que a área de implantação em análise é abrangida pela servidão militar do Depósito Geral de Material da Força Aérea, localizada em Alverca do Ribatejo, concelho de Vila Franca de Xira, Decreto nº 3/2007 de 2 de março, Zona de servidão H2 "corredor de acesso", a qual para a área de intervenção em análise, estabelece restrições à constituição de obstáculos acima da altitude máxima 152,88 m.

Mais informa que nos termos da referida servidão, os projetos de execução referentes a cada uma das edificações a erigir na área em estudo, com a implantação cortes e alçados devidamente cotados, dever ser remetido ao MDN/Força Aérea Portuguesa para emissão de autorização.

ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil

Esta entidade informa que a área em apreço e relativa ao projeto " Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo" não é abrangida por qualquer servidão aeronáutica civil, zona de proteção de infraestruturas aeronáuticas civis ou pistas para ultraleves autorizadas pela ANAC.

Não se encontra também na proximidade de pontos de recolha de água por aeronaves envolvidas ao combate de incêndios rurais (pontos de *scooping*).

Uma vez que não se prevê a constituição de elementos que se possam caracterizar como obstáculos à navegação aérea, conforme definido na Circular de Informação Aeronáutica (CIA) 10/03 de 6 de maio, "Limitações em Altura e Balizagem de Obstáculos Artificiais à Navegação Aérea", o parecer da ANAC é favorável ao projeto.

EPAL - Empresa Portuguesa das Águas Livres, S.A.

A EPAL, informa que na sequência da análise efetuada aos elementos rececionados, não existem quaisquer infraestruturas da responsabilidade da EPAL na envolvente da área em questão pelo que nada tem a obstar ao desenvolvimento do projeto.

Águas do Tejo Atlântico, S.A.

Esta entidade informa que se mantém as ligações ao sistema de saneamento concessionado à Águas do Tejo Atlântico conforme declaração de 7 de junho de 2021 e parecer remetido aos SMAS de 12 de fevereiro de 2021, que se encontram no anexo I do presente parecer, pelo que não tem qualquer objeção à continuidade do projeto.

Declaração de 7 de Junho de 2021:

A ÁGUAS DO TEJO ATLÂNTICO, S.A., atual responsável pela gestão e exploração do sistema de saneamento "em alta" da Grande Lisboa e Oeste, onde se inclui o Concelho de Vila Franca de Xira, informa que, após reanálise do projeto em janeiro de 2021, o subsistema de Vila Franca de Xira tem capacidade de receber os efluentes provenientes da Plataforma Logística de Castanheira, localizada nos Lavradores, garantindo-se o seu transporte e tratamento na Fábrica da Água de Vila Franca de Xira, nos termos do parecer remetido aos SMAS em 12.02.2021 com ref. 500629-202102 e que se remete em anexo.

Relembramos que as ligações aprovadas apenas consideram que o efluente é água residual urbana. Caso no futuramente esteja previsto a ligação de efluente com características de águas residuais industriais, deverão instruir processo e solicitar aprovação prévia junto dos SMAS.

As ligações viabilizadas têm as seguintes características de acordo com os elementos do projeto:

- *Ligação à câmara de visita CV.8 do intercetor da Castanheira com caudal médio diário de 102.27 m³/dia;*
- *Ligação à câmara de visita CV. 15 do emissário da Rua do Carril com caudal médio diário de 10.79 m³/dia.*

REN - Redes Energéticas Nacionais, S.A.

REN - Gasodutos, S.A.

Esta entidade informa que a **REN-Gasodutos, S.A.** (REN) é a concessionária da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTG) em regime de serviço público. A RNTG é constituída pelas redes de gasodutos de alta pressão (com pressões de serviço superiores a 20 bar) e pelas estações de superfície com funções de seccionamento, derivação e/ou de redução de pressão e medição de gás natural para ligação às redes de distribuição.

Ao longo de toda a extensão da RNTG encontra-se constituída, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 11/94, de 13 de janeiro, uma faixa de servidão de gás natural com 20 m de largura centrada no eixo longitudinal do gasoduto. No interior da referida faixa, o uso do solo tem as seguintes restrições:

- Proibição de arar ou cavar a mais de 0,50 m de profundidade a menos de 2 m do eixo longitudinal do gasoduto;
- Proibição de plantação de árvores ou arbustos a menos de 5 m do eixo longitudinal do gasoduto;
- Proibição de qualquer tipo de construção, mesmo provisória, a menos de 10 m do eixo longitudinal do gasoduto.

Análise de interferências com a RNTG:

Considerando o regime de servidões acima exposto, esclarece que quaisquer projetos que possam afetar, direta ou indiretamente, as infraestruturas da RNTG, carecem de uma análise prévia por parte da REN, de modo a poderem ser estudadas e implementadas as medidas de compatibilização e/ou de proteção consideradas necessárias ao cumprimento dos requisitos técnicos e legais acima descritos. Para o efeito, os promotores de projetos que preconizem quaisquer situações de interferência com as infraestruturas da RNTG, devem obrigatoriamente submeter à REN, com a devida antecedência, os seguintes elementos mínimos para nossa apreciação e emissão de parecer:

- a) Memória descritiva e justificativa com a identificação do projeto e da necessidade de interferir com as infraestruturas da RNTG;
- b) Planta de localização da interferência em formato vetorial (dwg, kmz e/ou *shapefile*) e georreferenciado (no sistema ETRS89/TM06);
- c) Planta / perfil a escala adequada à pormenorização e análise da interferência.

Adicionalmente, a Portaria n.º 142/2011, de 6 de abril, impõe um afastamento mínimo de 25 metros entre o eixo longitudinal do gasoduto e qualquer edifício habitado e 75 metros a qualquer edifício que receba público. Estes afastamentos podem ser reduzidos para 10 metros caso de adotem medidas adicionais de proteção ao gasoduto.

Para viabilização dos estudos e verificação da existência de eventuais situações de interferência com as nossas infraestruturas, tendo em consideração as condições de interferência indicadas, anexamos ficheiro em formato vetorial (ACAD ou SHAPEFILE) e georreferenciado (ETRS89-TM06) com o cadastro das infraestruturas da RNTG na área pretendida.

Alerta que a REN apenas promoverá o início da análise de processos de interferência que nos sejam apresentados com os elementos mínimos atrás indicados e com a planta de localização no formato indicado (vetorial e georreferenciado).

Caso a análise àqueles elementos mínimos venha a concluir pela necessidade de estudos adicionais, os mesmos serão solicitados ao promotor em fase posterior.

REN - Rede Elétrica Nacional, S.A.

Informa que a REN - Rede Elétrica Nacional, S.A. é a concessionária da Rede Nacional de Transporte de eletricidade (RNT) em regime de serviço público. A RNT é constituída pelas linhas e subestações de tensão superior a 110 kV, as interligações, as instalações para operação da Rede e a Rede de Telecomunicações de Segurança.

Como concessionária da RNT compete designadamente à REN:

- Garantir a segurança de abastecimento de energia à rede da distribuição em termos de aumento da capacidade de oferta e da melhoria da qualidade de serviço;
- Garantir a integração da nova geração de energia (em particular a partir de fontes renováveis);
- Gerir a RNT nas vertentes de planeamento, projeto, construção, operação e manutenção;
- Planeamento da RNT por um período de 10 anos;
- Garantir o funcionamento dos mercados de energia (nomeadamente quanto às interligações).

Associadas às infraestruturas da RNT encontram-se constituídas servidões de utilidade pública (de acordo com os n.ºs 2 e 3 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 29/2006 atualizado pelo Decreto-Lei n.º 215-A/2012) sobre os imóveis

sobrepassados, as quais não implicam necessariamente uma expropriação, mas sim uma servidão de passagem com a correspondente indemnização pelas restrições ou perdas de uso do solo no presente e em futuro, continuando os terrenos na posse dos seus legítimos proprietários.

A constituição das servidões decorre igualmente do Regulamento de Licenças para Instalações Elétricas aprovado pelo Decreto-Lei n.º 26852, de 30 de julho de 1936, com as atualizações introduzidas pelos Decreto-lei n.º 446/76, Decreto-lei n.º 186/90 e Decreto Regulamentar n.º 38/90.

A servidão de passagem associada às linhas da RNT consiste na reserva do afastamento necessário à manutenção das distâncias de segurança aos diversos tipos de obstáculos (e.g. edifícios, solos, estradas, árvores), considerados os condutores das linhas nas condições definidas pelo Regulamento de Segurança de Linhas Aéreas de Alta Tensão (RSLEAT), Tabela 1.

Tabela 1 - Afastamentos mínimos dos obstáculos aos condutores de linhas elétricas aéreas (m).

<i>Obstáculos</i>	150 kV	220 kV	400 kV
Solo	6,8	7,1	8
Árvores	3,1	3,7	5
Edifícios	4,2	4,7	6
Estradas	7,8	8,5	10,3
Vias férreas não eletrificadas	7,8	8,5	10,3
Vias férreas eletrificadas	14	15	16
Outras linhas aéreas	4 ^(a)	5 ^(a)	7 ^(a)
Obstáculos diversos (Semáforos, iluminação pública)	3,2	3,7	5

^(a) Considerando o ponto de cruzamento a 200 m do apoio mais próximo

Como disposto no RSLEAT, está também definida uma zona de proteção da linha com uma largura máxima de quarenta e cinco metros centrada no seu eixo, na qual são condicionadas ou sujeitas a autorização prévia algumas atividades.

Refira-se ainda que, de acordo com Decreto-Lei nº 11/2018 de 15 de fevereiro, designadamente no artigo 7º, não é permitida a construção de novas linhas da RNT com distâncias inferiores a 22,5 m medidos na horizontal a infraestruturas sensíveis e vice versa. O mesmo diploma define como infraestruturas sensíveis: unidades de saúde e equipados; quaisquer estabelecimentos de ensino ou afins, como creches ou jardins de infância; lares da terceira idade, asilos e afins; parques e zonas de recreio infantil; espaços, instalações e equipamentos desportivos; edifícios residenciais e moradias destinadas a residência permanente.

Análise de interferências com a RNT:

Considerando o regime de servidões acima exposto, esclarece que quaisquer projetos que possam afetar, direta ou indiretamente, as infraestruturas da RNT, carecem de uma análise prévia por parte da REN, de modo a poderem ser estudadas e implementadas as medidas de compatibilização e/ou de proteção consideradas necessárias ao cumprimento dos requisitos técnicos e legais acima descritos. Para o efeito, os promotores de projetos no interior do lotes que preconizem quaisquer situações de interferência com as infraestruturas da RNT, devem obrigatoriamente submeter à REN, para os endereços físico e/ou eletrónico indicados em assinatura e com a devida antecedência, os seguintes elementos mínimos para apreciação e emissão de parecer:

- Memória descritiva e justificativa com a identificação do projeto e da necessidade de interferir com as infraestruturas da RNT;
- Planta de localização da interferência em formato vetorial (dwg, kmz e/ou *shapefile*) e georreferenciado (no sistema ETRS89/TM06);
- Planta / perfil a escala adequada à pormenorização e análise da interferência.

Para viabilização dos estudos e verificação da existência de eventuais situações de interferência com as nossas infraestruturas, tendo em consideração as condições de interferência indicadas, anexamos ficheiro em formato vetorial (ACAD ou SHAPEFILE) e georreferenciado (ETRS89-TM06) com o cadastro das infraestruturas da RNT na área pretendida.

Alertamos que a REN apenas promoverá o início da análise de processos de interferência que nos sejam apresentados com os elementos mínimos atrás indicados e com a planta de localização no formato indicado (vetorial e georreferenciado).

Caso a análise àqueles elementos mínimos venha a concluir pela necessidade de estudos adicionais, os mesmos serão solicitados ao promotor em fase posterior.

E-REDES

Esta entidade informa que:

Verifica-se que a Área do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Projeto (conforme Planta em Anexo), interfere ou tem na sua vizinhança, infraestruturas elétricas de Alta Tensão e Média Tensão, integradas na Rede Elétrica de Serviço Público (RESP) e concessionadas à E-REDES.

Em Alta Tensão a 60 kV, a referida área é atravessada pelos traçados aéreos das Linhas (1) “LN 1114L56116 Vale do Tejo - C.P. Vila Franca I” (TRA2|AP8-AP12) e (2) “LN 1114L56117 Vale do Tejo - C.P. Vila Franca II” (TRA3/4/6|AP8-AP11) (conforme Planta em Anexo).

A área do referido EIA é atravessada ou aproximada pelos traçados aéreos e subterrâneos de diversas Linhas de Média Tensão a 30 kV, (1) “LN 1114L30108” (Atravessamento TRA15/20/22/32/34|AP8-AP14), (2) “LN 1114L30109” (Atravessamento TRA5/7/19|AP8- AP14), (3) “LN 1114L3010855” (Atravessamento TRA1|Apoio de Derivação APD9-PT de serviço particular), (4) “LN 1114L3010938” (Atravessamento TRA2/3|Apoio de Derivação APD10-P2 e Aproximação TRA4/5|AP2-AP4-PT de serviço particular), (5) “LN 1114L3010833” (Atravessamento TRA1/4|Apoio de Derivação APD11-AP2), (6) “LN 1114L33105” (Atravessamento TRA16/32|AP19-AP24), (7) “LN 1114L3010850” (Aproximação TRA1|Apoio de Derivação APD14-PT de distribuição “PT 1114D37927 Canil Municipal”), (8) “LN 1114L3010952” (Aproximação TRA1/4|Apoio de Derivação APD4-AP2), (9) “LN 1114L3010964” (Aproximação TRA1/TRS2|Apoio de Derivação APD2-PS de distribuição “1114P3905300 E.N.1 / Quinta das Areias”) e (10) “LN 1114L33216” (Aproximação TRS6) (conforme Planta em Anexo).

Encontra-se prevista a desmontagem de diversos traçados aéreos dos atravessamentos e aproximações de várias das mencionadas Linhas de Média Tensão a 30 kV (conforme zona a tracejado indicada na Planta em Anexo).

Todas as intervenções no âmbito da execução do EIA do Projeto, ficam obrigadas a respeitar as servidões administrativas constituídas, com a inerente limitação do uso do solo sob as infraestruturas da RESP, decorrente, nomeadamente, da necessidade do estrito cumprimento das condições regulamentares expressas no Regulamento de Segurança de Linhas Elétricas de Alta Tensão (RSLEAT) aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 1/92 de 18 de fevereiro, bem como das normas e recomendações da DGEG e da E-REDES em matéria técnica.

Informa que, por efeito das servidões administrativas associadas às infraestruturas da RESP, os proprietários ou locatários dos terrenos na área do EIA, ficam obrigados a:

- (i) permitir a entrada nas suas propriedades das pessoas encarregadas de estudos, construção, manutenção, reparação ou vigilância dessas infraestruturas, bem como a permitir a ocupação das suas propriedades enquanto durarem os correspondentes trabalhos, em regime de acesso de 24 horas;
- (ii) não efetuar nenhuns trabalhos e sondagens na vizinhança das referidas infraestruturas sem o prévio contacto e obtenção de autorização por parte da E-REDES;
- (iii) assegurar o acesso aos apoios das linhas, por corredores viários de 6 metros de largura mínima e pendente máxima de 10%, o mais curtos possível e sem curvas acentuadas, permitindo a circulação de meios ligeiros e pesados como camião com grua;
- (iv) assegurar na envolvente dos apoios das linhas, uma área mínima de intervenção de 15 m x 15 m;
- (v) não consentir, nem conservar neles, plantações que possam prejudicar essas infraestruturas na sua exploração.

Alerta, ainda, para a necessidade de serem tomadas todas as precauções, sobretudo durante o decorrer de trabalhos, de modo a impedir a aproximação de pessoas, materiais e equipamentos, a distâncias inferiores aos valores dos afastamentos mínimos expressos no referido Regulamento de Segurança, sendo o promotor e a entidade executante considerados responsáveis, civil e criminalmente, por quaisquer prejuízos ou acidentes que venham a verificar-se como resultado do incumprimento das distâncias de segurança regulamentares.

Uma vez garantida a observância das condicionantes e precauções acima descritas, em prol da garantia da segurança de pessoas e bens, bem como o respeito das obrigações inerentes às servidões administrativas existentes, o referido projeto merece parecer favorável.

IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

Esta entidade informa que as competências do IMT, I.P., no âmbito das políticas sectoriais a prosseguirem na área abrangida pelo EIA, sobre matérias de natureza distinta, incidem em:

a) Questões concretas sobre as infraestruturas de transporte, rodo e ferroviárias e a articulação com os respetivos Programas Nacionais;

b) Questões estratégicas e estruturantes para a definição da política de mobilidade e transportes, nomeadamente a racionalização da utilização do automóvel individual, a otimização da utilização do transporte coletivo e o incremento do uso quotidiano dos modos suaves no sistema de transportes;

Neste contexto, tendo em consideração os elementos disponibilizados, e as competências deste Instituto, apresentam-se as seguintes considerações:

No que respeita às Infraestruturas Rodoviárias e Ferroviárias, deverá ser tido em consideração o disposto, respetivamente, no Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto-Lei nº 222/98, de 17 de julho, e na Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, que aprova em anexo, o Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), bem como as disposições legais respeitantes às infraestruturas ferroviárias e ao domínio público ferroviário (DPF), constantes no DL n.º 276/2003, de 4 de Novembro.

Neste contexto, e considerando os potenciais impactes do projeto sobre as infraestruturas rodo e ferroviárias existentes nas proximidades da área objeto de estudo, e nomeadamente no que respeita à A1 e à Linha do Norte, solicitou, o IMT, o parecer das respetivas concessionárias:

♣ Linha do Norte - Concessões Infraestruturas de Portugal (I.P., S.A.)

♣ A1 - Brisa Concessão Rodoviária (BCR). A análise da Brisa Concessão Rodoviária (BCR), remetida ao IMT, IP (vd. anexo Parecer Brisa Concessão Rodoviária, sff), refere:

"(...) verifica-se que as alterações propostas não são claras, nomeadamente nas inserções da Rua do Viaduto Sobre o C.F., da Rua da Estação, da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra e, nomeadamente, da Estrada do Bairro na referida rotunda, a qual surge afetada na sua funcionalidade por uma nova inserção que não se percebe se é de sentido único ou em ambos os sentidos. Neste contexto, face ao exposto, considera-se que esta situação poderá conflitar com o objeto da Concessão BCR, pelo que se considera que é indispensável o aprofundamento deste tema de modo a clarificar as observações e as opções propostas pelo promotor." Manifestando, a Brisa Concessão Rodoviária (BCR), a sua disponibilidade para quaisquer outros esclarecimentos quanto a estas questões.

No que dirá respeito à IP, SA, é do conhecimento do IMT, IP, que as questões relacionadas com as condicionantes a ter em linha de conta, têm sido diretamente esclarecidas com o promotor no âmbito das suas competências na qualidade de administração rodoviária e entidade gestora da via-férrea e que, de igual forma, foi solicitado, pela CCDR-LVT, o parecer da IP, SA, relativamente ao presente EIA.

Neste sentido, terão de ser tidas em conta as condicionantes observadas por aquelas entidades no que respeita às confrontações com os domínios público rodo e ferroviário.

No que respeita ao Estudo de Tráfego apresentado ao IMT, em termos de planeamento, consideram-se ajustados os indicadores da Tabela 1-Quadro de Áreas (página 15, do Estudo de Tráfego), nomeadamente na consideração do índice de impermeabilização máximo de 65%, em conformidade com o previsto no PDM de Vila Franca de Xira.

A zona empresarial de Varizela, considerada como exemplo comparativo do método de cálculo (página 19, do Estudo de Tráfego) constitui um conjunto de áreas industriais com diversas atividades alguma das quais de âmbito logístico, podendo não ser comparável a loteamentos de grandes superfícies logísticas.

Contudo, tendo em atenção que o futuro uso das áreas do loteamento em estudo pode vir a estar relacionado com a logística urbana, dada a sua inserção na área Metropolitana de Lisboa, a quantificação dos veículos ligeiros e percentagem de pesados, poderá corresponder à realidade pretendida.

No que diz respeito às Tabelas 5 e 6 - Resumos das horas de ponta (páginas 24 e 25, do Estudo de Tráfego) considera-se que a percentagem de pesados de 5% é relativamente baixa, quando associada a zonas logísticas, onde se considera na generalidade mais apropriadas taxas $\geq 10\%$.

Tendo em consideração a interface de transporte de mercadorias por caminho de ferro, poderá ser aceitável que, em logística urbana, a taxa de pesados possa vir a corresponder a 5% num critério otimista.

Em resumo considera-se que quer análise da capacidade das vias internas da Zona Logística através do estudo dos níveis de Serviço pelo método HCM2010, quer a análise da capacidade das rotundas pelo método TRL (e com raios bastante superiores ao exigido na normativa relacionada), se encontram bem elaborados.

Em conclusão considera-se que o Estudo de tráfego se encontra em conformidade, garantindo, com um horizonte de 10 anos, uma reserva de capacidade nas rotundas sem implicações inconvenientes no funcionamento do Nó da A1 bem como na Praça de Portagem, os quais foram também dimensionados para a atividade logística.

Deverá ainda ser tido em conta o quadro legal relativo a ruído ambiente, nomeadamente o disposto no Decreto-lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, que aprova o Regulamento Geral de Ruído (RGR), na sua redação atual, bem como o disposto no Decreto-lei n.º 146/2006, de 31 de Julho, alterado e republicado pelo Decreto-lei n.º 136-A/2019, nomeadamente tendo em conta a existência de Grandes Infraestruturas de Transporte (GIT).

Outras questões:

♣ No documento Resumo Não Técnico - Aditamento é estimado que a fase de construção tenha uma duração de 8 meses e que a instalação e funcionamento das atividades deverá ocorrer em 2022, no entanto, no ponto 3.2.6. - Fase de funcionamento, do EIA, o proponente estima que em 2023 as atividades previstas para a PLCR deverão estar

instaladas e a laborar.

