



CÓDIGO DOCUMENTO: D20250416005342
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 61cf-3360-d16f-2a94

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



TUA

TÍTULO ÚNICO AMBIENTAL

O titular está obrigado a cumprir o disposto no presente título, bem como toda a legislação e regulamentos vigentes nas partes que lhes são aplicáveis.

O TUA compreende todas as decisões de licenciamento aplicáveis ao pedido efetuado, devendo ser integrado no respetivo título de licenciamento da atividade económica.

DADOS GERAIS

Nº TUA	TUA20250416001425
REQUERENTE	APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A.
Nº DE IDENTIFICAÇÃO FISCAL	501431535
ESTABELECIMENTO	APA - ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE AVEIRO, S. A.
CÓDIGO APA	APA00051148
LOCALIZAÇÃO	Edifício 9 - Forte da Barra
CAE	52220 - Atividades auxiliares dos transportes por água

CONTEÚDOS TUA

 ENQUADRAMENTO	 LOCALIZAÇÃO
 PRÉVIAS CONSTRUÇÃO	 CONSTRUÇÃO
 EXPLORAÇÃO	 DESATIVAÇÃO/ENCERRAMENTO
 OBRIGAÇÕES DE COMUNICAÇÃO	 ANEXOS TUA



CÓDIGO DOCUMENTO: D20250416005342
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 61cf-3360-d16f-2a94

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



ENQUADRAMENTO

ENQ1 - SUMÁRIO

Sumário

Regime	Nº Processo	Indicador de enquadramento	Data de Emissão	Data de Entrada em Vigor	Data de Validade	Eficácia	Sentido da decisão	Entidade Licenciadora
AIA	PL20240228001962	Anexo II, n.º 3, alínea a) - Artigo 1.º n.º 3, alínea b), subalínea i) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação	16-04-2025	-	15-04-2029	Sim	Deferido condicionado	Agência Portuguesa do Ambiente

Sumário - Utilizações

Código Utilização	Data de Emissão	Data de Entrada em Vigor	Data de Validade
Sem dados.			

Outras decisões

Regime	Nº Processo	Indicador de enquadramento	Data de Emissão	Data de Entrada em Vigor	Data de Validade	Eficácia	Sentido da decisão	Entidade Licenciadora
Sem dados.								

Outras decisões - Utilizações

Código Utilização	Data de Emissão	Data de Entrada em Vigor	Data de Validade
Sem dados.			



LOCALIZAÇÃO

LOC1.1 - Mapa



CÓDIGO DOCUMENTO: D20250416005342
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 61cf-3360-d16f-2a94

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "<https://siliamb.apambiente.pt>" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



LOC1.5 - Confrontações

Norte	Zona de Atividades Logísticas e Industriais do Porto de Aveiro
Sul	Feixe de linhas ferroviárias do Porto de Aveiro
Este	Zona de Atividades Logísticas e Industriais do Porto de Aveiro
Oeste	Rodovia de acesso à Zona de Atividades Logísticas e Industriais do Porto de Aveiro

LOC1.6 - Área do estabelecimento

Área impermeabilizada não coberta (m2)	99 167,00
Área coberta (m2)	747,00
Área total (m2)	99 914,00



CÓDIGO DOCUMENTO: D20250416005342
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 61cf-3360-d16f-2a94

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.

LOC1.7 - Localização

Localização

Espaços de Uso Especial – Espaços de Equipamentos e Infraestruturas



PRÉVIAS CONSTRUÇÃO

PCons1 - Medidas / Condições gerais a cumprir

Código	Medida/Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
T000007	Condições constantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA



CONSTRUÇÃO

Const1 - Medidas / Condições gerais a cumprir

Código	Medida/Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
T000008	Condições constantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA



EXPLORAÇÃO

EXP1 - Medidas / Condições gerais a cumprir



CÓDIGO DOCUMENTO: D20250416005342
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 61cf-3360-d16f-2a94

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.