♣ Consultada a plataforma *Google Earth*, na imagem disponibilizada, datada de 26/08/2021, verifica-se que já se encontram a ser executados trabalhos de terraplanagem, nomeadamente:



Fonte: Google Earth

♣ Considerando que, conforme referido, o projeto atual prevê a constituição de, apenas, 3 lotes, não deverá ser apresentada no Relatório Síntese, referência ao tráfego gerado relativamente ao lote 4 (que constaria do projeto anterior), conforme consta do Quadro 3.3 - Tráfego gerado pela PLCR, do ponto 3.3. (página 53, do Relatório Síntese);

♣ Alerta-se para a necessária correção da legenda da Figura 3.15, do ponto 3.2.7.2. Intervenções na rede viária envolvente (3.2.5. Fase de construção), uma vez que onde se lê Perfil tipo da intervenção na EN 1237, deverá ler-se Perfil tipo da intervenção no Caminho Municipal - CM 1237 (página 52 do Relatório Síntese);

♣ Deverá ser tido em conta que o Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC 2030), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho, revoga o Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2020/2030 (PNAC), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 56/2015, de 30 de julho, pelo que a referência ao PNAC, no Quadro estratégico para a política climática, do ponto 4.4. - Clima, Alterações Climáticas e Qualidade do Ar Clima e Alterações Climáticas (página 108, do Relatório Síntese), não será devida;

♣ Aconselha-se a consideração da análise e avaliação do impacto do projeto sobre o clima e da vulnerabilidade do projeto às alterações climáticas, conforme previsto na alínea f), do ponto 5., do Anexo V (Conteúdo mínimo do EIA), do Decreto-Lei n.º 152-B/20171, de 11 de dezembro, considerando que os transportes, e em particular os transportes rodoviários, constituem uma das principais fontes de emissão de gases com efeito de estufa, e que, conforme referido no EIA, a área de implantação do projeto se localiza numa zona com risco potencial significativo de inundação e próxima de zonas inundáveis para um período de retorno de 100 anos. Salienta-se, ainda, que, e conforme referido no Relatório Síntese, o Relatório Ambiental (RA), da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), do Plano Diretor Municipal (PDM) de Vila Franca de Xira, refere que: a criação de espaços multiusos em áreas inundáveis deverá ser acompanhada por estudos específicos de vulnerabilidade ao risco de cheias, face aos riscos potenciais para os bens materiais e as populações utentes respetivas.

Refira-se que não é apresentada a análise de risco, apenas uma breve referência no ponto 7. - Riscos do Projeto, que, no entanto, não inclui esta matéria.

Infraestruturas de Portugal

Esta entidade informa que: A infraestruturas de Portugal, S.A. resulta da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional - REFER, EPE (REFER) e a EP - Estradas de Portugal, S.A. (EP), consagrada no dia 1 de junho de 2015, na sequência da publicação do Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, tendo as referidas entidades efetuado pronúncias no âmbito de procedimentos de EIA da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo efetuados anteriormente e que culminaram com a publicação da DIA que entretanto caducou.

Em 27 de abril de 2015 foi publicada a Lei 34/2015 que aprovou o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), que consagra o papel da Infraestruturas de Portugal, S.A., enquanto administração rodoviária e que, entre outras, altera as zonas de servidão *non aedificandi* das autoestradas.

O projeto da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo interfere com infraestruturas rodoviárias (A1) e ferroviárias (Linha do Norte) sob jurisdição da IP, enquanto administração rodoviária e gestora da rede ferroviária

nacional.

O projeto atual da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo, no que diz respeito às propostas de acessibilidades, em termos gerais, não apresenta alterações relativamente ao projeto anterior, sendo de referir que o Nó da A1 que proporciona a ligação da plataforma à rede rodoviária nacional foi aberto ao tráfego em 2012, bem como os acessos locais e a ligação à EN1, em resultado de protocolo estabelecido entre o promotor da plataforma logística à data, a Brisa, a Câmara de Vila Franca de Xira e a Estradas de Portugal, S.A. e o InIR, I.P. - Instituto de InfraEstruturas Rodoviárias, I.P., entretanto integrado no Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P. (IMT).

No que diz respeito às infraestruturas rodoviárias que ainda não estão construídas e que têm impacto nas infraestruturas das redes rodoviária e ferroviária nacionais, nomeadamente a ligação da Estrada do Bairro à rotunda de ligação à A1 e às designadas rotundas Norte e Sul, que confrontam com o domínio público ferroviário, o projeto não apresenta o detalhe e desenvolvimento necessário à avaliação do ponto de vista da segurança rodoviária, estrutural e funcional, bem como dominial, pelo que os respetivos projetos de execução deverão ser submetidos à aprovação da IP que, nesse âmbito, promoverá a consulta prévia da Brisa Concessão Rodoviária, enquanto entidade gestora da Concessão Brisa, e promoverá o respetivo licenciamento, nos termos do n.º 1 do art.º 42.º do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, sem prejuízo das competências do IMT, enquanto representante do Estado no Contrato de Concessão Rodoviária.

No que diz respeito às edificações que serão construídas em cada um dos lotes, deverão ser salvaguardadas as zonas *non aedificandi* das vias rodoviárias, nos termos do art.º 32.º do EERRN, e da Linha do Norte, nos termos do art.º 15.º e 16.º do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro.

Face ao exposto, emite-se parecer favorável condicionado à instrução junto da IP, em fase de projeto de execução, de pedido de licenciamento do acesso da Estrada do Bairro à rotunda de ligação à A1, nos termos do n.º 1 do art.º 42.º do EERRN, de pedido de parecer prévio relativo a edificações que se situem em zona de respeito, nos termos do n.º 2 do art.º 42.º do mesmo estatuto e pedido de parecer prévio relativo às rotundas Norte e Sul, nos termos do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro.

CONCLUSÕES

A Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo, localiza-se no lugar de Lavrados, União das Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras, concelho de Vila Franca de Xira, a cerca de 5 km a norte da sede do concelho.

O objetivo do presente projeto consiste:

- Criação de infraestruturas vocacionadas para o apoio à atividade logística;
- Melhoria da oferta qualificada de infraestruturas e equipamentos logísticos;
- Disponibilização de armazéns de pequena dimensão para pequenas e médias empresas (PME's);
- Aumento da competitividade das empresas do sector logístico;
- Potenciar a criação de um “*cluster*” logístico no concelho de Vila Franca de Xira e concelhos limítrofes;

A Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo funcionará em complemento à Plataforma Logística Lisboa Norte aproveitando um nicho de ausência de oferta desta última, pois haverá a possibilidade de oferecer armazéns de menor dimensão, em áreas individualizadas desde os 600 m² com características para logística de pequena dimensão, contrariamente à PLLN que apenas oferece armazéns com o mínimo de 2.500 m².

Assim, conforme descrição sucinta constante no presente parecer, verificou-se, após a apreciação dos potenciais efeitos decorrentes do projeto, que:

No que diz respeito ao **Ordenamento do Território**, a área de intervenção do EIA é abrangida pelo Plano Regional de Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML) Inserindo-se na **UT 14 - Carregado/Ota/Azambuja** a existência de áreas de grande dinamismo em termos de localização industrial, de armazenagem e de atividades logísticas, sediadas no Carregado e em Vila Nova da Rainha as quais já revelam algum congestionamento. Destaca-se a referência (datada) ao novo aeroporto da Ota, quando se refere a Alenquer, Azambuja e Carregado como três polos urbanos desta unidade, todos apresentando fragilidades face à localização do novo aeroporto.

O PROTAML é instrumento que já era eficaz e em vigor à data de elaboração do

	<p>PDM de Vila Franca de Xira pelo que este terá de estar em conformidade com o seu conteúdo pelo que neste âmbito aplica-se a apreciação no âmbito do PDM abaixo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relativamente à conformidade com a disciplina do PDM em vigor (alterado e republicado Aviso n.º 12851/2019 de 09/02) considera-se a área de 383.418,64 m² afeta ao projeto, considerando as cedências efetuadas. <p>É integralmente localizada em “Área de Risco Geotécnico - Área muito condicionada à construção” e em “Zonas Inundáveis”, aplicando-se o disposto nos artigos 101º e 102º do regulamento, respetivamente.</p> <p>Estando expressamente prevista a construção de aterros em zona inundável, não estará cumprido o disposto na alínea c) do n.º 3 do artigo 102.º (redação do PDM em vigor).</p> <p>Colocada essa situação, importa referir que à data do EIA com DIA emitida em 10/01/2013, em que vigorava o mesmo PDM (revisão) com a redação do Aviso de 2010, remeteu-se para a aplicação do n.º 1 do artigo 102º que estabelecia a prevalência da disciplina da UOPG - U1 (n.º 4 do artigo 103º) por estarem em causa edificações para diferentes usos, ou seja, sem fazer menção ao condicionamento específico à execução de aterros constante da linha c) do n.º 3 do artigo 94º do PDM (à data).</p> <p>Entende-se que a leitura/apreciação feita à data, conforme descrito atrás, não colide nem afasta a necessidade de considerar/cumprir hoje o disposto na alínea c) do n.º 3 do artigo 102.º que interdita a execução de aterros (expressamente previstos no EIA).</p> <p>Acresce que não se afigura previsto/assegurado o usufruto público nos termos da alínea b) do n.º 6 do mesmo artigo 102º.</p> <p>A totalidade da área está classificada como Solo Urbano (artigo 48.º e artigo 49.º - Disposições comuns), nas categorias de “Solo urbanizado _ Espaços de Multiusos” (23.795,0 m²), “Solo cuja Urbanização seja Possível Programar - Espaços para multiusos” (354.330,0 m²) e ainda “Solos afetos á Estrutura Ecológica Urbana” (5.290,0 m).</p> <p>Entende-se, ainda, não haver conformidade do perfil das vias relativamente ao disposto na alínea d) do n.º 4 do artigo 106.º uma vez que o projeto não prevê espaço para estacionamento e para passeio de um lado da via.</p> <p>Esta é matéria que caberá à CM apreciar/concluir, considerando a justificação dada pelo requerente para esta opção técnica.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Na área de intervenção do projeto, existem duas faixas classificadas na Reserva Ecológica Nacional (REN), uma na faixa de proteção à Vala do Carril, a outra a faixa de proteção da A1, sobre as tipologias, respetivamente, “zonas ameaçadas pelas cheias”, “áreas de máxima infiltração” e “linhas de água”. <p>Conclui-se que as ações de estabilização dos taludes na linha de água integrada na REN com as valas de ligação e de melhoramento, alargamento de plataformas e de faixas de rodagem de vias e caminhos públicos existentes, nomeadamente a estrada do Bairro e a estrada do Porto de Areia estão isentas de comunicação prévia, contrariamente à execução do pontão ou pequena ponte para atravessamento rodoviário e pedonal que está sujeita a esse procedimento junto da CCDRLVT</p> <p>No entanto, porque não se verifica conformidade com o PDM de Vila Franca de Xira e a APA/ARHTO emite parecer desfavorável e estando em sede de procedimento de AIA, para efeitos do n.º 7 do artigo 24º do mesmo diploma emite-se parecer desfavorável pelo que não fica determinada/assumida a não rejeição da comunicação prévia.</p> <p>Assim, com os pressupostos atuais a pronúncia do OT é desfavorável logo não há autorização no âmbito da REN.</p> <p>A Câmara Municipal em esclarecimentos adicionais, informa que o projeto está em conformidade com o PDM, uma vez que este se insere na Unidade Operativa de Planeamento e Gestão - U1 - Expansão da Plataforma Logística (artigo 110º do regulamento do PDM) onde, de acordo com o n.º 1 do mesmo artigo “<i>As Unidade Operativa de Planeamento e Gestão...prevalecendo as suas disposições sobre as restantes do presente Regulamento.</i>” Neste pressuposto, verifica-se no articulado do artigo 111º do regulamento do PDM, a necessidade de aprovação</p>
--	---

de estudo hidráulico e hidrológico. Mais informa que:

O estudo hidráulico e hidrológico realizado indicou as medidas a adotar para viabilizar a ocupação, sendo uma delas os aterros.

Relativamente ao acima referido salienta-se que, de acordo com o parecer da APA/ARHTO, entidade competente nesta matéria, a solução em aterro não é viável tendo sido emitido parecer desfavorável.

No que concerne ao fator ambiental **Socio economia**, e para a fase de construção do projeto estima-se a que seja necessária uma média de 30 trabalhadores. Espera-se que o efeito na criação de emprego se traduza num impacte positivo, direto, temporário, certo, de magnitude reduzida, reversível e escala regional. Dado que se prevê a mobilização de um volume de mão-de-obra que pode chegar aos cerca de 50 postos de trabalho diretos, este impacte será de baixa importância.

Durante a fase de funcionamento, atendendo à criação de novos postos de trabalho: 400 postos de trabalho diretos (resultado da atividade logística) e 560 postos de trabalho indiretos, dos quais cerca de 1/3 corresponderão a motoristas. Isto traduz num impacte positivo, de magnitude elevada, irreversível.

Foi efetuado um estudo de tráfego, onde se conclui que genericamente não se verificam constrangimentos em nenhuma das situações ou períodos temporais, estando o tráfego adequado às características da rede, pelo que não há impactes.

Relativamente aos **Recursos hídricos**,

A área de implantação do projeto, com cerca de 38 ha, localiza-se em zona inundável, assentando na construção em aterro, para, segundo o proponente, garantir a salvaguarda de pessoas e bens na área do projeto, face aos riscos de inundação identificados. No entanto, verifica-se que a solução proposta em aterro, impedindo o espriamento da cheia na área do projeto, agravará as condições de inundabilidade e o risco associado nas áreas envolventes. Por outro lado, no que respeita ao PDM em vigor, esta solução em aterro contraria o estabelecido no artigo 102º do Regulamento.

Nesta matéria, e não obstante a duração da fase de construção (8 meses), deverão ser tidas em conta as condições de inundabilidade na área do projeto, considerando-se que, associado à inundabilidade da área, existe agravamento do risco para pessoas e bens na área do projeto e na envolvente e que os impactes serão negativos e de significância determinada pelas características dos fenómenos que originem a ocorrência de inundações, não tendo sido previstas nem sendo possível a adoção de medidas de minimização que eliminem a situação do risco da obra na referida zona inundável.

A área abrangida pela proposta encontra-se classificada, de acordo com o PDM em vigor como Zona Inundável, sendo a solução de aterro a adotada para a implementação da PLC, o que é contrário às disposições do Regulamento do PDM em vigor.

A implantação da PLC em aterro tem impactes no espriamento e circulação da água na área do projeto e na área envolvente, durante a ocorrência duma cheia centenária, com ou sem simultaneidade do evento extremo com origem nas valas confinantes ou no rio Tejo.

Na Adenda ao Estudo Hidrológico e Hidráulico das cheias (EHH das Cheias, Gibb Portugal, outubro 2021), apresentada em fase de alegações, o proponente conclui que, da análise dos estudos consultados, a zona estudada apresenta *“vulnerabilidade ao risco de inundação, quer no presente, quer no futuro, no qual se espera um agravamento da taxa de subida do nível médio das águas do mar”*.

No que respeita à inundabilidade da área de projeto e no sentido de melhorar a fiabilidade dos resultados disponíveis, têm vindo a ser reformulados os exercícios de modelação, no âmbito do PGRI - 2º ciclo, tendo neste troço sido aplicado o cenário de ocorrência de cheia centenária no rio Tejo, correspondente a um caudal de 14 000 m³/s e cota de preia-mar de águas vivas máxima de 4,60 (Z.H.).

Cabe sublinhar que estas condições de fronteira são distintas das adotadas em análises anteriores, tendo em conta os seguintes aspetos:

- a transposição da Diretiva Inundações - DAGRI para o quadro legal nacional preconiza a ponderação do nível de risco associado à ocorrência de cheias;

- os estudos científicos entretanto realizados para análise de alturas de marés no estuário permitiram estabelecer a cota máxima de preia-mar de águas vivas atrás indicada.

Assim, com base na informação de suporte disponível, em resultado do recente exercício de modelação efetuado, é possível concluir que a área do projeto em apreço é totalmente inundável.

No que respeita à área envolvente do projeto, e tendo presente os resultados do exercício de modelação referido, verifica-se, com a realização do aterro previsto no projeto, com cotas de topo que impedem o espraiamento da cheia na área do projeto, um aumento das profundidades da água na área envolvente em zona inundável, com agravamento do risco associado.

Relativamente às valas adjacentes à área do projeto, cabe referir que não foi considerada, no exercício de modelação efetuado, a ocorrência de cheia nas valas conjugada com o cenário de cheia centenária no rio Tejo. Com a possibilidade de cheia nas valas em causa é exetável que resultem um pouco agravadas as condições de inundabilidade associadas ao rio Tejo.

De referir que a ANEPC salienta que o projeto se encontra localizado em zonas identificadas como *“apresentando suscetibilidade elevada a sismos, inundações e tsunamis (este último risco omissso nos documentos disponibilizados)”* e *“constitui-se como um importante fator dinamizador para o incremento dos níveis de vulnerabilidade local já existentes, pelo surgimento de novos elementos expostos, que necessariamente aumenta de forma muito significativa o grau de risco associado”*.

Relativamente ao fator ambiental **Geologia, Geomorfologia e Recursos Minerais**, prevê-se que os principais impactes na Geologia e Geomorfologia aconteçam na fase de construção, dado que a preparação do terreno, a movimentação de equipamentos e a construção do aterro, irão conduzir a uma compactação dos materiais geológicos, à diminuição da sua permeabilidade e à alteração da morfologia do terreno.

O terreno onde será desenvolvido o projeto encontra-se a cotas variáveis, entre 2,0 e 3,8, estando inserido em área inundável. Salienta-se ainda que área de projeto se desenvolve numa região de classe elevada para a suscetibilidade a sismos e *tsunamis*.

Acresce referir, conforme parecer da ANEPC, que a área do projeto corresponde a uma zona de intensidade sísmica máxima de grau IX, composta essencialmente por solos do Tipo III (Solos coerentes moles e muito moles, solos incoerentes soltos), que podem introduzir alterações estruturais nos terrenos com graves consequências para as construções projetadas no âmbito deste estudo.

Assim, para os Valores Geológicos, os impactes do projeto consideram-se negativos, de efeito direto, de duração permanente, irreversíveis, de magnitude reduzida e local, sendo no global negativos e pouco significativos. Por outro lado, os impactes da Geologia, especificamente da sismicidade, no projeto poderão ser negativos, de efeito direto, de duração temporária, irreversíveis, de magnitude muito elevada e muito significativos.

Por último, sublinha-se ainda que as formações geológicas presentes na área do projeto não apresentem características adequadas para a construção, sendo de considerar os impactes decorrentes de situações de instabilidade geotécnica, cuja análise não se enquadra nas competências do LNEG.

No que respeita ao fator ambiental **Solo e Uso do Solo**, e de acordo com o EIA verifica-se, na área do projeto, a existência de solos Incipientes, representados por Aluviossolos Modernos, Calcários, (Para-Solos Calcários) de textura mediana (Ac) e da textura pesada (Aac) e solos Halomórficos, representados por Solos Salinos, de Salinidade Moderada, de Aluviões, de textura pesada (Asac).

Quanto à capacidade de uso dos solos presentes o EIA refere que Cerca de 60% dos solos pertencem à classe de capacidade de uso A, com capacidade de utilização agrícola muito elevada, com poucas ou nenhuma limitações, sem ou com riscos de erosão ligeiros e privilegiados para utilização agrícola intensiva. Os restantes solos, apresentam classe de capacidade de uso Ch, solos com aptidão

	<p>agrícola pouco intensiva, em que o excesso de água constitui o principal fator limitante da sua utilização ou condicionador dos riscos a que o solo está sujeito.</p> <p>Relativamente ao uso atual do solo, a área do projeto é ocupada essencialmente por áreas agrícolas (≈ 95%) e o restante por territórios artificializados.</p> <p>As principais atividades geradoras de impacte ambiental no solo e no uso do solo ocorrem essencialmente na fase de construção. Nesta fase, os trabalhos de limpeza de terrenos e de movimentação de terras, tornarão os solos mais suscetíveis à ação dos agentes erosivos, podendo ainda ocorrer o seu arrastamento, deslizamento, compactação e degradação física, devido à movimentação de máquinas e veículos e à alteração do seu perfil. Considera-se, tendo em conta a capacidade dos solos, que estes impactes são negativos, significativos e diretos, permanentes, certos, de magnitude elevada, irreversíveis e locais.</p> <p>Podem também ocorrer derrames acidentais de substâncias poluentes (combustíveis, óleos e outras substâncias químicas). Este impacte considera-se negativo, com alguma probabilidade, direto, de magnitude reduzida, local e pouco significativo (face à magnitude e probabilidade).</p> <p>Salienta-se que estes impactes já se fazem sentir uma vez que o proponente já iniciou as operações de construção da plataforma logística, conforme se constatou na visita da Comissão de Avaliação à área do projeto.</p> <p>A utilização do solo mudará drástica e praticamente por completo, de uso agrícola para uma ocupação de terrenos artificializados. Os trabalhos de construção referentes às áreas que terão uma utilização industrial, serão desenvolvidos sobre uma plataforma de aterro determinando a ocupação de longo prazo dos solos, impedindo a sua recuperação, e conseqüentemente a regeneração do coberto vegetal dessas áreas.</p> <p>No que concerne ao Património Cultural, e no que respeita à prospeção arqueológica esta foi realizada de forma sistemática em toda a área de incidência do projeto principal e projetos associados. As condições de visibilidade aquando da prospeção foram boas a médias.</p> <p>Como resultado da pesquisa documental e do trabalho de campo não foram identificadas ocorrências patrimoniais, tanto de valor arqueológico como de valor arquitetónico ou etnográfico.</p> <p>De acordo com o EIA, não se preveem impactes sobre o descritor património cultural, uma vez que não foram identificadas ocorrências patrimoniais na área de incidência do projeto.</p> <p>No entanto dada a natureza dos vestígios arqueológicos, muitas vezes ocultos no solo e subsolo, considera-se o projeto viável, se implementadas medidas de minimização.</p> <p>Relativamente à Saúde Humana, Da análise do EIA considera-se que pelo facto da área de implantação do projeto se encontrar inserida em área inundável, apresentar suscetibilidade elevada a sismos e <i>tsunamis</i>, e de a solução proposta em aterro, impedir o espriamento da cheia na área do projeto, agravando as condições de inundabilidade e o risco associado nas áreas envolventes (conforme parecer da APA/ARHTO), considera-se que existe um risco grave no que à saúde humana diz respeito, pelo que o parecer da ARSLVT fica condicionado à decisão final da APA/ARHTO e Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil.</p> <p>No que concerne ao fator ambiental Ruído considera-se que resultante do agravamento de um incumprimento do critério da exposição máxima, e não obstante a reduzida magnitude imputável ao projeto, a concretização da PLCR induzirá um impacte negativo significativo sobre a qualidade do ambiente sonoro.</p> <p>Face à reduzida ordem de grandeza do acréscimo previsto resultante do projeto, ao grau de incerteza das previsões e à dificuldade em distinguir, em fase de monitorização (pelas características da área envolvente ao projeto e aos recetores) as responsabilidades de cada uma das fontes para os resultados do Ruído Ambiente, deverá a CM (na qualidade de entidade licenciadora, e entidade responsável pela gestão do ruído ambiente municipal) comprometer-se a acomodar no seu PMRR as violações na Rua da Estação, atribuindo ao Parque e</p>
--	---

restantes fontes sonoras com influência nos níveis sonoros identificados, as respetivas responsabilidades.

A CM de Vila Franca de Xira informa que no âmbito da 2ª Revisão do PDM em curso, se está a proceder à atualização do mapa de ruído do concelho sendo posteriormente atualizado o Plano Municipal de Redução de Ruído que incorporará as necessárias medidas de minimização que se revelem necessárias para o local.

Relativamente ao fator ambiental **Qualidade do Ar**, e tendo em conta a caracterização da situação de referência com base em dados da estação fixa de Alverca e no exercício de modelação determinística efetuado permitiram concluir que existe na área envolvente ao projeto alguma degradação da qualidade do ar que é resultado da atividade industrial e do elevado tráfego automóvel que se verifica nas principais vias rodoviárias, salientando-se ainda o elevado tráfego de pesados que circula nas estradas locais associados à forte presença da atividade logística. Apesar disso as concentrações dos poluentes analisados deverão situar-se em geral abaixo dos valores limite.

Durante a fase de construção do empreendimento em análise são expectáveis impactes negativos, diretos e temporários na qualidade do ar, essencialmente devidos à emissão de partícula em suspensão em quantitativos que poderão ser por vezes elevados em períodos de menor pluviosidade, e afetar os recetores que se localizam a distâncias mais próximas área onde decorrerão as obras. Estes impactes podem no entanto ser minimizados se forem implementadas medidas de minimização usuais em fase de obra.

Na fase de exploração, a emissão de poluentes atmosféricos estará associada ao tráfego que será gerado, quer de veículos de transporte individual, quer sobretudo de veículos pesados de transporte de mercadorias resultante da atividade da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo (PLCR). Este aumento acarretará um acréscimo da emissão de vários poluentes como os óxidos de azoto (NO_x) e as partículas da fração inferior a 10 µm (PM₁₀), que são atualmente os mais problemáticos na região de Lisboa.

A avaliação efetuada recorrendo a modelação dos impactes na situação futura com e sem projeto, permitiu concluir que o acréscimo de tráfego induzido pela PLCR não alterará significativamente a qualidade do ar existente atualmente no local. Representará no entanto um impacte negativo direto e irreversível na qualidade do ar, de reduzida magnitude, não sendo considerado significativo uma vez que não serão ultrapassados os valores limite estabelecidos legalmente para a qualidade do ar, mesmo tendo em conta os impactes cumulativos.

Assim tendo em conta:

- a inundabilidade da área do projeto para o período de retorno centenário,
- os documentos apresentados no EIA, de acordo com os quais a área do projeto revela "vulnerabilidade ao risco de inundação, quer no presente, quer no futuro, no qual se espera um agravamento da taxa de subida do nível médio das águas do mar",
- o agravamento do risco para pessoas e bens associado à ocorrência de inundações na zona envolvente e edificações existentes e na área do projeto,
- o incumprimento do estabelecido nos artigos 102º e 106º do Regulamento do PDM em vigor,
- a pronúncia do Ordenamento do Território resulta desfavorável, não havendo autorização no âmbito da REN.

Emite-se parecer desfavorável ao projeto da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo.

ASSINATURAS DA CA

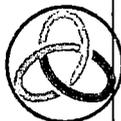
P'la Comissão de Avaliação

Helena Silva

Dr^a Helena Silva

ANEXO I

Pareceres Externos



AUTORIDADE NACIONAL
DE EMERGÊNCIA E PROTEÇÃO CIVIL

C/c: CDOS Lisboa

7536 29 DEZ '21

Exma. Senhora
Presidente da
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Arq. Maria Teresa Mourão de Almeida
Rua Alexandre Herculano n° 37
1250-009 Lisboa

V. REF.	V. DATA	N. REF. OF/11917/DRO/2021	N. DATA
S14339-202111- DSA/DAMA			

ASSUNTO

Procedimento de AIA do projeto "Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo" - Emissão de parecer específico

Senhora Presidente:

Em resposta ao solicitado através do v/ ofício em referência, analisada a documentação disponibilizada, cumpre informar o seguinte:

1. A área de implantação do projeto encontra-se localizada em zonas do concelho de Vila Franca de Xira identificadas como apresentando suscetibilidade elevada a sismos, inundações e tsunamis (este último risco omissos nos documentos disponibilizados). Por outro lado, qualquer intervenção na área de influência do rio Tejo deverá ter em consideração os cenários de inundação devido à rutura ou operação extrema da barragem de Castelo de Bode, situação essa também omissa nos documentos disponibilizados.
2. De acordo com os estudos disponibilizados, verifica-se que a diferença entre as cotas alcançadas pela máxima cheia (período de retorno de 100 anos) e as cotas de implementação da futura plataforma é de cerca de 0.45 m. Não ficou claro, da consulta da documentação fornecida no âmbito da EIA, se esta folga será suficiente para evitar a inundação da Plataforma Logística para inundações com períodos de retorno superiores a 100 anos. Este aspeto deve ser encarado com acrescida atenção, na medida em que um projeto desta dimensão (superior a 140.000,00 m² de área impermeabilizada), ao contribuir de forma significativa para a artificialização daquele território e, consequentemente, para a alteração do regime de escoamento (favorecimento da

N. REF. OF/11917/DRO/2021

predominância dos fenómenos de escorrências face aos de infiltração, aceleração do escoamento), poderá agravar o risco de cheia já existente (a montante ou a jusante). Aliás, importa também notar que o projeto de drenagem da Plataforma Logística foi efetuado considerando o estudo da pluviometria para um período de retorno de 80 anos, ou seja, inferior ao dos estudos hidrológicos desenvolvidos.

3. Do ponto de vista sísmico, a área de estudo é atravessada por uma falha tectónica (cuja referência é omissa no EIA) e insere-se entre duas falhas prováveis, correspondendo a uma zona de intensidade sísmica máxima de grau IX, composta essencialmente por solos do Tipo III (Solos coerentes moles e muito moles, solos incoerentes soltos), que podem introduzir alterações estruturais nos terrenos com graves consequências para as construções projetadas no âmbito deste estudo. De assinalar ainda que a área de estudo se encontra classificada na Planta de Ordenamento do PDM de Vila Franca de Xira como sendo “área muito condicionada à construção”, o que justificaria, de acordo com o Regulamento do PDM, a implementação de “sistemas de monitorização e observação” – cuja existência, no entanto, não está evidenciada no EIA.
4. Noutro prisma, as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 152-B/2017, de 11 de dezembro, no Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental, vieram consagrar a necessidade de se avaliar não só os riscos do projeto para o ambiente, mas também os riscos do ambiente sobre o projeto, avaliando-se a sua vulnerabilidade e resiliência perante situações de ocorrência de acidentes graves e de catástrofes e os efeitos daí decorrentes. Encontram-se referências ao Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste, Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo, sendo omissa a referência ao Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil de Vila Franca de Xira, denotando-se uma importante insuficiência no detalhe da informação face à tipificação e gravidade de todos os riscos a que a área de estudo possa estar exposta, embora existindo informação dispersa sobre alguns riscos mais significativos (sismos, inundações e incêndios rurais).
5. Por outro lado, na análise SWAT realizada são identificadas ameaças e pontos fracos, mas não existe nenhuma referência aos riscos naturais, cujos impactos associados (designadamente à ocorrência de cheias/inundações com períodos de retorno superiores a 100 anos ou à ocorrência de sismos próximos e tsunamis) poderão ser significativos. O

N. REF. OF/11917/DRO/2021

risco potencial associado ao arrastamento, por inundação, de matérias perigosas que venham a ser armazenadas na Plataforma também não se encontra considerado.

6. Adicionalmente, o projeto em causa, ao prever uma dotação global superior a 4.000 pessoas presentes, constitui-se como um importante fator dinamizador para o incremento dos níveis de vulnerabilidade local já existentes, pelo surgimento de novos elementos expostos, que necessariamente aumenta de forma muito significativa o grau de risco associado.
7. Neste contexto, considera-se que o Estudo de Impacte Ambiental analisado não apresenta, na sua atual configuração, uma orientação clara para a aplicação dos princípios da prevenção e da precaução expressos na Lei de Bases da Proteção Civil, carecendo de um nível de detalhe substancialmente mais significativo quanto à consideração dos seus impactes ao nível do risco existente e quanto à previsão de medidas de mitigação orientadas para a redução da vulnerabilidade dos novos elementos expostos que irão surgir. Em particular, considera-se que deverá ser clara a concretização do objetivo de salvaguarda da população, atendendo à sua elevada concentração, considerando-se que não deve ser comprometida a salvaguarda da população em risco.

Face ao exposto, e atentas as importantes lacunas identificadas ao nível da consideração de disposições orientadas para a segurança de pessoas e bens, quer na caracterização da situação de referência, quer na identificação de medidas de minimização, a ANEPC pronuncia-se desfavoravelmente ao teor do Estudo de Impacte Ambiental, na sua atual configuração.

Com os melhores cumprimentos, *de consideração elevada*

O Diretor Nacional



José Oliveira

José Oliveira
Diretor Nacional
de Prevenção e Gestão de Riscos
DELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIAS
Despacho n.º 1714/2021
Diário da República n.º 31/2021, Série II de 2021-02-15

EC

De: DGRDN EXPEDIENTE [dgrdn.expediente@defesa.pt]
Enviado: 21 de dezembro de 2021 11:00
Para: geral@ccdr-lvt.pt
Assunto: Ofício n.º 9014 - Estudo de Impacte Ambiental - Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo, concelho de Vila Franca de Xira
Anexos: Ofício_9014 dez 21.pdf

Exma. Senhora,

Segue em anexo, o Ofício n.º 9014 com o assunto: Estudo de Impacte Ambiental - Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo, concelho de Vila Franca de Xira.



Com os melhores cumprimentos

J

Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional
Direção de Serviços de Gestão Financeira e Apoio
Av. Ilha da Madeira n.º 1
1400-204 Lisboa, PORTUGAL
TEL + 351 213 027 230 FAX + 351 21 302 72 21

Exma. Senhora
Dra. Isabel Marques
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Rua Alexandre Herculano, n.º 37
1250-009 Lisboa

SUA REFERÊNCIA: V/Ofício: S14267-202111-DAS/DAMA de 12 nov.21	NOSSA REFERÊNCIA N.º: 9014 PROC. Nº:	DATA 20 de Dezembro de 2021 SERVIÇO DPTM-AF
---	--	--

ASSUNTO: Estudo de Impacte Ambiental - Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo, concelho de Vila Franca de Xira

Na sequência do V/ofício em referência, sobre o Estudo Impacte Ambiental referente ao Projeto da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo, concelho de Vila Franca de Xira, analisados os elementos enviados, informa-se que a área de implantação em análise é abrangida pela servidão militar do Depósito Geral de Material da Força Aérea, localizada em Alverca do Ribatejo, concelho de Vila Franca de Xira, Decreto nº 3/2007 de 2 de março, Zona de servidão H2 “corredor de acesso”, a qual para a área de intervenção em análise, estabelece restrições à constituição de obstáculos acima da altitude máxima 152,88m.

Mais se informa que nos termos da referida servidão, os projetos de execução referentes a cada uma das edificações a erigir na área em estudo, com a implantação cortes e alçados devidamente cotados, dever ser remetido ao MDN/Força Aérea Portuguesa para emissão de autorização.

Com os melhores cumprimentos,

Maria João Rocha

Subdiretora-Geral

De: Jorge Freitas [jorge.freitas@anac.pt]
Enviado: 30 de novembro de 2021 19:19
Para: helena.silva@ccdr-lvt.pt
Cc: geral@ccdr-lvt.pt; Rute Ramalho; Sylvia Lins; Natália Aparício
Assunto: N/Ref.^a :DINAV/IEA-2021/2084 Projeto: Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo
Anexos: Of_CCDDR_LVT_AIA_Promovinte_VFXira_signed.pdf

Boa tarde
Exma. Senhora
Dr.^a Isabel Marques,

Encarrega-me a Eng^a Rute Ramalho, Diretora de Infraestruturas e Navegação Aérea, de remeter em anexo ofício nº DINAV/IEA-2021/2084 com o assunto: Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental/Pedido de Parecer Final/Projeto: Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo/Proponente: PROMOVINTE - Investimentos Imobiliários, SA/Freguesia: União de Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras/Concelho: Vila Franca de Xira/Entidade Licenciadora: CM Vila Franca de Xira.

Salienta-se que, atenta a atual situação de contingência vivida a nível nacional, europeu e internacional, e nos termos conjugados do disposto nos artigos 63.º e 14.º do Código do Procedimento Administrativo, à luz da situação de exceção em causa e em respeito e cumprimento dos princípios aplicáveis à administração eletrónica, à presente comunicação realizada por meio eletrónico não se seguirá o envio da mesma por outro meio, mormente, por via postal, tendo, assim, e nos termos da Lei, a comunicação em causa o mesmo valor jurídico do que a comunicação efetuada por via postal.

Com os melhores cumprimentos,

Jorge Freitas

Departamento de Infraestruturas Aeronáuticas

Aeronautical Infrastructure Department**Autoridade Nacional da Aviação Civil**
Portuguese Civil Aviation Authority

Morada: Rua B, Edifício 4 - Aeroporto Humberto Delgado
1749-034 Lisboa
Portugal

E-mail: jorge.freitas@anac.pt

Tel.: +351 21 842 35 07/00 (Ext: 1661)

Fax: +351 21 841 06 14

Web: www.anac.pt



Exma. Senhora
Dr.^a Isabel Marques
Diretora de Serviços
CCDR-LVT
Rua Alexandre Herculano, 37
1250-009 Lisboa

N/Ref.: DINAV/IEA-2021/2084

DATA:29NOV2021

S/Ref.: S14322-202111-DAS/DAMA 450.10.229.01.00020.2021 de 12/11/2021

ASSUNTO: Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental
Pedido de Parecer Final
Projeto: Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo
Proponente: PROMOVINTE - Investimentos Imobiliários, SA
Freguesia: União de Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras
Concelho: Vila Franca de Xira
Entidade Licenciadora: CM Vila Franca de Xira

Correspondendo à solicitação efetuada através do ofício em referência, informamos que a área em apreço e relativa ao projeto " Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo" não é abrangida por qualquer servidão aeronáutica civil, zona de proteção de infraestruturas aeronáuticas civis ou pistas para ultraleves autorizadas pela ANAC. Não se encontra também na proximidade de pontos de recolha de água por aeronaves envolvidas ao combate de incêndios rurais (pontos de scooping).

Uma vez que não se prevê a constituição de elementos que se possam caracterizar como obstáculos à navegação aérea, conforme definido na Circular de Informação Aeronáutica (CIA) 10/03 de 6 de maio, "Limitações em Altura e Balizagem de Obstáculos Artificiais à Navegação Aérea", o parecer da ANAC é favorável ao projeto.

Com os melhores cumprimentos,

A Diretora de Infraestruturas e Navegação Aérea

Rute Ramalho

*(Por subdelegação de competência - Despacho n.º 10763/2021
Diário da República, 2.ª série, N.º 213, de 3 de novembro de 2021)*

JF

De: Fernando Camilo Mateus [fernmate@ADP.PT]
Enviado: 23 de novembro de 2021 15:30
Para: Helena Silva; EPAL
Cc: Luís Almeida; Carlos Filipe Carvalho
Assunto: RE: Pedido de Parecer Final - Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo - S14528-202111-DSA/DAMA #PROC:450.10.229.01.00020.2021#
Anexos: EPAL.pdf; CartaResp_CCDD-LVT_PLCCastanheira_NGM.pdf

Boa tarde,

Em resposta ao Vosso mail Ref. S14528-202111-DSA/DAMA #PROC:450.10.229.01.00020.2021#, junto enviamos o Parecer da EPAL – Empresa Portuguesa das Águas Livres S.A. relativo ao Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo.

Cumprimentos

Fernando Camilo Mateus

Responsável de Área

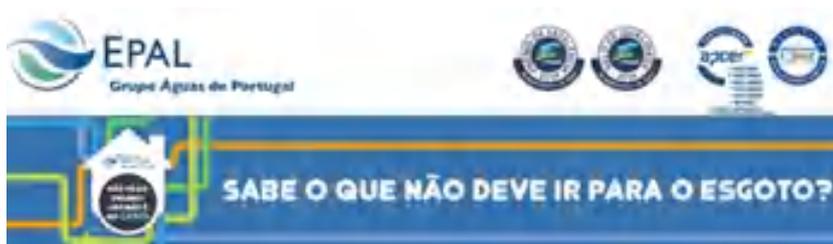
Direção de Gestão de Ativos

Licenciamentos

EPAL - Empresa Portuguesa das Águas Livres, S.A.

Quinta da Boa Hora, 2600-705 Areias de Cima

Telefone: +351 263276223 - Telemóvel: +351 914931860



Tenha uma EcoAtitude. Imprima este e-mail apenas se necessário.

Esta mensagem e os ficheiros anexos podem conter informação confidencial ou interna. Se, por engano, receber esta mensagem, solicita-se que informe de imediato o remetente e que elimine a mensagem e ficheiros anexos sem os reproduzir.

This message and any files herewith attached may contain confidential or internal information. If you receive this message in error, please notify us immediately and delete this message and any files attached without copying them in any way.

De: Helena Silva <helena.silva@ccdr-lvt.pt>

Enviada: 16 de novembro de 2021 08:05

Para: EPAL <EPAL@ADP.PT>

Assunto: Pedido de Parecer Final - Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo - S14528-202111-DSA/DAMA #PROC:450.10.229.01.00020.2021#

Bom dia

Para os devidos efeitos junto se anexa o ofício relativo a:

Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental

Pedido de Parecer Final

Projeto: Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo

Proponente: PROMOVINTE - Investimentos Imobiliários, SA

Freguesia: União de Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras

Concelho: Vila Franca de Xira

Entidade Licenciadora: CM Vila Franca de Xira

Os documentos podem ser descarregados através do seguinte Link:
<https://drive.google.com/drive/folders/13nbi44kzlpUE5EsECouVLOnifJ4ICGJf?usp=sharing>

Com os melhores cumprimentos

Helena Silva

*Divisão de Avaliação e Monitorização Ambiental
Direcção de Serviços de Ambiente*



Rua Alexandre Herculano, 37
1250-009 Lisboa

T: +351 213 837 100
F: +351 213 837 192
M: +351 000 000 000
geral@ccdr-lvt.pt
www.ccdr-lvt.pt



CCDR-ALENTEJO - Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Rua Alexandre Herculano, 37
1250-009 Lisboa

N/Ref^o S/2021/48187

V/Ref^o SI4330-2021111-DAS/DAMA 450.10.229.01.00020.2021

ASSUNTO: Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental
Pedido de Parecer Final
Projeto: Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo
Proponente: PROMOVINTE - Investimentos Imobiliários, SA
Freguesia: União de Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras
Concelho: Vila Franca de Xira
Entidade Licenciadora: CM Vila Franca de Xira

Parecer EPAL – Empresa Portuguesa de Águas Livres, S.A.

Exmos(as) Senhores(as),

Na sequência da análise efetuada aos elementos recebidos informamos que na envolvente da área em questão não existem quaisquer infraestruturas da responsabilidade da EPAL – Empresa Portuguesa de Águas Livres, S.A..

Por conseguinte, nada temos a obstar aos elementos apresentados e ao desenvolvimento do Projeto.

Com os melhores cumprimentos,

DIREÇÃO DE GESTÃO DE ATIVOS

O Diretor

(Nuno Goulartt Medeiros)

De: Licenciamentos AdTA [licenciamentos.adta@ADP.PT]
Enviado: 26 de novembro de 2021 12:36
Para: Helena Silva; geral@ccdr-lvt.pt
Assunto: [PL_VIFX_1] EIA Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo | Parecer Tejo Atlântico
Anexos: S04989-202111.pdf

Bom dia,

Junto se remete o ofício de resposta da Águas do Tejo Atlântico ao presente processo de EIA da Plataforma Logística do Ribatejo.

Cumprimentos,

Marta Pacífico de Sousa

Direção de Gestão de Ativos



Escritório/Sede: Fábrica de Água de Alcântara, Avenida de Ceuta | 1300-254 LISBOA | Tel: 213107941 | Tlm: 939 987 052 | <http://www.aguasdotejoatlantico.pt>

Tenha uma EcoAtitude. Imprima este e-mail apenas se necessário.