Código	Medida/Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
T000009	Condições constantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA



DESATIVAÇÃO/ENCERRAMENTO

ENC2 - Medidas / Condições a cumprir relativamente ao encerramentos e ou desativação da instalação

Código	Medida/Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
T000010	Condições constantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA



OBRIGAÇÕES DE COMUNICAÇÃO

OCom1 - Comunicações a efetuar à Administração

Código	Tipo de informação /Parâmetros	Formato de reporte	Periodicidade de comunicação	Data de reporte	Entidade
T000011	Condições constantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao presente TUA			Ver DIA anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA



CÓDIGO DOCUMENTO: D20250416005342
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 61cf-3360-d16f-2a94

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "<https://siliamb.apambiente.pt>" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



ANEXOS TUA

Anex1 - Anexos

Código	Ficheiro	Descrição
T000015	AIA3719_DIA(anexoTUA).pdf	DIA - Declaração de Impacte Ambiental

**Declaração de Impacte Ambiental
(Anexo ao TUA)**

Designação do projeto	Terminal Intermodal do porto de Aveiro
Fase em que se encontra o projeto	Projeto de execução
Tipologia do projeto	Anexo II, n.º 10, alínea c) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
Enquadramento no regime jurídico de AIA	Artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea i) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
Localização (freguesia e concelho)	Freguesia da Gafanha da Nazaré, concelho de Ílhavo,
Identificação das áreas sensíveis	Não são afetadas áreas sensíveis definidas nos termos do disposto na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro
Proponente	Administração do Porto de Aveiro, S.A.
Entidade licenciadora	Administração do Porto de Aveiro, S.A.
Autoridade de AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

Descrição sumária do projeto

O projeto em avaliação visa aumentar a eficiência de acesso do Porto de Aveiro à rede ferroviária nacional e ao Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), aumentando o *hinterland* do porto alargado à região de Castela e Leão e promovendo um incremento da oferta de serviços intermodais.

O projeto insere-se na Estratégia para a Transição Energética do Porto de Aveiro, ao continuar a melhorar o fluxo contínuo de mercadorias em transferências modais interligadas, reduzindo as ineficiências e promovendo o crescimento do porto de forma sustentável.

A intervenção consiste na construção de um Terminal Intermodal (TI) na Zona de Atividades Logísticas e Industriais (ZALI) do Porto de Aveiro, e área contígua ao Terminal de contentores e *Ro-Ro*, com uma área aproximada de 10 hectares, dotado de duas linhas férreas capacitadas para a operação de composições até 750 metros de comprimento.

Esta intervenção inclui ainda a modernização e construção das linhas férreas de acesso ao TI, assegurando maior eficiência e segurança no acesso das composições a par da decorrente melhoria da operacionalidade do Terminal.

O posicionamento das novas linhas no centro do TI, com acessos a sudoeste e nordeste, desde o feixe de vias, possibilitará acessibilidade para cargas e descargas, de ambos os lados das composições ferroviárias, para operação com *Reach Stackers*.

O *Layout* de feixe de linhas manter-se-á. Apenas serão criados os acessos ferroviários ao TI, acima referidos. Relativamente ao transporte rodoviário será criado um acesso desde a rotunda *Ro-Ro* até à portaria situada

no extremo sudoeste, com aproximadamente 4630 m².

No TI será feito o transbordo de carga, designadamente contentores, os modos ferroviário e rodoviário. O transporte de cargas entre os terminais portuários e o TI será feito maioritariamente por camião, usando as vias portuárias existentes. A carga, quando destinada a um dos terminais portuários, será descarregada do comboio para a zona de armazenagem do TI para daí ser carregada, para o Terminal, por camião. No sentido contrário, a carga proveniente do terminal portuário chega ao TI por camião, é depositada na área de armazenagem e é depois carregada para o comboio.

As componentes principais do projeto, abrangem na generalidade: Plataforma do Terminal Intermodal; Edifício da Portaria; Edifício de Apoio; Parque de Inspeção; Parqueamento; Edifício de Lavagem e Equipamentos; Zona de Cargas e Descargas; Linhas Ferroviárias e Vias-Férreas; Rede Viária; Espaços Verdes; Redes de serviços de águas e águas residuais.

A fase de construção do projeto tem uma duração prevista de 16 meses.

Síntese do procedimento

O presente procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) teve início a 5 de março de 2024, após estarem reunidos os elementos necessários à instrução do mesmo.

A Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA), na sua qualidade de Autoridade de AIA, nomeou a respetiva Comissão de Avaliação (CA), constituída por representantes da própria APA, e das seguintes entidades: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro, I.P. (CCDR-Centro), Património Cultural, I.P. (PC), Administração Regional de Saúde do Centro, I.P. (ARS Centro), Instituto Da Conservação Da Natureza e Das Florestas, I.P. (ICNF), Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I.P. (LNEG), Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP) e o Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves do Instituto Superior de Agronomia (ISA/CEABN).

A metodologia adotada para concretização deste procedimento de AIA contemplou as seguintes fases:

- Realização de uma reunião, no dia 26 de março de 2024, com o proponente e a equipa consultora, para apresentação do projeto e do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) à Comissão de Avaliação.
- Apreciação da conformidade do EIA:
 - Foi considerada necessária a apresentação de elementos adicionais, ao abrigo do n.º 9, do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013 de 31 de outubro, na sua atual redação, os quais foram solicitados ao proponente.
 - O proponente submeteu resposta ao pedido de elementos adicionais, sob a forma de Aditamento ao EIA.
 - Após análise deste documento, considerou-se que o mesmo dava resposta, na generalidade, às lacunas e dúvidas anteriormente identificadas pelo que o EIA foi declarado conforme a 04 de dezembro de 2024.
- Promoção de um período de Consulta Pública, ao abrigo do artigo 15.º Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na atual redação, que decorreu durante 30 dias úteis, de 10 de dezembro de 2024 a 22 de janeiro de 2025.
- Solicitação de parecer específico, ao abrigo do disposto no n.º 12 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013 de 31 de outubro, na sua atual redação, a entidades externas à Comissão de Avaliação,

nomeadamente à Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e da Infraestruturas de Portugal S.A. (IP).

- Visita ao local de implantação do projeto, efetuada no dia 19 de fevereiro de 2025, tendo estado presentes representantes da Comissão de Avaliação e do proponente.
- Apreciação do projeto, com base na informação disponibilizada no EIA e demais documentação, tendo em conta as valências das entidades representadas na Comissão de Avaliação, integrada com as informações recolhidas durante a visita ao local e ponderados todos os fatores em presença, incluindo os resultados da participação pública.
- Elaboração do parecer técnico final da Comissão de Avaliação, que visa apoiar a tomada de decisão relativamente à viabilidade ambiental do projeto.
- Preparação da proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA), tendo em consideração o Parecer da Comissão de Avaliação e o Relatório da Consulta Pública.
- Promoção de um período de audiência prévia, ao abrigo do Código do Procedimento Administrativo.
- Tendo o proponente concluído a audiência de interessados expressando concordância com os termos e condições da proposta de decisão, foi emitida a presente decisão.

Síntese dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas

Ao abrigo do disposto no n.º 12 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, relativo à consulta a entidades externas à Comissão de Avaliação, foram recebidos os pareceres da Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e da Infraestruturas de Portugal S.A. (IP).

Estas pronúncias encontram-se anexas ao parecer final da Comissão de Avaliação, sintetizando-se de seguida os seus aspetos mais relevantes.

A DGAM informa que, atentas as competências da Autoridade Marítima Local - Capitão do Porto de Aveiro, em matéria de segurança da navegação, de preservação e conservação do meio marinho, não se antecipa que venha a haver inconveniente na realização dos trabalhos, no pressuposto de que as normas ambientais e a preservação do meio marinho serão salvaguardadas.

A IP informa que a área referente ao Terminal Intermodal do Porto de Aveiro, não interfere com infraestruturas ferroviárias sob a jurisdição daquela entidade. Não obstante, tendo a catenária "serviço partilhado", a IP alerta para a necessidade de ser garantida a devida articulação entre a entidade promotora e o Centro Operacional de Manutenção Norte.