Esta mensagem e os ficheiros anexos podem conter informação confidencial ou interna. Se, por engano, receber esta mensagem, solicita-se que informe de imediato o remetente e que elimine a mensagem e ficheiros anexos sem os reproduzir.

This message and any files herewith attached may contain confidential or internal information. If you receive this message in error, please notify us immediately and delete this message and any files attached without copying them in any way.

From: Helena Silva <helena.silva@ccdr-lvt.pt>

Sent: 16 de novembro de 2021 08:02

To: Geral AdTA <geral.adta@ADP.PT>

Subject: Pedido de Parecer Final - Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo - S14526-202111-DSA/DAMA
#PROC:450.10.229.01.00020.2021#

Bom dia

Para os devidos efeitos junto se anexa o ofício relativo a:

Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental

Pedido de Parecer Final

Projeto: Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo

Proponente: PROMOVINTE - Investimentos Imobiliários, SA

Freguesia: União de Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras

Concelho: Vila Franca de Xira

Entidade Licenciadora: CM Vila Franca de Xira

Os documentos podem ser descarregados através do seguinte Link:
<https://drive.google.com/drive/folders/13nbi44kzlpUE5EsECouVLOnifJ4ICGJf?usp=sharing>

Com os melhores cumprimentos

Helena Silva

*Divisão de Avaliação e Monitorização Ambiental
Direção de Serviços de Ambiente*



Rua Alexandre Herculano, 37
1250-009 Lisboa

T: +351 213 837 100
F: +351 213 837 192
M: +351 000 000 000
geral@ccdr-lvt.pt
www.ccdr-lvt.pt



CCDRLVT - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Rua Alexandre Herculano, 37
1250-009 Lisboa

N/Ref.ª	S04989-202111	V/Ref.ª	S14334-202111-DSA/DAMA 450.10.229.01.00020.2021
Data	26/11/2021		
Assunto	Avaliação de Impacte Ambiental do projeto da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo. Parecer da Águas do Tejo Atlântico.		

Exmo. Senhor,

No seguimento da análise dos elementos do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), das Alegações e do Aditamento, informamos que se mantém as ligações ao sistema de saneamento concessionado à Águas do Tejo Atlântico conforme a nossa declaração de 7 de junho de 2021 e parecer remetido aos SMAS de 12 de fevereiro de 2021, ambos os ofícios em anexo, e que constam do presente processo de Aditamento ao EIA.

Neste sentido, não temos qualquer objeção à continuidade do processo.

Com os melhores cumprimentos,

Assinado por: **Fernando Manuel Preto Gomes**

Covas

Num. de Identificação: 05322811

Diretor

Fernando Covas

DECLARAÇÃO

A ÁGUAS DO TEJO ATLÂNTICO, S.A., atual responsável pela gestão e exploração do sistema de saneamento "em alta" da Grande Lisboa e Oeste, onde se inclui o Concelho de Vila Franca de Xira, informa que após reanálise do projeto em janeiro de 2021, o subsistema de Vila Franca de Xira tem capacidade de receber os efluentes provenientes da Plataforma Logística da Castanheira, localizada nos Lavrados, garantindo o seu transporte e tratamento na Fábrica de Água de Vila Franca de Xira, nos termos do parecer remetido aos SMA's em 12.02.2021 com ref. S006295/2021 e que se remete em anexo.

Relembramos que as ligações aprovadas apenas consideram que o efluente é água residual urbana. Caso no futuro esteja previsto a ligação de efluente com características de águas residuais industriais, deverão instruir processo e solicitar aprovação prévia junto dos SMA's.

As ligações viabilizadas têm as seguintes características de acordo com os elementos do projeto:

- Ligação à câmara de visita CV.8 do interceptor da Castanheira com caudal médio diário 102,27 m³/dia;
- Ligação à câmara de visita CV.15 do emissário da Rua do Carril com caudal médio diário de 0,79 m³/dia.

Lisboa, 7 de junho de 2021

Assinado por: **Fernando Manuel Preto Gomes**
Covas
Num. de Identificação: BI05322811

Diretor Gestão de Ativos
Fernando Covas

Divisão de Projetos e Cadastro
SMAS Vila Franca do Xira
Praça Afonso de Albuquerque, 2
2900-093 Vila Franca do Xira

N.º Ref.º 500629-02-02 **V/Ref.º**
Data 12/02/2017
Assunto Parecer da Águas do Tejo Atlântico – Aprovação de Pontos de Entrega da Plataforma Logística dos Lavradios

Exmos Senhores

Na sequência do vosso pedido, a regularizar os pedidos de ligação da rede coletora "em baixa" referente a efluentes de águas residuais urbanas provenientes da Plataforma Logística dos Lavradios ao sistema interceptor "em alta" de águas residuais urbanas, procedeu-se à nossa melhor análise do pedido efetuado.

Na sequência da análise realizada informamos que as câmaras sugeridas no V.º pedido de ligação não tinham sido previstas como Ponto de Ligação ao sistema "em alta". Contudo, dada a inexistência de outras possibilidades nesta zona para se efetivar as ligações as referidas câmaras passarão a configurar como Pontos de Recolha do sistema.

Face ao atrás exposto, afijura-se como viável os pontos de ligação para águas residuais domésticas tendo sempre em atenção que as ligações deverão obedecer às seguintes condições particulares:

- Ligação na Estrada do Barro, EM1237, deverá ser feita à câmara de visita já existente CV15 do emissário da Rua do Carril, em PFC DN250mm e de acordo com o projeto, com greca guiada interior incluindo T e curva na zona da banquetea;
- Ligação na Estrada do Ponto de Areia, deverá ser feita à câmara de visita já existente CV6 do emissário da Castanheira do Ribatejo, em PFC DN150mm e de acordo com o projeto;
- Deverão ser executadas caixas de concordância no interior das câmaras de visita por forma a minorar os efeitos das quedas e encaminhar os efluentes evitando a deposição de resíduos;
- As ligações deverão ser feitas, preferencialmente, no sentido do escoamento do coletor "em alta";
- A ligação deverá ser executada obrigatoriamente, com aplicação de passamuros e rematada à face interior e exterior da câmara de visita;

Só após a Autorização de Descarga de Águas Residuais por parte de Águas do Tejo Atlântico, com definição da periodicidade de apresentação dos boletins de análises, é que poderão iniciar a descarga no sistema, sob pena de se proceder ao tamponamento da ligação.

Cumulativamente, não podem afluir às infraestruturas do Sistema, águas residuais contendo quaisquer líquidos, sólidos ou gases venenosos, tóxicos ou radioativos, que apresentem valores superiores aos Valores Limite de Emissão (VLE), para quaisquer das substâncias, indicados no Apêndice 4 do Regulamento.

Apêndice 2			Apêndice 3			Tabela 2				
Valores limite de emissão de parâmetros característicos de águas residuais urbanas			Valores limite de emissão de parâmetros em águas residuais industriais			Valores limite de emissão (VLE) de parâmetros característicos de Águas Residuais Industriais				
<p>1 – Em caso de casos particulares e de acordo com a Comissão, serão admitidos valores superiores a Águas Residuais Urbanas, se que previsto no quadro 1 deste apêndice valores quanto os inferiores são constantes na Tabela 1 segundo a sua classificação correspondente superior para fins de avaliação de qualidade na Tabela 2 do Apêndice 3.</p>			<p>3 – Em caso de casos particulares previstos no n.º 2 do artigo 11.º do presente Regulamento, a definir pela Comissão, a consentimento pelo Consórcio, as águas residuais descarregadas no sistema, por qualquer Usina, não podem conter quaisquer das substâncias indicadas na tabela seguinte, em concentrações superiores, para cada substância, ao Valor Limite de Emissão (VLE) indicado.</p>			<p>2 – Em caso de casos particulares previstos no n.º 2 do artigo 11.º do presente Regulamento, a definir pela Comissão, a consentimento pelo Consórcio, as águas residuais descarregadas no sistema, por qualquer Usina, não podem conter quaisquer das substâncias indicadas na tabela seguinte, em concentrações superiores, para cada substância, ao Valor Limite de Emissão (VLE) indicado.</p>				
Tabela 1			Tabela 1			Tabela 2				
Valores dos parâmetros característicos das Águas Residuais Urbanas			Valores limite de emissão (VLE) de parâmetros em águas residuais			Valores limite de emissão (VLE) de parâmetros característicos de Águas Residuais Industriais				
Parâmetro	Unidade	Valor	Parâmetro	Unidade	VLE	Observações (*)	Unidade	VLE	Observações (*)	
pH		5,5-8,5	pH		5,5-9,5		Alumínio	mg/l	1,0	
Temperatura máxima	°C	30	Temperatura	°C	30		Alumínio Total	mg/l Al	10	10,0
DBO ₅	mg O ₂ /l	400	DBO ₅ (20°C)	mg O ₂ /l	500		Boro	mg/l B	1,0	
COQ	mg O ₂ /l	1000	COQ	mg O ₂ /l	1000		Cádmio Total	mg/l Cd	0,5	0,5
Sólidos suspensos totais (SST)	mg SST/l	350	Sólidos suspensos totais (SST)	mg SST/l	1000		Chumbo Residual Disponível Total	mg/l Pb	1,0	
Óleos e gorduras	mg/l	100	Sólidos em suspensão	mg/l	50		Chumbo Total	mg/l Pb	1,0	1,0
Amónia inorgânica	mg N/l	50	Amónia inorgânica	mg N/l	50		Cromo Hexavalente	mg/l Cr(VI)	1,0	0,1
Amónia total	mg N/l	85	Amónia total	mg N/l	100		Cromo Total	mg/l Cr	2,0	2,0
Fósforo total	mg P/l	15	Chloroformo	mg/l	10		Cromo Trivalente	mg/l Cr(III)	2,0	
Sulfatos	mg/l	50	Cetofórmio livre	NMP/100 ml	10 ¹		Decapentano (amido-oxilato)	mg/l	50	2,0
Chloroformo (*)	mg/l	100	Condutividade	µS/cm	1000		Estanho Total	mg/l Sn	2,0	
Condutividade	µS/cm	1000	Fósforo total	mg P/l	20		Fenóis	mg/l	1	0,5
Cetofórmio livre	NMP/100 ml	10 ¹	Óleos e gorduras	mg/l	100		Ferro Total	mg/l Fe	2,3	2,0
			Sulfatos	mg/l	1000		Halocarbonetos Totais	mg/l	15	
							Manganês Total	mg/l Mn	2,0	
							Níquel	mg/l Ni	50	50,0
							Níquel	mg/l NiO	10	
							Prata Total	mg/l Ag	1,5	
							Selénio Total	mg/l Se	0,1	
							Sulfato	mg/l S	2,0	1,0
							Vanádio Total	mg/l V	10	
							Zinco Total	mg/l Zn	5,0	

(*) VLE de Anexo XVIII do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto, na sua redação atual (alterações ao mesmo Anexo).

Para fins de acompanhamento dos trabalhos da ligação técnica a Águas do Tejo Atlântico S.A. deverá ser previamente informada, com antecedência não inferior a 5 dias úteis, sendo que, para o efeito, deverá ser contactado o Eng.º Pedro Barata (p.barata@ajap.pt) e a área de Licenciamentos da Águas do Tejo Atlântico S.A. (licenciamentos.act@ajap.pt).

Com os melhores cumprimentos,

Assinado por: **Fernando Manuel Preto Gomes**
Covas
Num. de Identificação: BI05322811

Diretor
Fernando Covas

901532-10820330



RG938739612PT

À
COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE
LISBOA E VALE DO TEJO
RUA ALEXANDRE HERCULANO, 37
1250-009 LISBOA



578179 1 1 50201

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
Participa	18.Nov.2021	REN - 10138/2021 ACSOQAS 387/2021	20/12/2021

Assunto: Proc.º AIA - Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo
Parecer específico relativo à Rede Nacional de Transporte de Gás Natural e à Rede Nacional de Transporte Elétrica

Exmos. Senhores,

A REN - Redes Energéticas Nacionais, S.G.P.S. (REN), grupo que detém as participações nas empresas concessionárias das atividades de transporte de gás através da Rede Nacional de Transporte de Gás (RNTG) e de transporte de eletricidade através da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT), respetivamente, REN - Gasodutos, S.A. e REN - Rede Elétrica Nacional, S.A., tomou conhecimento que o projeto da "Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo" se encontra em consulta pública até ao próximo dia 31 dezembro.

Tendo em consideração que o projeto indicado em epígrafe e agora em consulta pública, vai ser desenvolvido nas proximidades de zonas de servidão da RNTGN e da RNT, compilamos seguidamente as informações consideradas relevantes para vossa consideração.

I. Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN)

A REN-Gasodutos, S.A. (REN) é a concessionária da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN) em regime de serviço público. A RNTGN é constituída pelas redes de gasodutos de alta pressão (com pressões de serviço superiores a 20 bar) e pelas estações de superfície com funções de seccionamento, de derivação e/ou de redução de pressão e medição de gás natural para ligação às redes de distribuição.



Ao longo de toda a extensão da RNTGN encontra-se constituída, ao abrigo do Decreto-lei n.º 11/94, de 13 de janeiro, uma faixa de servidão de gás natural com 20 m de largura centrada no eixo longitudinal do gasoduto. No interior da referida faixa, o uso do solo tem as seguintes restrições:

- Proibição de arar ou cavar a mais de 0,50 m de profundidade a menos de 2 m do eixo longitudinal do gasoduto;
- Proibição de plantação de árvores ou arbustos a menos de 5 m do eixo longitudinal do gasoduto;
- Proibição de qualquer tipo de construção, mesmo provisória, a menos de 10 m do eixo longitudinal do gasoduto.

Por outro lado, a alínea b) do art.º 19º da Portaria 142/2011, de 6 abril (a qual aprova o Regulamento da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural - RRNTGN), impõe um afastamento mínimo de 75 m entre o eixo longitudinal de um gasoduto e construções que recebam público. Adicionalmente a alínea c) permite que aquele afastamento pode ser reduzido se a espessura da tubagem for suficiente para suportar um acréscimo de 25 % do valor de pressão utilizada no cálculo do seu dimensionamento ou com a adoção de uma proteção adicional, que normalmente consistirá numa laje em betão armado ao longo de toda a extensão do gasoduto que não respeitar as distâncias de proteção regulamentares.

II. Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT)

A REN - Rede Elétrica Nacional, S.A. é a concessionária da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT) em regime de serviço público. A RNT é constituída pelas linhas e subestações de tensão superior a 110 kV, as interligações, as instalações para operação da Rede e a Rede de Telecomunicações de Segurança.

A constituição das servidões destas infraestruturas decorre do Regulamento de Licenças para Instalações Elétricas aprovado pelo Decreto-lei n.º 26852, de 30 de julho de 1936, com as atualizações introduzidas pelos Decreto-lei n.º 446/1976, Decreto-lei n.º 186/1990 e Decreto Regulamentar n.º 38/1990.

A servidão de passagem associada às linhas da RNT consiste na reserva de espaço necessário à manutenção das distâncias de segurança aos diversos tipos de obstáculos (por exemplo, edifícios, solos, estradas, árvores).

Considerando os condutores das linhas elétricas aéreas nas condições definidas pelo "*Regulamento de Segurança de Linhas Aéreas de Alta Tensão*" (RSLEAT), aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 1/1992, de 18 fevereiro, no Capítulo III (Condutores e cabos de guarda para linhas aéreas), artigos 26.º a 33.º e no Capítulo VIII (Travessias e cruzamentos nas linhas aéreas), artigos 85.º a 126.º, são definidas as distâncias de segurança a estabelecer as quais podem ser resumidas no seguinte quadro:

Distâncias apresentadas em (m)

Obstáculos	Linhas elétricas aéreas		
	150 kV	220 kV	400 kV
Solo	6,8	7,1	8
Árvores	3,1	3,7	5
Edifícios	4,2	4,7	6
Estradas	7,8	8,5	10,3
Vias férreas não eletrificadas	7,8	8,5	10,3
Vias férreas eletrificadas	14	15	16
Outras linhas aéreas	4 (a)	5 (a)	7 (a)
Obstáculos diversos (Semáforos, iluminação pública)	3,2	3,7	5

(a) considerando o ponto de cruzamento a 200 m do apoio mais próximo

Está também legislada uma zona de proteção da linha, na qual são condicionadas, ou sujeitas a autorização prévia, algumas atividades, nos seguintes termos:

- a) Para as linhas cujo licenciamento ocorreu até 18 fevereiro de 1992, a zona de proteção tem uma largura máxima de 50 m, conforme definido no parágrafo único do art.º 81.º do RSLEAT aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 46847/1966, de 27 janeiro, com a redação estabelecida no Decreto Regulamentar n.º 14/1977, de 18 fevereiro;
- b) Para as linhas com data de licenciamento posterior a 18 fevereiro de 1992, a zona de proteção tem uma largura máxima de 45 m, conforme definido no ponto 3-c do art.º 28.º do RSLEAT, aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 1/1992, de 18 fevereiro.

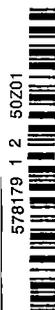
Por outro lado, nos termos do Decreto-lei n.º 11/2018, de 15 de fevereiro, a distância mínima a garantir entre novas linhas e infraestruturas sensíveis, medida na horizontal a partir do eixo da linha, é de 22,5 m. O mesmo diploma define como infraestrutura sensível:

- unidades de saúde e equiparados;
- quaisquer estabelecimentos de ensino ou afins, como creches ou jardins de infância;
- lares da terceira idade, asilos e afins;
- parques e zonas de receio infantil;
- espaços, instalações e equipamentos desportivos;
- edifícios residenciais e moradias destinadas a residências permanentes.

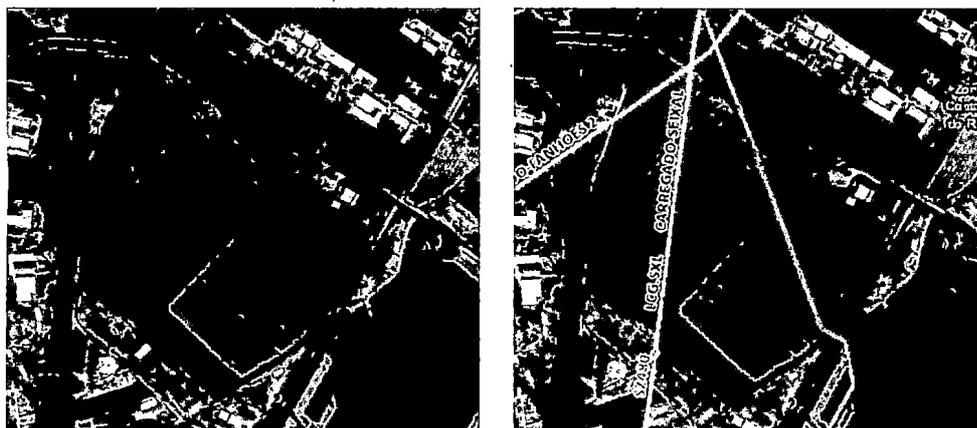
III. Condicionantes impostas pelas servidões da RNTGN e RNT

Relativamente ao projeto em consulta pública, na área de intervenção do projeto existem diversas infraestruturas da RNTGN e da RNT cuja servidão é cruzada, nomeadamente:

- Linha 01000 do Gasoduto Setúbal - Leiria (Lote 1).



- LMAT com faixa de servidão de 50 m:
 - Linha Carregado-Seixal, a 220 kV;
 - Linha Carregado - Fanhões 2, a 220 kV.



Atualmente o Promotor tem em desenvolvimento a proteção do gasoduto mediante a construção de uma estrutura em betão armado de modo a ser acautelada a compatibilidade entre aquela infraestrutura de transporte de gás em alta pressão com o loteamento/arruamentos, sendo assim dado cumprimento ao previsto na Portaria n.º 142/2011, de 6 de abril.

Face ao exposto, devem ser tidas em consideração as seguintes condições para a implementação deste projeto:

1. Deve ser garantida a servidão da RNTGN definida no Decreto-lei n.º 11/94, de 13 de janeiro;
2. O promotor deverá concluir a proteção do gasoduto com a estrutura de betão armado validada pela REN e com o adequado acompanhamento da sua construção pela REN;
3. Antes do seu licenciamento deve ser enviada à REN a implantação das construções a estabelecer nas zonas de servidão das infraestruturas da RNTGN e RNT para verificação da compatibilidade e de garantia de acesso às infraestruturas para trabalhos de conservação/manutenção;
4. Qualquer trabalho a realizar na proximidade das infraestruturas da RNTGN e RNT deve ser acompanhado por técnicos da REN, para garantia das condições de segurança, quer da instalação, quer dos trabalhos a realizar pelo promotor. Para esse efeito, a REN deve ser informada da sua ocorrência com pelo menos 15 dias úteis de antecedência.

Como conclusão, desde que sejam garantidas as condições acima expostas, não existem quaisquer outras objeções à implementação deste projeto com afetação da faixa de servidão das infraestruturas da RNTGN e RNT.



Pág.

5

Ficamos ao dispor para eventuais informações adicionais.

Com os melhores cumprimentos

REN Serviços, S.A.
Qualidade, Ambiente e Segurança

Francisco Parada
(O responsável)



From: João Lemos Pinto

Sent: Wed, 5 Jan 2022 12:37:44 +0000

To: helena.silva@ccdr-lvt.pt

Cc: geral@ccdr-lvt.pt

Subject: FW: URGENTE - V/Ref S14326-202111-DSA/DAMA - 450.10.229.01.00020.2021 - Procedimento AIA Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo - S00064-202201-DSA/DAMA #PROC:450.10.229.01.00020.2021#

Attachments: EIA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE CASTANHEIRA DO RIBATEJO- RNTGN.zip, PROCEDIMENTO DE AIA - PEDIDO DE PARECER FINAL - PROJETO PLATAFORMA LOGÍSTICA DE CASTANHEIRA DO RIBATEJO.pdf

Exmos. Senhores,

Em resposta à vossa comunicação por correio eletrónico abaixo reproduzida, informamos que a REN-Gasodutos, S.A. (REN) é a concessionária da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTG) em regime de serviço público. A RNTG é constituída pelas redes de gasodutos de alta pressão (com pressões de serviço superiores a 20 bar) e pelas estações de superfície com funções de seccionamento, derivação e/ou de redução de pressão e medição de gás natural para ligação às redes de distribuição.

Ao longo de toda a extensão da RNTG encontra-se constituída, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 11/94, de 13 de janeiro, uma faixa de servidão de gás natural com 20 m de largura centrada no eixo longitudinal do gasoduto. No interior da referida faixa, o uso do solo tem as seguintes restrições:

- Proibição de arar ou cavar a mais de 0,50 m de profundidade a menos de 2 m do eixo longitudinal do gasoduto;
- Proibição de plantação de árvores ou arbustos a menos de 5 m do eixo longitudinal do gasoduto;
- Proibição de qualquer tipo de construção, mesmo provisória, a menos de 10 m do eixo longitudinal do gasoduto.

Análise de interferências com a RNTG:

Considerando o regime de servidões acima exposto, esclarecemos que quaisquer projetos que possam afetar, direta ou indiretamente, as infraestruturas da RNTG, carecem de uma análise prévia por parte da REN, de modo a poderem ser estudadas e implementadas as medidas de compatibilização e/ou de proteção consideradas necessárias ao cumprimento dos requisitos técnicos e legais acima descritos. Para o efeito, os promotores de projetos que preconizem quaisquer situações de interferência com as infraestruturas da RNTG, devem obrigatoriamente submeter à REN, com a devida antecedência, os seguintes elementos mínimos para nossa apreciação e emissão de parecer:

- a) Memória descritiva e justificativa com a identificação do projeto e da necessidade de interferir com as infraestruturas da RNTG;
- b) Planta de localização da interferência em formato vetorial (dwg, kmz e/ou shapefile) e georreferenciado (no sistema ETRS89/TM06);
- c) Planta / perfil a escala adequada à pormenorização e análise da interferência.

Adicionalmente, a Portaria n.º 142/2011, de 6 de abril, impõe um afastamento mínimo de 25 metros entre o eixo longitudinal do gasoduto e qualquer edifício habitado e 75 metros a qualquer edifício que receba público. Estes afastamentos podem ser reduzidos para 10 metros caso de adotem medidas adicionais de proteção ao gasoduto.

Para viabilização dos estudos e verificação da existência de eventuais situações de interferência com as nossas infraestruturas, tendo em consideração as condições de interferência indicadas, anexamos ficheiro em formato vetorial (ACAD ou SHAPEFILE) e georreferenciado (ETRS89-TM06) com o cadastro das infraestruturas da RNTG na área pretendida.

Alertamos que a REN apenas promoverá o início da análise de processos de interferência que nos sejam apresentados com os elementos mínimos atrás indicados e com a planta de localização no formato indicado (vetorial e georreferenciado).

Caso a análise àqueles elementos mínimos venha a concluir pela necessidade de estudos adicionais, os mesmos serão solicitados ao promotor em fase posterior.

Com os nossos melhores cumprimentos,

João Lemos Pinto

Engenharia e Inovação – Projeto de Gás



REN-Gás, S.A.

Estrada Nacional 116 – Vila de Rei

2674-505 Bucelas – Portugal

www.ren.pt

Tel.: (+351) 219 688 200 | Tlm.: (+351) 916 617 596

joao.pinto@ren.pt

ESTE E-MAIL É AMIGO DO AMBIENTE. PONDERE ANTES DE O IMPRIMIR!

THIS EMAIL IS ENVIRONMENT FRIENDLY. THINK BEFORE PRINTING!

Este e-mail é confidencial e apenas pode ser lido, copiado ou utilizado pelo destinatário.

Se o recebeu por engano, por favor contacte o remetente através de e-mail ou pelo telefone +351 210 013 500.

This e-mail is confidential and may only be read, copied or used by the addressee.

If you have received it by mistake, please contact the sender by e-mail or telephone +351 210 013 500.

De: Vítor Fernandes

Enviada: 4 de janeiro de 2022 16:31

Para: 'helena.silva@ccdr-lvt.pt' <helena.silva@ccdr-lvt.pt>

Cc: 'geral@ccdr-lvt.pt' <geral@ccdr-lvt.pt>; André Santos <andre.santos@ren.pt>

Assunto: RE: URGENTE - V/Ref S14326-202111-DSA/DAMA - 450.10.229.01.00020.2021 - Procedimento AIA Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo - S00064-202201-DSA/DAMA #PROC:450.10.229.01.00020.2021#

Importância: Alta

Exmos. Senhores,

Em resposta à vossa comunicação por correio eletrónico abaixo reproduzida, informamos que a REN – Rede Elétrica Nacional, S.A. é a concessionária da Rede Nacional de Transporte de eletricidade (RNT) em regime de serviço público. A RNT é constituída pelas linhas e subestações de tensão superior a 110 kV, as interligações, as instalações para operação da Rede e a Rede de Telecomunicações de Segurança.

Como concessionária da RNT compete designadamente à REN:

- Garantir a segurança de abastecimento de energia à rede da distribuição em termos de aumento da capacidade de oferta e da melhoria da qualidade de serviço;
- Garantir a integração da nova geração de energia (em particular a partir de fontes renováveis);
- Gerir a RNT nas vertentes de planeamento, projeto, construção, operação e manutenção;
- Planeamento da RNT por um período de 10 anos;
- Garantir o funcionamento dos mercados de energia (nomeadamente quanto às interligações).

Associadas às infraestruturas da RNT encontram-se constituídas servidões de utilidade pública (de acordo com os n.ºs 2 e 3 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 29/2006 atualizado pelo Decreto-Lei n.º 215-A/2012) sobre os imóveis sobrepassados, as quais não implicam necessariamente uma expropriação, mas sim uma servidão de passagem com a correspondente indemnização pelas restrições ou perdas de uso do solo no presente e em futuro, continuando os terrenos na posse dos seus legítimos proprietários.

A constituição das servidões decorre igualmente do Regulamento de Licenças para Instalações Elétricas aprovado pelo Decreto-Lei n.º 26852, de 30 de julho de 1936, com as atualizações introduzidas pelos Decreto-lei n.º 446/76, Decreto-lei n.º 186/90 e Decreto Regulamentar n.º 38/90.

A servidão de passagem associada às linhas da RNT consiste na reserva do afastamento necessário à manutenção das distâncias de segurança aos diversos tipos de obstáculos (e.g. edifícios, solos, estradas, árvores), considerados os condutores das linhas nas condições definidas pelo Regulamento de Segurança de Linhas Aéreas de Alta Tensão (RSLEAT), Tabela 1.

Tabela 1 – Afastamentos mínimos dos obstáculos ao condutores de linhas eléctricas aéreas (m).

<i>Obstáculos</i>	150 kV	220 kV	400 kV
Solo	6,8	7,1	8
Árvores	3,1	3,7	5
Edifícios	4,2	4,7	6
Estradas	7,8	8,5	10,3
Vias férreas não eletrificadas	7,8	8,5	10,3
Vias férreas eletrificadas	14	15	16
Outras linhas aéreas	4 (a)	5 (a)	7 (a)
Obstáculos diversos (Semáforos, iluminação pública)	3,2	3,7	5

^(a)Considerando o ponto de cruzamento a 200 m do apoio mais próximo

Como disposto no RSLEAT, está também definida uma zona de proteção da linha com uma largura máxima de quarenta e cinco metros centrada no seu eixo, na qual são condicionadas ou sujeitas a autorização prévia algumas atividades.

Refira-se ainda que, de acordo com Decreto-Lei nº 11/2018 de 15 de fevereiro, designadamente no artigo 7º, não é permitida a construção de novas linhas da RNT com distâncias inferiores a 22,5 m medidos na horizontal a infraestruturas sensíveis e vice versa. O mesmo diploma define como infraestruturas sensíveis: unidades de saúde e equiparados; quaisquer estabelecimentos de ensino ou afins, como creches ou jardins de infância; lares da terceira idade, asilos e afins; parques e zonas de recreio infantil; espaços, instalações e equipamentos desportivos; edifícios residenciais e moradias destinadas a residência permanente.

Análise de interferências com a RNT:

Considerando o regime de servidões acima exposto, esclarecemos que quaisquer projetos que possam afetar, direta ou indiretamente, as infraestruturas da RNT, carecem de uma análise prévia por parte da REN, de modo a poderem ser estudadas e implementadas as medidas de compatibilização e/ou de proteção consideradas necessárias ao cumprimento dos requisitos técnicos e legais acima descritos. Para o efeito, os promotores de projetos no interior do lotes que preconizem quaisquer situações de interferência com as infraestruturas da RNT, devem obrigatoriamente submeter à REN, para os endereços físico e/ou eletrónico indicados em assinatura e com a devida antecedência, os seguintes elementos mínimos para nossa apreciação e emissão de parecer:

- d) Memória descritiva e justificativa com a identificação do projeto e da necessidade de interferir com as infraestruturas da RNT;
- e) Planta de localização da interferência em formato vetorial (dwg, kmz e/ou shapefile) e georreferenciado (no sistema ETRS89/TM06);
- f) Planta / perfil a escala adequada à pormenorização e análise da interferência.

Para viabilização dos estudos e verificação da existência de eventuais situações de interferência com as nossas infraestruturas, tendo em consideração as condições de interferência indicadas, anexamos ficheiro em formato vetorial (ACAD ou SHAPEFILE) e georreferenciado (ETRS89-TM06) com o cadastro das infraestruturas da RNT na área pretendida.

Alertamos que a REN apenas promoverá o início da análise de processos de interferência que nos sejam apresentados com os elementos mínimos atrás indicados e com a planta de localização no formato indicado (vetorial e georreferenciado).

Caso a análise àqueles elementos mínimos venha a concluir pela necessidade de estudos adicionais, os mesmos serão solicitados ao promotor em fase posterior.

Com os nossos melhores cumprimentos,

Vítor Fernandes (Lic. Eng.ª Civil)

Unidade de Negócio de Regulação, Planeamento e Engenharia
Direção de Engenharia e Inovação
Departamento de Projeto de Eletricidade



APOIO ÀS CONCESSÕES

www.ren.pt

Avenida dos Estados Unidos da América, 55

1749-061 Lisboa

Tel.: (+351) 21 001 39 76 | Tm: (+351) 91 928 16 79

vitor.fernandes@ren.pt

ESTE E-MAIL É AMIGO DO AMBIENTE. PONDERE ANTES DE O IMPRIMIR!

THIS EMAIL IS ENVIRONMENT FRIENDLY. THINK BEFORE PRINTING!

Este e-mail é confidencial e apenas pode ser lido, copiado ou utilizado pelo destinatário.

Se o recebeu por engano, por favor contacte o remetente através de e-mail ou pelo telefone +351 21 001 3500 e elimine-o imediatamente.

This e-mail is confidential and may only be read, copied or used by the addressee.

If you have received it by mistake, please contact the sender by e-mail or telephone +351 210 013 500 and delete it immediately.

Decreto-lei n.º 135/99, de 22 de abril - Medidas de modernização administrativa - Art.º 26.º n.º 2: A correspondência transmitida por via eletrónica tem o mesmo valor da trocada em suporte de papel, devendo ser-lhe conferida, pela Administração e pelos particulares, idêntico tratamento.

De: Helena Silva <helena.silva@ccdr-lvt.pt>

Enviada: 4 de janeiro de 2022 10:13

Para: Vítor Fernandes <vitor.fernandes@ren.pt>

Assunto: RE: URGENTE - V/Ref S14326-202111-DSA/DAMA - 450.10.229.01.00020.2021 - Procedimento AIA Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo - S00064-202201-DSA/DAMA #PROC:450.10.229.01.00020.2021#

E-MAIL EXTERNO: Não carregue em links e anexos a não ser que conheça o remetente.

Bom dia

Junto envio novo link, caso tenham dificuldade por favor entrem em contacto.

<https://drive.google.com/drive/folders/13nbi44kzlpUE5EsECouVLOnifJ4lCGJf?usp=sharing>

ou

<https://we.tl/t-sH6nP8gYwl>

Com os melhores cumprimentos

Helena Silva

*Divisão de Avaliação e Monitorização Ambiental
Direcção de Serviços de Ambiente*



Rua Alexandre Herculano, 37
1250-009 Lisboa

T: +351 213 837 100

F: +351 213 837 192

M: +351 000 000 000

geral@ccdr-lvt.pt

helena.silva@ccdr-lvt.pt

www.ccdr-lvt.pt



COMISSÃO TERRITORIAL

De: Vítor Fernandes [<mailto:vitor.fernandes@ren.pt>]

Enviada: 30 de dezembro de 2021 10:38

Para: geral@ccdr-lvt.pt

Cc: André Santos

Assunto: URGENTE - V/Ref S14326-202111-DSA/DAMA - 450.10.229.01.00020.2021 - Procedimento AIA Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo

Importância: Alta

A/C Exma. Diretora de Serviços Isabel Marques

No seguimento do pedido de parecer sobre o procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental em anexo e identificado em assunto, informamos que não estamos a conseguir aceder ao link facultado:

<https://drive.google.com/drive/folders/13nbi44kzlpUE5ECouVLOnifJ4ICGJf?usp=sharing>, dando o seguinte erro:



Deste modo e considerando o prazo solicitado para emissão de parecer, agradecemos, com urgência, que nos facultem, em resposta a este e-mail, o link correto para acesso à documentação.

Com os nossos melhores cumprimentos e votos de um próspero ano de 2022,

Vítor Fernandes (Lic. Eng.ª Civil)

Gestão de Ativos - Projeto



APOIO ÀS CONCESSÕES

www.ren.pt

Avenida dos Estados Unidos da América, 55

1749-061 Lisboa

Tel.: (+351) 21 001 39 76 | Tm: (+351) 91 928 16 79

vitor.fernandes@ren.pt

ESTE E-MAIL É AMIGO DO AMBIENTE. PONDERE ANTES DE O IMPRIMIR!
THIS EMAIL IS ENVIRONMENT FRIENDLY. THINK BEFORE PRINTING!

Este e-mail é confidencial e apenas pode ser lido, copiado ou utilizado pelo destinatário.

Se o recebeu por engano, por favor contacte o remetente através de e-mail ou pelo telefone +351 21 001 3500 e elimine-o imediatamente.

This e-mail is confidential and may only be read, copied or used by the addressee.

If you have received it by mistake, please contact the sender by e-mail or telephone +351 210 013 500 and delete it immediately.

Decreto-lei n.º 135/99, de 22 de abril - Medidas de modernização administrativa - Art.º 26.º n.º 2: A correspondência transmitida por via eletrónica tem o mesmo valor da trocada em suporte de papel, devendo ser-lhe conferida, pela Administração e pelos particulares, idêntico tratamento.

De: Vítor Fernandes [vitor.fernandes@ren.pt]
Enviado: 4 de janeiro de 2022 16:31
Para: helena.silva@ccdr-lvt.pt
Cc: geral@ccdr-lvt.pt; André Santos
Assunto: RE: URGENTE - V/Ref S14326-202111-DSA/DAMA - 450.10.229.01.00020.2021 - Procedimento AIA Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo - S00064-202201-DSA/DAMA #PROC:450.10.229.01.00020.2021#
Anexos: PROCEDIMENTO DE AIA - PEDIDO DE PARECER FINAL - PROJETO PLATAFORMA LOGÍSTICA DE CASTANHEIRA DO RIBATEJO.pdf; EIA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE CASTANHEIRA DO RIBATEJO - RNT.zip
Importância: Alta

Exmos. Senhores,

Em resposta à vossa comunicação por correio eletrónico abaixo reproduzida, informamos que a REN – Rede Elétrica Nacional, S.A. é a concessionária da Rede Nacional de Transporte de eletricidade (RNT) em regime de serviço público. A RNT é constituída pelas linhas e subestações de tensão superior a 110 kV, as interligações, as instalações para operação da Rede e a Rede de Telecomunicações de Segurança.

Como concessionária da RNT compete designadamente à REN:

- Garantir a segurança de abastecimento de energia à rede da distribuição em termos de aumento da capacidade de oferta e da melhoria da qualidade de serviço;
- Garantir a integração da nova geração de energia (em particular a partir de fontes renováveis);
- Gerir a RNT nas vertentes de planeamento, projeto, construção, operação e manutenção;
- Planeamento da RNT por um período de 10 anos;
- Garantir o funcionamento dos mercados de energia (nomeadamente quanto às interligações).

Associadas às infraestruturas da RNT encontram-se constituídas servidões de utilidade pública (de acordo com os n.ºs 2 e 3 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 29/2006 atualizado pelo Decreto-Lei n.º 215-A/2012) sobre os imóveis sobrepassados, as quais não implicam necessariamente uma expropriação, mas sim uma servidão de passagem com a correspondente indemnização pelas restrições ou perdas de uso do solo no presente e em futuro, continuando os terrenos na posse dos seus legítimos proprietários.

A constituição das servidões decorre igualmente do Regulamento de Licenças para Instalações Elétricas aprovado pelo Decreto-Lei n.º 26852, de 30 de julho de 1936, com as atualizações introduzidas pelos Decreto-lei n.º 446/76, Decreto-lei n.º 186/90 e Decreto Regulamentar n.º 38/90.

A servidão de passagem associada às linhas da RNT consiste na reserva do afastamento necessário à manutenção das distâncias de segurança aos diversos tipos de obstáculos (e.g. edifícios, solos, estradas, árvores), considerados os condutores das linhas nas condições definidas pelo Regulamento de Segurança de Linhas Aéreas de Alta Tensão (RSLEAT), Tabela 1.

Tabela 1 – Afastamentos mínimos dos obstáculos ao condutores de linhas eléctricas aéreas (m).

<i>Obstáculos</i>	150 kV	220 kV	400 kV
Solo	6,8	7,1	8
Árvores	3,1	3,7	5
Edifícios	4,2	4,7	6
Estradas	7,8	8,5	10,3
Vias férreas não eletrificadas	7,8	8,5	10,3
Vias férreas eletrificadas	14	15	16
Outras linhas aéreas	4 ^(a)	5 ^(a)	7 ^(a)
Obstáculos diversos (Semáforos, iluminação pública)	3,2	3,7	5

^(a) Considerando o ponto de cruzamento a 200 m do apoio mais próximo

Como disposto no RSLEAT, está também definida uma zona de proteção da linha com uma largura máxima de quarenta e cinco metros centrada no seu eixo, na qual são condicionadas ou sujeitas a autorização prévia algumas atividades.

Refira-se ainda que, de acordo com Decreto-Lei n.º 11/2018 de 15 de fevereiro, designadamente no artigo 7º, não é permitida a construção de novas linhas da RNT com distâncias inferiores a 22,5 m medidos na horizontal a infraestruturas sensíveis e vice

versa. O mesmo diploma define como infraestruturas sensíveis: unidades de saúde e equiparados; quaisquer estabelecimentos de ensino ou afins, como creches ou jardins de infância; lares da terceira idade, asilos e afins; parques e zonas de recreio infantil; espaços, instalações e equipamentos desportivos; edifícios residenciais e moradias destinadas a residência permanente.

Análise de interferências com a RNT:

Considerando o regime de servidões acima exposto, esclarecemos que quaisquer projetos que possam afetar, direta ou indiretamente, as infraestruturas da RNT, carecem de uma análise prévia por parte da REN, de modo a poderem ser estudadas e implementadas as medidas de compatibilização e/ou de proteção consideradas necessárias ao cumprimento dos requisitos técnicos e legais acima descritos. Para o efeito, os promotores de projetos no interior do lotes que preconizam quaisquer situações de interferência com as infraestruturas da RNT, devem obrigatoriamente submeter à REN, para os endereços físico e/ou eletrónico indicados em assinatura e com a devida antecedência, os seguintes elementos mínimos para nossa apreciação e emissão de parecer:

- a) Memória descritiva e justificativa com a identificação do projeto e da necessidade de interferir com as infraestruturas da RNT;
- b) Planta de localização da interferência em formato vetorial (dwg, kmz e/ou shapefile) e georreferenciado (no sistema ETRS89/TM06);
- c) Planta / perfil a escala adequada à pormenorização e análise da interferência.

Para viabilização dos estudos e verificação da existência de eventuais situações de interferência com as nossas infraestruturas, tendo em consideração as condições de interferência indicadas, anexamos ficheiro em formato vetorial (ACAD ou SHAPEFILE) e georreferenciado (ETRS89-TM06) com o cadastro das infraestruturas da RNT na área pretendida.

Alertamos que a REN apenas promoverá o início da análise de processos de interferência que nos sejam apresentados com os elementos mínimos atrás indicados e com a planta de localização no formato indicado (vetorial e georreferenciado).

Caso a análise àqueles elementos mínimos venha a concluir pela necessidade de estudos adicionais, os mesmos serão solicitados ao promotor em fase posterior.

Com os nossos melhores cumprimentos,

Vítor Fernandes (Lic. Eng.^a Civil)

Unidade de Negócio de Regulação, Planeamento e Engenharia
Direção de Engenharia e Inovação
Departamento de Projeto de Eletricidade



APOIO ÀS CONCESSÕES

www.ren.pt

Avenida dos Estados Unidos da América, 55

1749-061 Lisboa

Tel.: (+351) 21 001 39 76 | Tm: (+351) 91 928 16 79

vitor.fernandes@ren.pt

ESTE E-MAIL É AMIGO DO AMBIENTE. PONDERE ANTES DE O IMPRIMIR!

THIS EMAIL IS ENVIRONMENT FRIENDLY. THINK BEFORE PRINTING!

Este e-mail é confidencial e apenas pode ser lido, copiado ou utilizado pelo destinatário.

Se o recebeu por engano, por favor contacte o remetente através de e-mail ou pelo telefone +351 21 001 3500 e elimine-o imediatamente.

This e-mail is confidential and may only be read, copied or used by the addressee.

If you have received it by mistake, please contact the sender by e-mail or telephone +351 210 013 500 and delete it immediately.