Síntese do resultado da consulta pública e sua consideração na decisão

Em cumprimento do disposto no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, foi promovido um período de 30 dias úteis para consulta pública, o qual decorreu de 10 de dezembro a 22 de janeiro de 2025.

Durante este período, foi recebida uma exposição de um cidadão a título individual, a qual consta do Relatório da Consulta Pública. Este cidadão considera que o projeto constitui um espaço tecnológico, eficiente e sustentável, cujo objetivo será integrar diferentes modos de transporte (ferroviário, rodoviário, ciclovias, transporte marítimo e fluvial), promovendo a mobilidade urbana sustentável e atendendo,

simultaneamente, às necessidades da população local, turistas e empresas de logística. Sugere que o seu financiamento seja, idealmente, composto por uma combinação de fundos disponíveis: fundos da União Europeia, empréstimos de bancos internacionais, financiamento nacional e parcerias público-privadas. De entre eles, advoga que as melhores opções serão: *Connecting European Facility* (CEF); *Horizon Europe*; Banco Europeu de Investimento (BEI); Portugal 2030.

Informação das entidades legalmente competentes sobre a conformidade do projeto com os instrumentos de gestão territorial, as servidões e restrições de utilidade pública e de outros instrumentos relevantes

No âmbito do Ordenamento do Território (OT) considera-se, em especial, o enquadramento da área do projeto e os normativos aplicáveis dos instrumentos urbanísticos de nível municipal (PDM da Ílhavo) em vigor.

Plano Diretor Municipal de Ílhavo (PDM)

De acordo com a planta de ordenamento do Plano Diretor Municipal (PDM) de Ílhavo, a área do projeto abrange “Solo urbano – Espaços de uso especial – Espaços de equipamentos e infraestruturas - Espaço de Uso Especial – infraestrutura estruturante” e “área portuária”, sendo compatível com as disposições aplicáveis constantes dos artigos 77.º, 78.º, 79.º e n.º 2 do artigo 91.º do regulamento do PDM de Ílhavo.

A pretensão não se insere em áreas da Reserva Agrícola Nacional (RAN), nem da Reserva Ecológica Nacional (REN).

No que se refere a outras condicionantes verifica-se que a área abrange:

- Área de jurisdição portuária, de acordo com o Decreto-Lei n.º 339/98, de 3 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 40/2002, de 28 de fevereiro;
- Servidão militar e aeronáutica associada à área militar do Regimento de Infantaria n.º 10, em São Jacinto, decreto n.º 42239, publicado no Diário do Governo n.º 96/59, 1.ª série, de 28 de abril de 1959, carecendo do parecer da Direção Geral de Recursos da Defesa Nacional (DGRDN);
- Via-férrea, podendo integrar o domínio público ferroviário, sob gestão da Infraestruturas de Portugal, S.A.;
- Infraestruturas de transporte de energia elétrica, sob gestão da E-REDES – Distribuição de Eletricidade, S.A.

Razões de facto e de direito que justificam a decisão

No âmbito da avaliação desenvolvida, dadas as características do projeto e da sua área de implantação, foram considerados como fatores mais relevantes para a avaliação os recursos hídricos, ambiente sonoro, qualidade do ar e socioeconomia. Foram também avaliados os fatores geologia e geomorfologia, solos e usos do solo, sistemas ecológicos, paisagem, qualidade do ar, alterações climáticas, saúde humana e património cultural.

Da avaliação desenvolvida conclui-se que os impactes negativos são, na sua generalidade, pouco significativos e minimizáveis.

Face ao reduzido interesse ecológico da área de estudo, considera-se reduzida a probabilidade da

construção das estruturas físicas do projeto causar impacte negativos significativos em habitats naturais e em populações de espécies da fauna e da flora com estatuto de proteção legal. Considera-se ainda que o projeto não antagoniza com os objetivos de conservação estabelecidos a nível regional e/ou nacional.