Decreto-lei n.º 135/99, de 22 de abril - Medidas de modernização administrativa - Art.º 26.º n.º 2: A correspondência transmitida por via eletrónica tem o mesmo valor da trocada em suporte de papel, devendo ser-lhe conferida, pela Administração e pelos particulares, idêntico tratamento.

De: Helena Silva <helena.silva@ccdr-lvt.pt>

Enviada: 4 de janeiro de 2022 10:13

Para: Vítor Fernandes <vitor.fernandes@ren.pt>

Assunto: RE: URGENTE - V/Ref S14326-202111-DSA/DAMA - 450.10.229.01.00020.2021 - Procedimento AIA

Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo - S00064-202201-DSA/DAMA #PROC:450.10.229.01.00020.2021#

E-MAIL EXTERNO: Não carregue em links e anexos a não ser que conheça o remetente.

Bom dia

Junto envio novo link, caso tenham dificuldade por favor entrem em contacto.

<https://drive.google.com/drive/folders/13nbi44kzlpUE5ECouVLOnifJ4ICGJf?usp=sharing>

ou

<https://we.tl/t-sH6nP8gYwl>

Com os melhores cumprimentos

Helena Silva

*Divisão de Avaliação e Monitorização Ambiental
Direcção de Serviços de Ambiente*



Rua Alexandre Herculano, 37
1250-009 Lisboa

T: +351 213 837 100

F: +351 213 837 192

M: +351 000 000 000

geral@ccdr-lvt.pt

helena.silva@ccdr-lvt.pt

www.ccdr-lvt.pt



De: Vítor Fernandes [<mailto:vitor.fernandes@ren.pt>]

Enviada: 30 de dezembro de 2021 10:38

Para: geral@ccdr-lvt.pt

Cc: André Santos

Assunto: URGENTE - V/Ref S14326-202111-DSA/DAMA - 450.10.229.01.00020.2021 - Procedimento AIA Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo

Importância: Alta

A/C Exma. Diretora de Serviços Isabel Marques

No seguimento do pedido de parecer sobre o procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental em anexo e identificado em assunto, informamos que não estamos a conseguir aceder ao link facultado:

<https://drive.google.com/drive/folders/13nbi44kzlpUE5ECouVLOnifJ4ICGJf?usp=sharing>, dando o seguinte erro:



Deste modo e considerando o prazo solicitado para emissão de parecer, agradecemos, com urgência, que nos facultem, em resposta a este e-mail, o link correto para acesso à documentação.

Com os nossos melhores cumprimentos e votos de um próspero ano de 2022,

Vítor Fernandes (Lic. Eng.^a Civil)

Gestão de Ativos - Projeto



APOIO ÀS CONCESSÕES

www.ren.pt

Avenida dos Estados Unidos da América, 55

1749-061 Lisboa

Tel.: (+351) 21 001 39 76 | Tm: (+351) 91 928 16 79

viktor.fernandes@ren.pt

ESTE E-MAIL É AMIGO DO AMBIENTE. PONDERE ANTES DE O IMPRIMIR!

THIS EMAIL IS ENVIRONMENT FRIENDLY. THINK BEFORE PRINTING!

Este e-mail é confidencial e apenas pode ser lido, copiado ou utilizado pelo destinatário.

Se o recebeu por engano, por favor contacte o remetente através de e-mail ou pelo telefone +351 21 001 3500 e elimine-o imediatamente.

This e-mail is confidential and may only be read, copied or used by the addressee.

If you have received it by mistake, please contact the sender by e-mail or telephone +351 210 013 500 and delete it immediately.

Decreto-lei n.º 135/99, de 22 de abril - Medidas de modernização administrativa - Art.º 26.º n.º 2: A correspondência transmitida por via eletrónica tem o mesmo valor da trocada em suporte de papel, devendo ser-lhe conferida, pela Administração e pelos particulares, idêntico tratamento.

De: JOSÉ CARVALHO MARTINS [JOSECARVALHO.MARTINS@E-REDES.PT]
Enviado: 3 de janeiro de 2022 17:53
Para: CCDR LVT_DSA-DAMA; Dra. Helena Santos Silva
Cc: LUÍS MANUEL ALVES; FRANCISCO CRAVO BRANCO; NINA CLEMENTE
Assunto: Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo (Conc. Vila Franca de Xira)
Anexos: 2022-01-03_Carta 1-2022_DAPR_E-REDES [Parecer EIA].pdf; Plataf Log Castanheira do Ribatejo [Anexo da Carta].pdf; Plataf Log Castanheira do Ribatejo.dwg

Importância: Alta

Destinatário: CCDR LVT - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
DSA – Direção de Serviços de Ambiente / DAMA – Divisão de Avaliação e Monitorização Ambiental
Vossa referência: S14332-202111-DSA/DAMA | 450.10.229.01.00020.2021 | 12-11-2021
Projeto: Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo
Localização: União de Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras, Concelho de Vila Franca de Xira
Proponente: Promovinte – Investimentos Imobiliários, S.A.

Exmos(as). Senhores(as)

Em resposta à solicitação de Vossas Exas., enviamos por este meio a Carta/1/2022/DAPR de 03-01-2022 e os respetivos Anexos, na qual se encontra expresso o Parecer da E-REDES sobre o referido Projeto.

Nota - Os tempos de Covid-19 que atravessamos impõem-nos novas formas de interação, que reduzam ao estritamente necessário os contatos presenciais. Enquadram-se neste âmbito as formas tradicionais de comunicação via postal, pelo que privilegiaremos as formas de comunicação à distância, designadamente a comunicação eletrónica, em detrimento da deslocação aos postos de correio, o que, pensamos, vai também de encontro à atuação das diversas entidades dispersas pelo nosso país.

Manifesto a minha disponibilidade para quaisquer esclarecimentos que considerem necessários.

Melhores cumprimentos,
José Carvalho Martins



JOSÉ CARVALHO MARTINS
E-REDES - Distribuição de Eletricidade, S.A.
ASSESSORIA

R. Camilo Castelo Branco, 43
Tel: (+351) 936113233

e-redes.pt

AVISO DE CONFIDENCIALIDADE:

Esta mensagem e os ficheiros em anexo podem conter informação confidencial e/ou privilegiada, que não deverá ser divulgada, copiada, gravada ou distribuída, nos termos da lei vigente.

Se recebeu esta mensagem por engano, pedimos que não divulgue nem faça uso desta informação. Agradecemos que avise o remetente da mesma, por correio eletrónico, e apague este e-mail do seu sistema.

CONFIDENTIALITY NOTICE:

This message and the attached files may contain confidential and/or privileged information, which should not be disclosed, copied, saved or distributed, under the terms of current legislation.

If you have received this message in error, we ask that you do not disclose or use this information. Please notify the sender of this error, by email, and delete this message from your device.

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD:

Este mensaje y los archivos adjuntos pueden contener información confidencial y/o privilegiada, que no deberá ser divulgada, copiada, guardada o distribuida de acuerdo al cumplimiento de la ley vigente.

Si ha recibido este mensaje por error, le pedimos que no divulgue o haga uso de esta información. Le agradecemos que notifique el error al remitente enviándole un correo electrónico y elimine este email de su dispositivo.



Direção Gestão Ativos e Planeamento de Rede
Rua Ofélia Diogo Costa, 45
4149-022 Porto
Tel:220 012 8 53
Fax:220 012 98 8

Exmos(as). Senhores(as)
CCDR LVT - Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Rua Alexandre Herculano, 37
1250-009 LISBOA

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data
S14332-202111- DSA/DAMA 450.10.229.01.00020.2021	28-11-2021	Carta/1/2022/DAPR	03-01-2022

Assunto: Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo (Conc. Vila Franca de Xira)

Exmos(as). Senhores(as)

Respondendo à solicitação de Vossas Exas. sobre o referido assunto, vimos por este meio dar conhecimento da apreciação da E-REDES^(*) sobre as condicionantes que o projeto em causa poderá apresentar, na atividade e nas infraestruturas existentes ou previstas por esta empresa.

Verifica-se que a Área do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Projeto (conforme Planta em Anexo), interfere ou tem na sua vizinhança, infraestruturas elétricas de Alta Tensão e Média Tensão, integradas na Rede Elétrica de Serviço Público (RESP) e concessionadas à E-REDES.

Em Alta Tensão a 60 kV, a referida área é atravessada pelos traçados aéreos das Linhas (1) "LN 1114L56116 Vale do Tejo - C.P. Vila Franca I" (TRA2|AP8-AP12) e (2) "LN 1114L56117 Vale do Tejo - C.P. Vila Franca II" (TRA3/4/6|AP8-AP11) (conforme Planta em Anexo).

A área do referido EIA é atravessada ou aproximada pelos traçados aéreos e subterrâneos de diversas Linhas de Média Tensão a 30 kV, (1) "LN 1114L30108" (Atravessamento TRA15/20/22/32/34|AP8-AP14), (2) "LN 1114L30109" (Atravessamento TRA5/7/19|AP8-AP14), (3) "LN 1114L3010855" (Atravessamento TRA1|Apoio de Derivação APD9-PT de serviço particular), (4) "LN 1114L3010938" (Atravessamento TRA2/3|Apoio de Derivação APD10-P2 e Aproximação TRA4/5|AP2-AP4-PT de serviço particular), (5) "LN 1114L3010833" (Atravessamento TRA1/4|Apoio de Derivação APD11-AP2), (6) "LN 1114L33105" (Atravessamento TRA16/32|AP19-AP24), (7) "LN 1114L3010850" (Aproximação TRA1|Apoio de Derivação APD14-PT de distribuição "PT 1114D37927 Canil Municipal"), (8) "LN 1114L3010952" (Aproximação TRA1/4|Apoio de Derivação APD4-AP2), (9) "LN 1114L3010964" (Aproximação TRA1/TRS2|Apoio de Derivação APD2-PS de distribuição "1114P3905300 E.N.1 / Quinta das Areias") e (10) "LN 1114L33216" (Aproximação TRS6) (conforme Planta em Anexo).

Encontra-se prevista a desmontagem de diversos traçados aéreos dos atravessamentos e aproximações de várias das mencionadas Linhas de Média Tensão a 30 kV (conforme zona a tracejado indicada na Planta em Anexo).

Todas as intervenções no âmbito da execução do EIA do Projeto, ficam obrigadas a respeitar as servidões administrativas constituídas, com a inerente limitação do uso do solo sob as infraestruturas da RESP, decorrente, nomeadamente, da necessidade do estrito cumprimento das condições regulamentares expressas no Regulamento de Segurança de Linhas Elétricas de Alta Tensão (RSLEAT) aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 1/92 de 18 de fevereiro, bem como das normas e recomendações da DGEG e da E-REDES em matéria técnica.

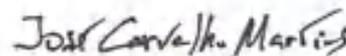
Informamos que, por efeito das servidões administrativas associadas às infraestruturas da RESP, os proprietários ou locatários dos terrenos na área do EIA, ficam obrigados a: (i) permitir a entrada nas suas propriedades das pessoas encarregadas de estudos, construção, manutenção, reparação ou vigilância dessas infraestruturas, bem como a permitir a ocupação das suas propriedades enquanto durarem os correspondentes trabalhos, em regime de acesso de 24 horas; (ii) não efetuar nenhuns trabalhos e sondagens na vizinhança das referidas infraestruturas sem o prévio contacto e obtenção de autorização por parte da E-REDES; (iii) assegurar o acesso aos apoios das linhas, por corredores viários de 6 metros de largura mínima e pendente máxima de 10%, o mais curtos possível e sem curvas acentuadas, permitindo a circulação de meios ligeiros e pesados como camião com grua; (iv) assegurar na envolvente dos apoios das linhas, uma área mínima de intervenção de 15 m x 15 m; (v) não consentir, nem conservar neles, plantações que possam prejudicar essas infraestruturas na sua exploração.

Alertamos, ainda, para a necessidade de serem tomadas todas as precauções, sobretudo durante o decorrer de trabalhos, de modo a impedir a aproximação de pessoas, materiais e equipamentos, a distâncias inferiores aos valores dos afastamentos mínimos expressos no referido Regulamento de Segurança, sendo o promotor e a entidade executante considerados responsáveis, civil e criminalmente, por quaisquer prejuízos ou acidentes que venham a verificar-se como resultado do incumprimento das distâncias de segurança regulamentares.

Uma vez garantida a observância das condicionantes e precauções acima descritas, em prol da garantia da segurança de pessoas e bens, bem como o respeito das obrigações inerentes às servidões administrativas existentes, o referido projeto merece o nosso parecer favorável.

Com os melhores cumprimentos,

Direção de Gestão de Ativos
e Planeamento de Rede



José Carvalho Martins
(Consultor)

(*) Por imposição regulamentar, a EDP Distribuição agora é E-REDES.

Anexo: O referido no Texto.

 Plataf Log Castanheira do Ribatejo [Anexo da Carta].pdf

 Plataf Log Castanheira do Ribatejo.dwg



Legenda:

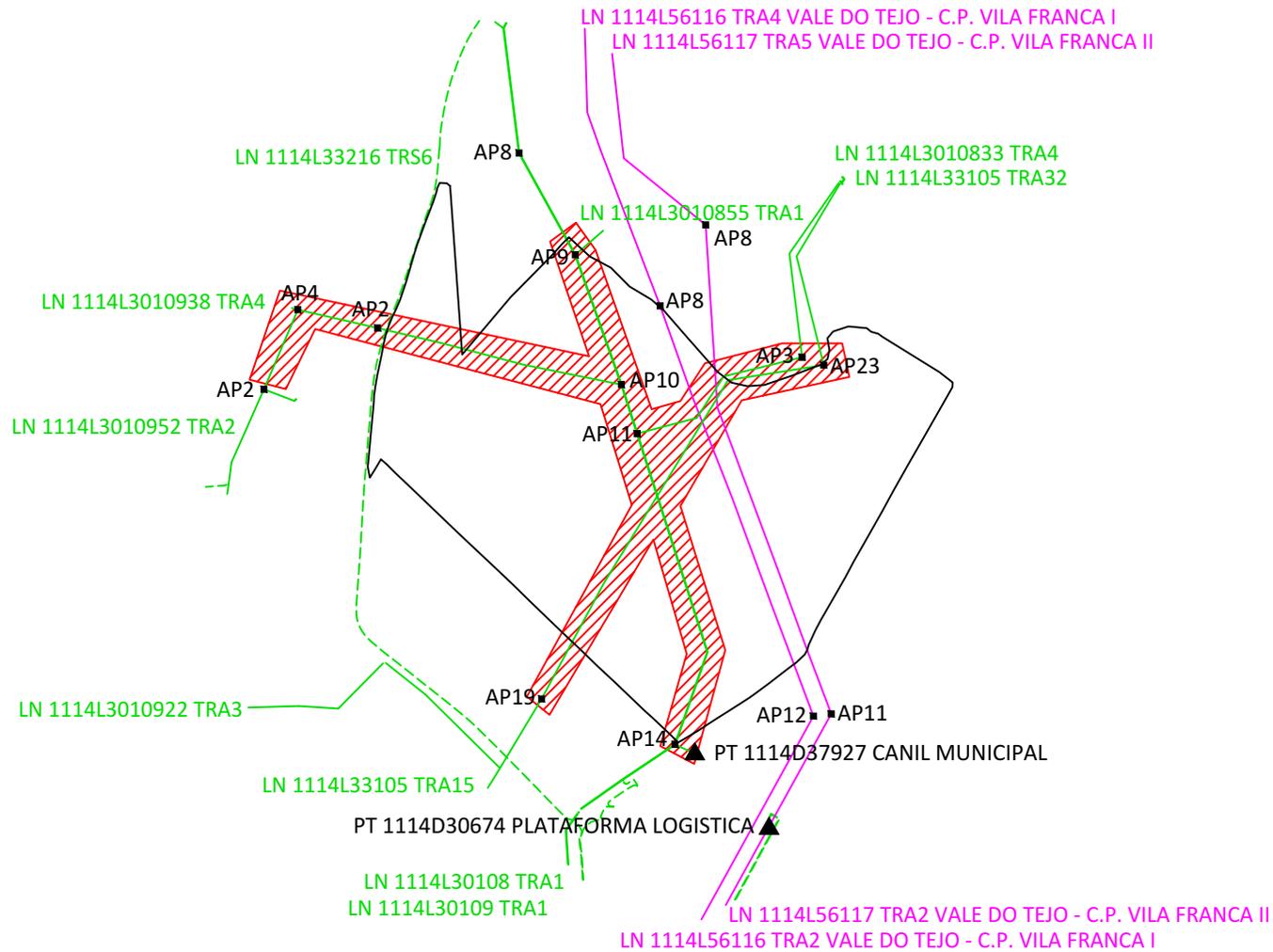
- Linha 60kV Aérea —
- Linha 30kV Aérea —
- Linha 30kV Subterrânea - - -
- Posto de Transformação de Distribuição ▲
- Intervenções Previstas Realizar ▨
- Área de Estudo —
- Limite do Concelho —



Nome do Desenho:

Área do Estudo de Impacte Ambiental (EIA)
Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo - Vila Franca de Xira

Notas:



De: Urbana Tomé Fonseca [utome@imt-ip.pt]
Enviado: 28 de dezembro de 2021 10:46
Para: geral@ccdr-lvt.pt
Cc: Rui Velasco Martins
Assunto: Ofício_5477_DSEAP_AIA_Plataforma_Logística_de_Castanheira_do_Ribatejo_23dez2021+(1) (1)
Anexos: Ofício_5477_DSEAP_AIA_Plataforma_Logística_de_Castanheira_do_Ribatejo_23dez2021+(1) (1).pdf; Parecer Brisa Concessão Rodoviária.pdf

Bom Dia,

Dr^a. Isabel Marques.

A pedido do Dr. Rui Velasco, Diretor de Serviços da DSEAP, remeto o ofício 5477-DSEAP, de 27.dez.2021, bem como o respetivo anexo que por lapso não foi remetido ontem, sobre "Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo".

Com os melhores cumprimentos,

Direção de Serviços de Estudos, Avaliação e Prospetiva (DSEAP) Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP Av. Elias Garcia, 103 - 1050-098 Lisboa
E-mail: dseap.secretariado@imt-ip.pt / imt@imt-ip.pt / www.imt-ip.pt

Com conhecimento de:
Linha do Norte – Concessões Infraestruturas
de Portugal (I.P., S.A.)
A1 – Brisa Concessão Rodoviária (BCR)

Ex.^{ma} Senhora
Diretora de Serviços de Ambiente, da CCDR-LVT
Dr.^a Isabel Marques
Rua Alexandre Herculano, n. 37
1250-09 Lisboa

S/ Referência	S/ Comunicação	N/ Referência	Data
14336-202111-DAS/DAMA 450.10.229.01.00020.2021	11/2021	_S/21/5477	27/12/2021

ASSUNTO: *Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA)
Pedido de Parecer Final
Projeto: Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo
Proponente: PROMOVINTE – Investimentos Imobiliários, SA
Freguesia: União de Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras
Concelho: Vila Franca de xira
Entidade Licenciadora: CM Vila Franca de Xira*

Acusamos a receção do Vosso ofício sobre o assunto referenciado em epígrafe, através do qual é solicitada a pronúncia do IMT, I.P., sobre o Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do projecto da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo.

As competências do IMT, I.P., no âmbito das políticas sectoriais a prosseguirem na área abrangida pelo EIA, sobre matérias de natureza distinta, incidem em:

- Questões concretas sobre as infraestruturas de transporte, rodo e ferroviárias e a articulação com os respetivos Programas Nacionais;
- Questões estratégicas e estruturantes para a definição da política de mobilidade e transportes, nomeadamente a racionalização da utilização do automóvel individual, a otimização da utilização do transporte coletivo e o incremento do uso quotidiano dos modos suaves no sistema de transportes;

Neste contexto, tendo em consideração os elementos disponibilizados, e as competências deste Instituto, apresentam-se as seguintes considerações:

No que respeita às Infraestruturas Rodoviárias e Ferroviárias, deverá ser tido em consideração o disposto, respetivamente, no Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho¹, e na Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, que aprova em anexo, o Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), bem como as disposições legais respeitantes às infraestruturas ferroviárias e ao domínio público ferroviário (DPF), constantes no DL n.º 276/2003, de 4 de novembro.

¹ Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, retificado e alterado pela Declaração de Retificação n.º 19-D/98, de 31 de outubro e pelas Lei n.º 98/99, de 26 de julho (1.ª alteração) e Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de agosto (2.ª alteração)

Neste contexto, e considerando os potenciais impactes do projeto sobre as infraestruturas rodo e ferroviárias existentes nas proximidades da área objeto de estudo, e nomeadamente no que respeita à A1 e à Linha do Norte, solicitou, o IMT, o parecer das respetivas concessionárias:

- Linha do Norte – Concessões Infraestruturas de Portugal (I.P., S.A.)
- A1 – Brisa Concessão Rodoviária (BCR).

A análise da Brisa Concessão Rodoviária (BCR), remetida ao IMT,IP (vd. anexo *Parecer Brisa Concessão Rodoviária*, sff), refere:

"(...) verifica-se que as alterações propostas não são claras, nomeadamente nas inserções da Rua do Viaduto Sobre o C.F., da Rua da Estação, da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra e, nomeadamente, da Estrada do Bairro na referida rotunda, a qual surge afetada na sua funcionalidade por uma nova inserção que não se percebe se é de sentido único ou em ambos os sentidos.

Neste contexto, face ao exposto, considera-se que esta situação poderá conflitar com o objeto da Concessão BCR, pelo que se considera que é indispensável o aprofundamento deste tema de modo a clarificar as observações e as opções propostas pelo promotor."

Manifestando, a Brisa Concessão Rodoviária (BCR), a sua disponibilidade para quaisquer outros esclarecimentos quanto a estas questões.

No que dirá respeito à IP, SA, é do conhecimento do IMT,IP, que as questões relacionadas com as condicionantes a ter em linha de conta, têm sido diretamente esclarecidas com o promotor no âmbito das suas competências na qualidade de administração rodoviária e entidade gestora da via férrea e que, de igual forma, foi solicitado, pela CCDR-LVT, o parecer da IP, SA, relativamente ao presente EIA.

Neste sentido, terão de ser tidas em conta as condicionantes observadas por aquelas entidades no que respeita às confrontações com os domínios público rodo e ferroviário.

No que respeita ao Estudo de Tráfego apresentado ao IMT, em termos de planeamento, consideram-se ajustados os indicadores da *Tabela 1-Quadro de Áreas* (página 15, do Estudo de Tráfego), nomeadamente na consideração do índice de impermeabilização máximo de 65%, em conformidade com o previsto no PDM de Vila Franca de Xira.

A zona empresarial de Varizela, considerada como exemplo comparativo do método de cálculo (página 19, do Estudo de Tráfego) constitui um conjunto de áreas industriais com diversas atividades alguma das quais de âmbito logístico, podendo não ser comparável a loteamentos de grandes superfícies logísticas.

Contudo, tendo em atenção que o futuro uso das áreas do loteamento em estudo pode vir a estar relacionado com a logística urbana, dada a sua inserção na área Metropolitana de Lisboa, a quantificação dos veículos ligeiros e percentagem de pesados, poderá corresponder à realidade pretendida.

No que diz respeito às Tabelas 5 e 6 – Resumos das horas de ponta (páginas 24 e 25, do Estudo de Tráfego) considera-se que a percentagem de pesados de 5% é relativamente baixa, quando associada a zonas logísticas, onde se considera na generalidade mais apropriadas taxas $\geq 10\%$.

Tendo em consideração a interface de transporte de mercadorias por caminho de ferro, poderá ser aceitável que, em logística urbana, a taxa de pesados possa vir a corresponder a 5% num critério otimista.

Em resumo considera-se que quer análise da capacidade das vias internas da Zona Logística através do estudo dos níveis de Serviço pelo método HCM2010, quer a análise da capacidade das rotundas pelo método TRL (e com raios bastante superiores ao exigido na normativa relacionada), se encontram bem elaborados.

Em conclusão considera-se que o Estudo de tráfego se encontra em conformidade, garantindo, com um horizonte de 10 anos, uma reserva de capacidade nas rotundas sem implicações inconvenientes no funcionamento do Nó da A1 bem como na Praça de Portagem, os quais foram também dimensionados para a atividade logística.

Deverá ainda ser tido em conta o quadro legal relativo a ruído ambiente, nomeadamente o disposto no Decreto-lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, que aprova o Regulamento Geral de Ruído (RGR), na sua redação atual, bem como o disposto no Decreto-lei n.º 146/2006, de 31 de Julho, alterado e republicado pelo Decreto-lei n.º 136-A/2019, nomeadamente tendo em conta a existência de Grandes Infraestruturas de Transporte (GIT).

Outras questões:

- No documento *Resumo Não Técnico – Aditamento* é estimado que a fase de construção tenha uma duração de 8 meses e que a instalação e funcionamento das atividades deverá ocorrer em 2022, no entanto, no ponto 3.2.6. - Fase de funcionamento, do EIA, o proponente estima que em 2023 as atividades previstas para a PLCR deverão estar instaladas e a laborar.
- Consultada a plataforma *Google Earth*, na imagem disponibilizada, datada de 26/08/2021, verifica-se que já se encontram a ser executados trabalhos de terraplanagem, nomeadamente:

Imagem Google Earth
(data das imagens 26/08/2021)



Fonte: Google Earth

- Considerando que, conforme referido, o projecto atual prevê a constituição de, apenas, 3 lotes, não deverá ser apresentada no Relatório Síntese, referência ao tráfego gerado relativamente ao lote 4 (que constaria do projeto anterior), conforme consta do Quadro 3.3 – Trafego gerado pela PLCR, do ponto 3.3. (página 53, do Relatório Síntese);
- Alerta-se para a necessária correcção da legenda da Figura 3.15, do ponto 3.2.7.2. Intervenções na rede viária envolvente (3.2.5. Fase de construção), uma vez que onde se lê Perfil tipo da intervenção na EN 1237, deverá ler-se Perfil tipo da intervenção no Caminho Municipal - **CM** 1237 (página 52 do Relatório Síntese);
- Deverá ser tido em conta que o Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC 2030), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho, revoga o Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2020/2030 (PNAC), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 56/2015, de 30 de julho, pelo que a referência ao PNAC, no Quadro estratégico para a política climática, do ponto 4.4. - Clima, Alterações Climáticas e Qualidade do Ar Clima e Alterações Climáticas (página 108, do Relatório Síntese), não será devida;
- Aconselha-se a consideração da análise e avaliação do impacto do projeto sobre o clima e da vulnerabilidade do projeto às alterações climáticas, conforme previsto na alínea f), do ponto 5., do Anexo V (Conteúdo mínimo do EIA), do Decreto-Lei n.º 152-B/2017¹, de 11 de dezembro, considerando que os transportes, e em particular os transportes rodoviários, constituem uma das principais fontes de emissão de gases com efeito de estufa, e que, conforme referido no EIA, a

¹ Altera e republica o Decreto-Lei n.º 151-B/2017, de 31 de outubro. Transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2014/52/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente.

área de implantação do projecto se localiza numa zona com risco potencial significativo de inundação e próxima de zonas inundáveis para um período de retorno de 100 anos. Salienta-se, ainda, que, e conforme referido no Relatório Síntese, o Relatório Ambiental (RA), da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), do Plano Diretor Municipal (PDM) de Vila Franca de Xira¹, refere que: *a criação de espaços multiusos em áreas inundáveis deverá ser acompanhada por estudos específicos de vulnerabilidade ao risco de cheias, face aos riscos potenciais para os bens materiais e as populações utentes respetivas.*

Refira-se que não é apresentada a análise de risco, apenas uma breve referência no ponto 7. - Riscos do Projeto, que, no entanto, não inclui esta matéria.

Com os melhores cumprimentos,

Rui Velasco Martins
Diretor de Serviços de
Estudos, Avaliação e Prospetiva

DSEAP/MT\SGCC/PPP/JC

¹ O Plano Diretor Municipal (PDM) de Vila Franca de Xira, cuja Revisão foi aprovada pela Assembleia Municipal a 14 de Julho de 2009 e publicada através do Aviso n.º 20905/2009, de 18 de novembro, foi objeto de Avaliação Ambiental Estratégica nos termos definidos no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio.



232112185A1000000

BCR
2821-17-11
SAI 098

Ao
IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
Av. Elias Garcia, 103
1050-098 LISBOA

Nbssa ref:

Sua ref: Email ref# 5/21/2713, 30/11/2021

Assunto: A1 - Auto-Estrada do Norte

Sublargo Castanheira do Ribatejo / A1/A10 - Nó de Castanheira do Ribatejo

Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo/Operação de loteamento da PROMOVINTE - Investimentos Imobiliários, S.A.

Entidade Licenciadora: Câmara Municipal de Vila de Franca de Xira

Exmos. Senhores,

Tendo presente a solicitação de V. Exas., remetida a coberto do email referenciado em epígrafe, e na sequência da análise por vós solicitada ao processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) associado ao projeto acima referenciado, constata-se que a pretensão da Promovinte/Câmara Municipal de Vila Franca de Xira incide sobre um processo de loteamento que se pretende realizar na contiguidade do Nó de Castanheira do Ribatejo, na A1, no sentido Lisboa/Porto.

Da análise à documentação que se extraiu através do link por vós disponibilizado (via CCDR Lisboa e Vale do Tejo), é de destacar, como informação mais pertinente para a Concessão BCR, as peças que se colocam em anexo, extraídas dos documentos da Promovinte.

Para enquadramento da documentação anteriormente referida, anexou-se (Anexo 1) uma fotografia Google do Nó de Castanheira do Ribatejo, do Sublargo Castanheira do Ribatejo/Plataforma Logística Lisboa (Norte), da A1-Auto-Estrada do Norte.

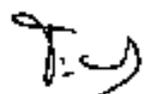
O Anexo 2 contém elementos escritos que incidem sobre a rede viária e a decorrente evolução do tráfego na envolvente do Nó de Castanheira do Ribatejo, tendo em consideração a futura implantação do empreendimento Promovinte, sendo de referir, pela análise realizado ao documento, que as conclusões da simulação do tráfego não indicam quaisquer constrangimentos na rede viária medelada, a qual tem por base um desenho esquemático representado naqueles elementos escritos.

Releve-se, porém, que pela observação aos desenhos contidos no Anexo 3 (vejam-se as indicações apostas), constatarem-se propostas de alterações na rede viária envolvente à rotunda de ligação do Nó de Castanheira do Ribatejo à zona de plataforma logística de Lisboa Norte.

Brisa Concessão Rodoviária, S.A.
Sede: Quinta da Torre da Agulha - Edifício Brisa
2785-599 São Domingos de Rana
Portugal

T: (+351) 21 444 85 00
F: (+351) 21 444 85 27

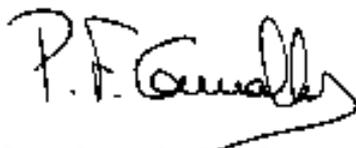
www.brisaconcessao.pt



Pelo tipo de desenhos disponibilizadas, verifica-se que as alterações propostas não são claras (os quais não apresentam qualquer geometria indicada), nomeadamente nas inserções da Rua do Viaduto Sobre o C.F., da Rua da Estação, da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra e, nomeadamente, da Estrada do Bairro na referida rotunda, a qual surge afetada na sua funcionalidade por uma nova inserção que não se percebe se é de sentido único ou em ambos os sentidos.

Neste contexto, face ao exposto, considera-se que esta situação poderá conflitar com o objeto da Concessão BCR, pelo que se considera que é indispensável o aprofundamento deste tema de modo a clarificar as observações e as opções propostas pelo promotor.

Manifestando e nossa disponibilidade para quaisquer outros esclarecimentos quanto a esta questão, apresentamos os nossos melhores cumprimentos,



Pedro Fernandes Carvalho, *Diretor*

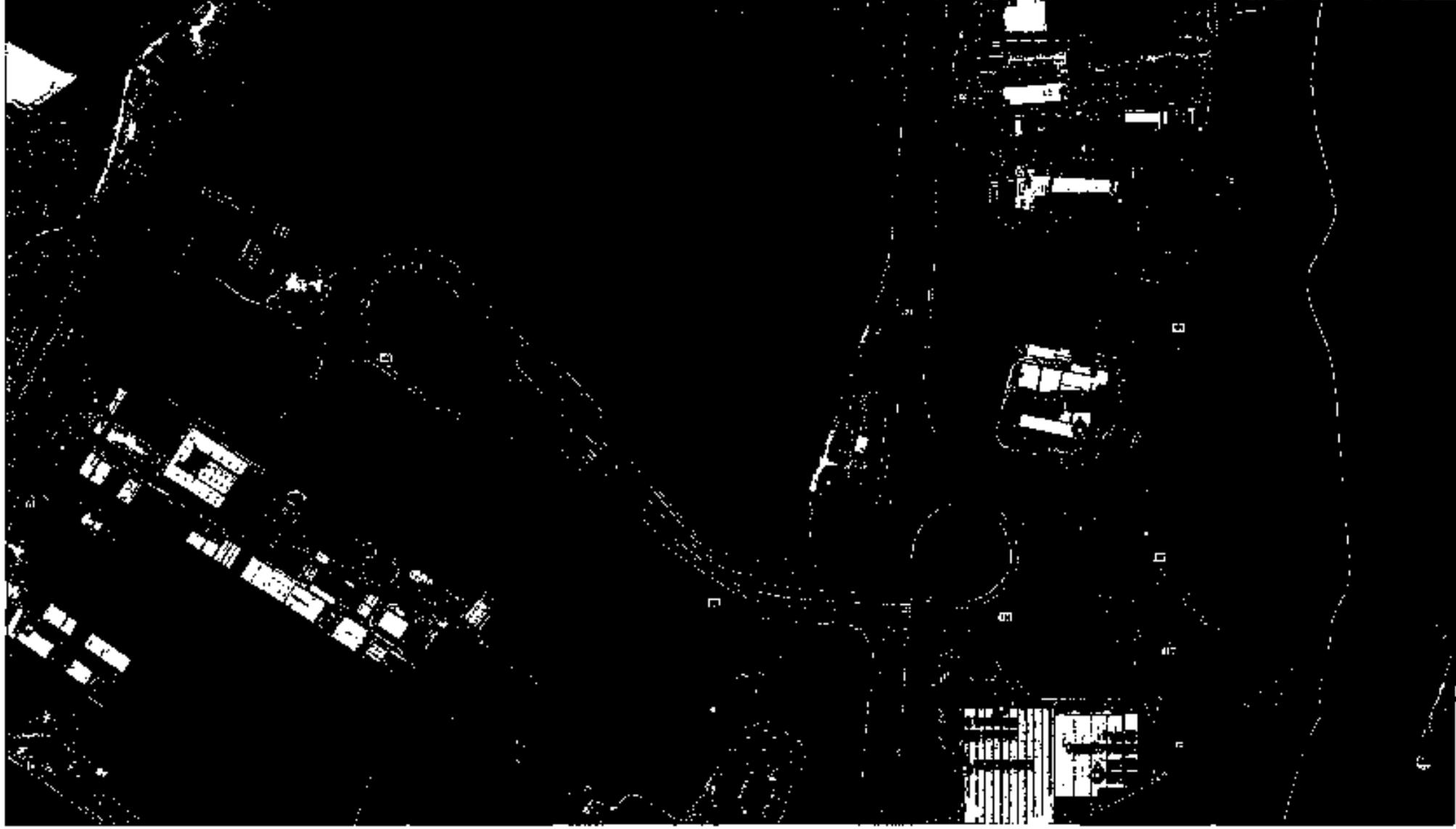
Anexos:

Anexo 1 – Fotografia Google do Nó de Casanheira do Ribatejo;

Anexo 2 – Extrato das Peças Escritas;

Anexo 3 – Plantas da Intervenção.

C-BGI-E21-0001093, BGI/DEP, 2021-12-13



Google Maps - Satellite of Mexico

Anexo 1

4.2. Rede viária e tráfego

4.2.1. Caracterização da Situação de Referência

Identificação dos acessos

O acesso ao local é efetuado a partir da autoestrada A1 (Figura 3.2), saindo no nó 3a em direção à Plataforma Logística de Lisboa Norte. Através da A1 acede-se aos principais portos do sul da país, bem como aos principais polos urbano e industriais e também a Espanha, através da A10/A6.

Localmente, o acesso à área do projeto, quer na fase de construção quer na fase do funcionamento, será proporcionado pela autoestrada A1, pela estrada do Porto de Anela (ou rua da Estação), CM 1237 (ou rua do Bairro) e Av. dos Combatentes da Grande Guerra.

Tráfego atual e previsto

Os elementos apresentados basearam-se no estudo de tráfego realizado para a PLCR (OPT, 2021) - ver Anexo D. De acordo com as contagens efetuadas, foi modelada a rede viária atual (Figura 4.2.1)

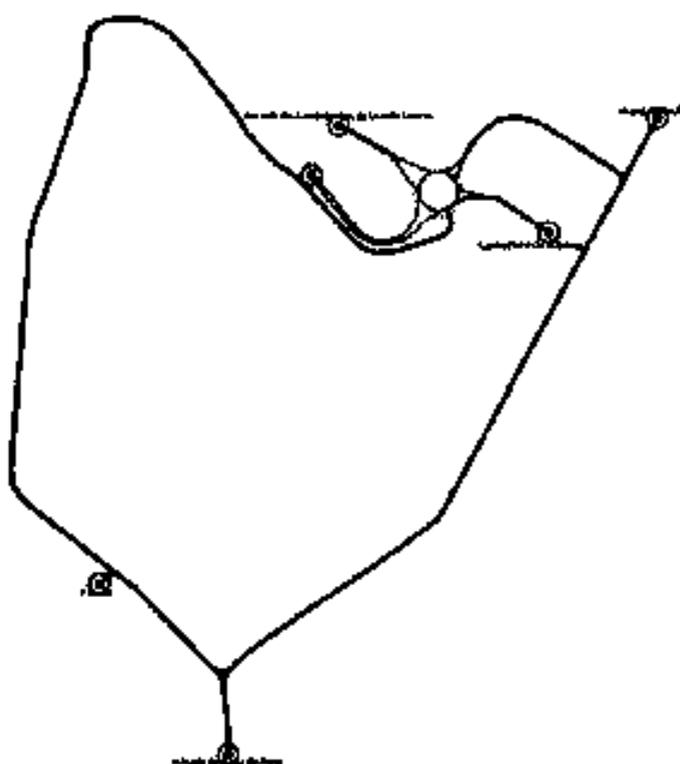


Figura 4.2.1 - Rede viária atual

Após a inserção dos dados dos contagens no modelo, foi feita a calibração dos matrizes de hora de ponta da manhã (HPM) e da hora de ponta da tarde (HPT) para o ano de 2021, estando a distribuição de tráfego na rede apresentada na Figura 4.2.2.

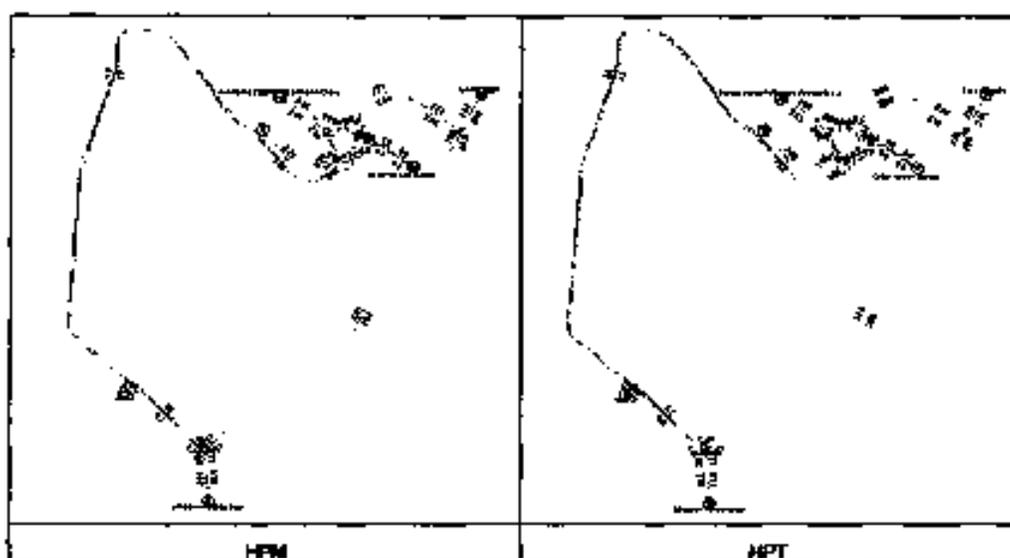


Figura 4.2.2 - Distribuição de tráfego na HPM e HPT de dia útil de ano de 2021.

Os resultados de modelação com a distribuição de tráfego para rede viária na hora de ponta da manhã do dia útil (HPM-DU) e na hora de ponta da tarde de dia útil (HPT-DU), para os anos de

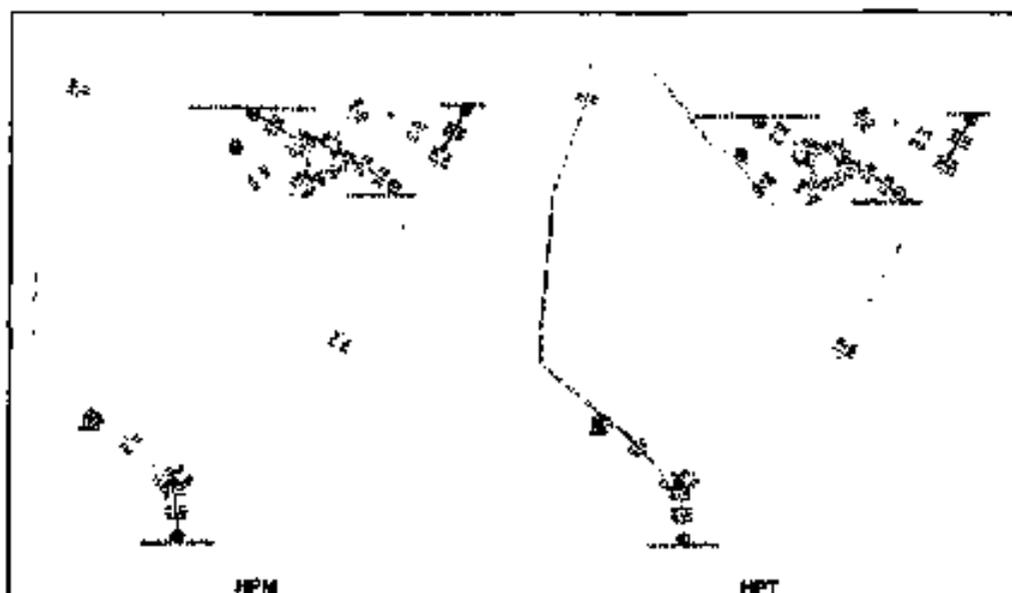


Figura 4.2.2 - Distribuição de tráfego na HPM e HPT de dia 04 de ano de 2032

Genericamente não se verificam constrangimentos em nenhuma das situações ou períodos temporais, estando o tráfego adequado às características da rede.

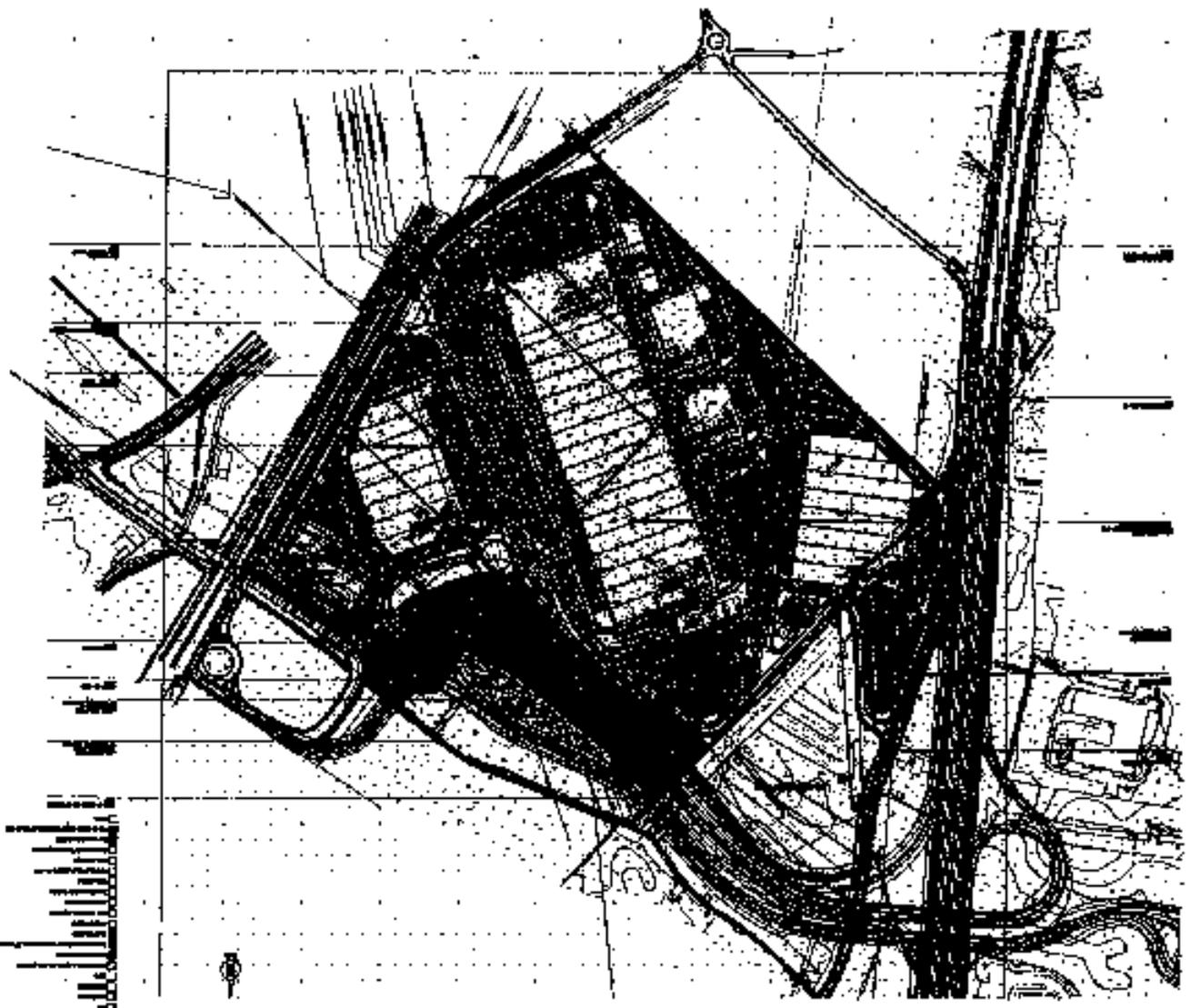
Mobilidade e transportes

De acordo com do Censo de 2011, 26.296 habitantes de Vila Franca de Xira trabalhavam no concelho de residência. Destes, 59% deslocava-se em transporte individual, 12% utilizava o autocarro e 4% o comboio. No entanto 23% deslocam-se 4 pa para o local de trabalho.

Relativamente aos transportes públicos, há três paragens de autocarro na zona envolvente ao empreendimento, com serviço do operador *Boa Viagem* (www.boa-viagem.pt). As linhas que servem a zona são:

- 7 Alenquer – Carregado Estação (por Casais Novos);
- 14 Bom Retiro – Osregado (Fábrica Atral Cipan);
- 14 Carregado (Fábrica Atral Cipan) – Bom Retiro;
- 17 Carregado Estação – Sobral do Monte Agraço;
- 17 Sobral do Monte Agraço – Carregado Estação.

DO	NO	DATE	BY
PROJECT		NO.	
DESCRIPTION		SCALE	
DRAWN BY		CHECKED BY	
DATE		SHEET NO.	



De: IP - Departamento de Gestão de Serviços da Rede [gsr@infraestruturasdeportugal.pt]
Enviado: 28 de dezembro de 2021 16:43
Para: Correio Geral
Assunto: IP-D.2021.3530200-Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo - Proc.13257LIC21
Anexos: Plataforma Logística Castanheira Ribatejo_signed.pdf

Exm.ºs Senhores,

Junto se remete parecer da Infraestruturas de Portugal, S.A.
Com os melhores cumprimentos,
Anabela Pires

Departamento de Gestão de Serviços da Rede
Direção de Serviços da Rede e Parcerias

Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
T (+351) 212 879 000 · F (+351) 212 879 951 997
gsr@infraestruturasdeportugal.pt



www.infraestruturasdeportugal.pt



AVISO DE CONFIDENCIALIDADE

Esta mensagem e quaisquer ficheiros anexos à mesma são confidenciais e para uso exclusivo do destinatário e os mesmos são propriedade da Infraestruturas de Portugal, SA. Cabe ao destinatário assegurar a verificação de vírus e outras medidas que assegurem que esta mensagem não afeta os seus sistemas. Se não for o destinatário, não deverá usar, distribuir ou copiar este correio eletrónico, devendo proceder à sua eliminação e informar o emissor. É estritamente proibido o uso, a distribuição, a cópia ou qualquer forma de disseminação não autorizada deste correio eletrónico e seus anexos. Se recebeu este correio eletrónico por engano, por favor reenvie-o juntamente com os anexos para o emissor e apague-o do seu sistema. A Infraestruturas de Portugal, SA. agradece a sua cooperação.

Sede Social | Head Office Praça da Portagem · 2809-013 Almada · Portugal
NIPC | Tax ID 503 933 813

DISCLAIMER

The information contained in this e-mail and any accompanying documents is confidential, may be privileged, and is intended solely for the person and/or entity to whom it is addressed (i.e. those identified in the "To" and "cc" box). It is the property of Infraestruturas de Portugal, SA. Unauthorized disclosure, or copying of this communication, or any part thereof, is strictly prohibited and may be unlawful. If you have received this e-mail in error, please return the e-mail and attachments to the sender and delete the e-mail and attachments and any copy from your system. Infraestruturas de Portugal, SA. thanks you for your cooperation.

Dê o seu contributo para a sustentabilidade. Imprima o estritamente necessário e a preto e branco.

Departamento de Gestão de Serviços da Rede

Direção de Serviços da rede e Parcerias

Praça da Portagem
2809-013 Almada
Portugal
T +351 212 279 000 · F +351 212 951 997
gsr@infraestruturasdeportugal.pt

À

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Rua Alexandre Herculano 37

1250-009 Lisboa

geral@ccdr-lvt.pt

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	ANTECEDENTE	NOSSA REFERÊNCIA	PROCESSO	DATA
Email	2021-11-12	D.2021.3474557	D.2021.3530200	13257LIC211112	2021-12-27

Assunto: Procedimento de avaliação de Impacte Ambiental
Pedido de parecer Final
Projeto: Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo

Na sequência do pedido de parecer efetuado no âmbito do Estudo de Impacto Ambiental relativa à Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo, a Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), ao abrigo das atribuições e competências vertidas no Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril e no Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio transmite o parecer infra.

A infraestruturas de Portugal, S.A. resulta da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER, EPE (REFER) e a EP - Estradas de Portugal, S.A. (EP), consagrada no dia 1 de junho de 2015, na sequência da publicação do Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, tendo as referidas entidades efetuado pronúncias no âmbito de procedimentos de EIA da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo efetuados anteriormente e que culminaram com a publicação da DIA que entretanto caducou.

Em 27 de abril de 2015 foi publicada a Lei 34/2015 que aprovou o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), que consagra o papel da Infraestruturas de Portugal, S.A., enquanto administração rodoviária e que, entre outras, altera as zonas de servidão non aedificandi das autoestradas.

O projeto da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo interfere com infraestruturas rodoviárias (A1) e ferroviárias (Linha do Norte) sob jurisdição da IP, enquanto administração rodoviária e gestora da rede ferroviária nacional.



O projeto atual da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo, no que diz respeito às propostas de acessibilidades, em termos gerais, não apresenta alterações relativamente ao projeto anterior, sendo de referir que o Nó da A1 que proporciona a ligação da plataforma à rede rodoviária nacional foi aberto ao tráfego em 2012, bem como os acessos locais e a ligação à EN1, em resultado de protocolo estabelecido entre o promotor da plataforma logística à data, a Brisa, a Câmara de Vila Franca de Xira e a Estradas de Portugal, S.A. e o INIR, I.P. – Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I.P., entretanto integrado no Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P. (IMT).

No que diz respeito às infraestruturas rodoviárias que ainda não estão construídas e que têm impacto nas infraestruturas das redes rodoviária e ferroviária nacionais, nomeadamente a ligação da Estrada do Bairro à rotunda de ligação à A1 e às designadas rotundas Norte e Sul, que confrontam com o domínio público ferroviário, o projeto não apresenta o detalhe e desenvolvimento necessário à avaliação do ponto de vista da segurança rodoviária, estrutural e funcional, bem como dominial, pelo que os respetivos projetos de execução deverão ser submetidos à aprovação da IP que, nesse âmbito, promoverá a consulta prévia da Brisa Concessão Rodoviária, enquanto entidade gestora da Concessão Brisa, e promoverá o respetivo licenciamento, nos termos do n.º 1 do art.º 42.º do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, sem prejuízo das competências do IMT, enquanto representante do Estado no Contrato de Concessão Rodoviária.

No que diz respeito às edificações que serão construídas em cada um dos lotes, deverão ser salvaguardadas as zonas non aedificandi das vias rodoviárias, nos termos do art.º 32.º do EERRN, e da Linha do Norte, nos termos do art.º 15.º e 16.º do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro.

Face ao exposto, emite-se parecer favorável condicionado à instrução junto da IP, em fase de projeto de execução, de pedido de licenciamento do acesso da Estrada do Bairro à rotunda de ligação à A1, nos termos do n.º 1 do art.º 42.º do EERRN, de pedido de parecer prévio relativo a edificações que se situem em zona de respeito, nos termos do n.º 2 do art.º 42.º do mesmo estatuto e pedido de parecer prévio relativo às rotundas Norte e Sul, nos termos do Decreto-Lei nº 276/2003, de 4 de novembro.

Com os melhores cumprimentos,

A Diretora

Isabel Caspurro

(Ao abrigo da Decisão n.º 1/IP/2019)

ANEXO II

Delegação de Assinaturas

De: Rui Mourato <rui.mourato@ccdr-lvt.pt>
Enviado: 31 de janeiro de 2022 12:26
Assunto: Delegação de assinatura - 1490/PLAT LOG CASTANHEIRA RIBATEJO

Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental
450.10.229.01.00020.2021
EIA 1490/2021
PL20210420000750
Projeto: Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo
Proponente: PROMOVINTE - Investimentos Imobiliários, SA
Freguesia: União de Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras
Concelho: Vila Franca de Xira
Entidade Licenciadora: CMVFX

Relativamente ao procedimento em epígrafe, delego, na presidente da Comissão de Avaliação, Dr.^a Helna Silva, a assinatura do Parecer Final.

Sem outro assunto,

Rui Mourato
Técnico Superior
Divisão de Avaliação e Monitorização Ambiental



Rua Alexandre Herculano, 37
1250-009 Lisboa

T: +351 213 837 100
F: +351 213 837 192
rui.mourato@ccdr-lvt.pt
<http://www.ccdr-lvt.pt/>



REPÚBLICA
PORTUGUESA

COESÃO TERRITORIAL

De: Carla Maria Dias Guerreiro <carla.guerreiro@apambiente.pt>
Enviado: 1 de fevereiro de 2022 21:21
Para: 'Helena Santos Silva'
Cc: Mariana Pedras
Assunto: EIA Plataforma Logística Castanheira Ribatejo

Dr.ª Helena Silva,

Dada a impossibilidade de assinar pessoalmente o parecer da Comissão de Avaliação relativo ao projeto supra referido, venho por este meio delegar a assinatura na pessoa Coordenadora da Comissão de Avaliação, Dr.ª Helena Silva.

Com os melhores cumprimentos,

Carla Guerreiro

Técnica superior

Divisão de Planeamento e Informação (DPI)

Administração da Região Hidrográfica do Tejo e Oeste (ARH Tejo e Oeste)



ARH do Tejo e Oeste
Rua Artilharia Um, 107
1099-052 Lisboa | PORTUGAL
Telefone: +351 218430400 / +351 218430410 (ext. 5110)
apambiente.pt

Proteja o ambiente. Pense se é mesmo necessário imprimir este email!

De: Cláudia Simões [claudiasimoes@dgpc.pt] em nome de Cláudia Simões
Enviado: 2 de fevereiro de 2022 14:52
Para: helena.silva@ccdr-lvt.pt
Cc: Ana Nunes
Assunto: parecer final da CA_ AIA 1490 - Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo, Almeirim
Anexos: Del Ass Dra ANunes PLCRIBATEJO.PDF

Boa tarde,
Dra. Helena Silva,

Para os devidos efeitos remeto em anexo a delegação de assinatura pelo representante desta Direção Geral, Dra. Ana Nunes no assunto supramencionado.

Com os melhores cumprimentos,

Cláudia Simões

Assistente Técnica

Divisão de Inventariação, Estudo e Salvaguarda do Património Arqueológico - DIESPA

Departamento dos Bens Culturais Direção-Geral do Património Cultural - DGPC

Palácio Nacional da Ajuda - ala Norte

1349-021 Lisboa

T. 00(351) 213614200 ext 1124

Email: claudiasimoes@dgpc.pt



REPÚBLICA
PORTUGUESA

CULTURA

**PATRIMÓNIO
CULTURAL**

Direção-Geral do Património Cultural

Delegação de assinatura

Na impossibilidade da Dr.ª Ana Paula da Silva Nunes Henriques, representante da DGPC na Comissão de Avaliação do projeto “parecer final da CA_ AIA 1490 – Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo, Almeirim” estar presente na assinatura do parecer da Comissão de Avaliação (CA), vimos por este meio delegar a sua assinatura no Presidente da referida Comissão, Dr.ª Helena Silva.

Lisboa, 31 de janeiro de 2022

João Carlos dos Santos
Diretor-Geral

De: Sofia Soares <sofia.soares@lneg.pt>
Enviado: 31 de janeiro de 2022 09:44
Para: Helena Santos Silva
Assunto: RE: Versão 2 - Castanheira do Ribatejo
Anexos: Parecer_final_castanheira_ribatejo (1).doc

Bom dia Dr.ª Helena,

Segue em anexo o parecer final onde assinaei a verde pequenas alterações no texto relativo ao fator ambiental Geologia, Geomorfologia e Recursos Minerais (páginas 33 e 54).
Deixo ainda uma nota relativamente ao projeto e à movimentação de terras.

Aqui fica também a minha delegação de assinatura:

“Sofia Maria Mesquita Soares, geóloga em representação do Laboratório Nacional de Energia e Geologia, declara que delega assinatura na Dr.ª Helena Santos Silva, da COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO, para sua representação no Parecer Final da Comissão de Avaliação sobre o projeto Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo.”

Cumprimentos.

Sofia Soares

UGHGC – Unidade de Geologia, Hidrogeologia e Geologia Costeira



From: Helena Santos Silva <helena.silva@ccdr-lvt.pt>

Sent: 28 de janeiro de 2022 14:12

To: carla.guerreiro@apambiente.pt; anunes@dgpc.pt; jlmonteiro@dgpc.pt; Sofia Soares <sofia.soares@lneg.pt>; sandra.andrade@cm-vfxira.pt; carla.barreiros@arslvt.min-saude.pt; teresa.laranjeira@cm-vfxira.pt; rui.mourato@ccdr-lvt.pt

Subject: Versão 2 - Castanheira do Ribatejo

Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental

450.10.229.01.00020.2021

EIA 1490/2021

PL20210420000750

Projeto: Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo

Proponente: PROMOVINTE - Investimentos Imobiliários, SA

Freguesia: União de Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras

Concelho: Vila Franca de Xira

Entidade Licenciadora: CMVFX

Boa tarde

Junto remeto a versão 2 com as correções rececionadas, para a vossa verificação e concordância. Uma vez que o ficheiro é muito pesado junto o link para poderem descarrega-lo, se tiverem dificuldades por favor contactem.

<https://docs.google.com/document/d/1AG0QM0gMwaeuiATIAvZS2Wo7swYpglwO/edit?usp=sharing&oid=108274472954406669476&rtfpof=true&sd=true>

Tendo em conta que já nos encontramos no limite do prazo, e a fim de cumprir o RJAIA peço o favor de verificarem se concordam, se há mais alguma alteração que queiram acrescentar e enviar os vossos contributos até às 14h de segunda-feira dia 31.

Solicito ainda, que caso concordem com o parecer me enviem a vossa delegação de assinatura.

Desde já peço desculpa pela urgência, mas estamos sem tempo. Por favor confirmem a recepção do mail.
Obrigada

- **AVISO** -

Esta mensagem de correio eletrónico e quaisquer dos seus ficheiros anexos, caso existam, são confidenciais e destinados apenas à(s) pessoa(s) ou entidade(s) acima referida(s), podendo conter informação confidencial, privilegiada, a qual não deverá ser divulgada, copiada, gravada ou distribuída nos termos da lei vigente. Se não é o destinatário da mensagem, ou se ela lhe foi enviada por engano, agradecemos que não faça uso ou divulgação da mesma. Se recebeu esta mensagem por engano, por favor avise-nos de imediato, por correio eletrónico, para o endereço acima e apague este e-mail do seu sistema.

Obrigado.

- **NOTICE** -

This e-mail transmission and eventual attached files are intended only for the use of the individual or entity named above and may contain information that is confidential, privileged and exempt from disclosure under applicable law. If you are not the intended recipient, or if you have received this transmission in error, please immediately notify us by e-mail at the above address and delete this e-mail from your system.

Thank you.



Câmara Municipal de Vila Franca de Xira
Procedimento de AIA do Projeto da Plataforma Logística
Da Castanheira do Ribatejo

Assunto: Parecer da Comissão de Avaliação - Declaração de Voto

Considerando que:

a) A APA/ARHTO invoca a desconformidade do PDM recorrendo ao artigo 102º do seu regulamento que na sua alínea c) n.º 2 refere que *“É interdita a construção de caves e aterros;”*

b) A CM VFX entende que o artigo 102º do regulamento do PDM não se aplica por o projeto se inserir na Unidade Operativa de Planeamento e Gestão – U1 – Expansão da Plataforma Logística - artigo 110º do regulamento do PDM, onde, de acordo com o n.º 1 do mesmo artigo *“As Unidade Operativa de Planeamento e Gestão ... prevalecendo as suas disposições sobre as restantes do presente Regulamento.”*

c) Do entendimento da CM VFX referido em b) verifica-se no articulado do artigo 111º do regulamento do PDM, a necessidade de aprovação de estudo hidráulico e hidrológico que resulta da alínea b) i) do n.º 4 do mesmo artigo *“A ocupação fica condicionada à aprovação de estudo hidráulico e hidrológico que contemple as soluções técnicas necessárias à salvaguarda de pessoas e bens e que comprove que não são agravadas as condições hidrológicas fora da Unidade;”*

d) Da adenda ao estudo hidráulico e hidrológico verifica-se que surgiram novas cotas de referência para a área inundável calculada, pelo que o projeto de ocupação inicial foi adaptado ao novo referencial resultante da atualização do estudo hidráulico e hidrológico (alteadas as cotas mínimas de implantação das infraestruturas do loteamento e a cota de soleira dos edifícios, respetivamente, para 3,90 e 4,90m), lembrando ainda a regularização da vala de Emaús e intervenção na passagem hidráulica sob a estrada do Porto da Areia.

e) Entende a CM VFX sobre o parecer da APA/ARHTO que este deverá ser sobre a aprovação ou não do estudo hidráulico e hidrológico e não sobre o disposto no artigo 102º do regulamento do PDM já redigido em a), por a solução de aterro adotada para a implementação do projeto contrariar o estabelecido neste artigo.

Neste contexto, a CMVFX não concorda com o Parecer Final da Comissão de Avaliação relativo ao projeto Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo.

Pela Representante da CM VFX na Comissão de Avaliação,
Engª Sandra Andrade

De: Patricia Pacheco | DSP <Patriciap@arslvt.min-saude.pt>
Enviado: 7 de fevereiro de 2022 11:07
Para: Dama dsa
Assunto: AIA Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo - delegação de assinatura

Exmos(as) Senhores(as),

Na impossibilidade da minha presença, na CCDRLVT, na qualidade de representante da ARSLVT, para assinatura do Parecer Final relativo ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) da Plataforma Logística de Castanheira do Ribatejo e por concordar com o teor integral do mesmo, venho por este meio delegar a minha assinatura na Dr.ª Helena Silva, presidente da referida Comissão de Avaliação.

Com os melhores cumprimentos,

Patricia Pacheco

Área Funcional de Engenharia Sanitária
Departamento de Saúde Pública

ADMINISTRAÇÃO REGIONAL DE SAÚDE DE LISBOA E VALE DO TEJO, I.P.
REGIONAL HEALTH ADMINISTRATION OF LISBON AND TAGUS VALLEY, I.P.
Av. Estados Unidos da América, 75-77
1749-096 Lisboa

TEL: +351 218 425 100 Ext: 301525

patriciap@arslvt.min-saude.pt

www.arslvt.min-saude.pt



SNS
SERVIÇO NACIONAL
DE SAÚDE



DISTÂNCIA



MÁSCARA



MÃOS

CUIDAR DE SI É CUIDAR DE TODOS.