Reconhece-se que na fase de construção haverá distúrbios consideráveis na paisagem, relacionados com a desorganização visual, associada a operações de escavação e aterro, limpeza do terreno e desmatização, presença do estaleiro e circulação de maquinaria. Estes impactes serão sentidos sobretudo a no local da intervenção, respetiva estrada de acesso e avenida marginal que serve principalmente a área industrial e o Porto de Aveiro.

Contudo, os impactes visuais na envolvente próxima são reduzidos, uma vez que a intervenção está integrada numa área limítrofe, de cariz predominantemente industrial e associada ao uso do solo do Porto de Aveiro. Dado o enquadramento do projeto na área industrial e a capacidade de absorção visual e sensibilidade visual da paisagem predominantemente moderada a baixa na área circundante à implantação, os impactes na fase de construção são considerados negativos, mas temporários, reversíveis, locais, de magnitude fraca e pouco significativos.

Os impactes na fase de exploração prendem-se com as alterações definitivas às quais estão associadas alterações no ambiente visual no local. Haverá nesta fase um volume acrescido de atividades na zona, impactando o local e respetivos acessos próximos.

O edificado a construir terá uma área de implantação e pé direito reduzido. As estruturas com potencial de criar maior impacte visual sobre a paisagem serão os contentores, que estarão integrados no contexto de uma paisagem humanizada com estruturas industriais e portuárias. Estas estruturas podem ser observadas principalmente a partir da avenida marginal e das habitações da Gafanha da Nazaré mais próximas.

Dado o enquadramento do projeto na área industrial e a capacidade de absorção e sensibilidade visual da paisagem predominantemente moderada a baixa na área, e tendo em conta a presença da cortina arbórea do porto, os impactes da fase de exploração são considerados negativos, mas de magnitude fraca e pouco significativos. O facto do projeto se inserir num complexo portuário mais vasto, faz também com que os impactes da obra ao nível do património cultural sejam mais contidos, predominando impactes temporários pouco significativos.

Os impactes ao nível da geologia e geomorfologia, do solo e dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos são negligenciáveis na fase de construção. Saliencia-se o facto do estaleiro, plataforma e estruturas associadas estarem localizados em zonas a impermeabilizar. Por outro lado, existe o risco de contaminação no decurso da ocorrência de derrames de óleos, combustíveis ou outras substâncias perigosas utilizadas nesta fase. Contudo, com a implementação do plano de gestão de resíduos, a probabilidade desta ocorrência é reduzida.

Durante a fase de exploração, a ocorrência de impactes negativos nas massas de água decorre das contaminações de águas pluviais provenientes das áreas potencialmente contaminadas e da ocorrência de derrames, impactes estes passíveis de minimização através da adoção de boas práticas de gestão e manuseamento dos materiais e substâncias potencialmente contaminantes.

Para os Solos, destacam-se os impactes associados à movimentação de terras durante a fase de construção, compreendendo escavações, terraplanagens e compactações, levando a alterações morfológicas dos solos. Podem também ocorrer episódios de contaminação do solo associados a eventuais derrames de substâncias perigosas (p.e. combustíveis, óleos), impactes esses minimizáveis como já referido. O mesmo pode ocorrer na fase de exploração, em caso de incorreta movimentação e armazenagem dos materiais e produtos transportados no Terminal Intermodal. Essas situações estão devidamente enquadradas pela

legislação de gestão de resíduos e de utilização de substâncias perigosas, pelo que os impactes se perspectivam pouco significativos e minimizáveis.

No que se refere à qualidade do ar, os impactes negativos mais significativos na fase de construção estão associados às emissões difusas de partículas em suspensão (PM₁₀), diretamente relacionadas com as atividades desenvolvidas em fase de obra, nomeadamente, desmatção e decapagem para limpeza do terreno, movimentações de terras e circulação de veículos e máquinas. Acrescem ainda as emissões difusas dos poluentes atmosféricos NO₂, COV e CO, associadas à circulação automóvel e ao funcionamento das máquinas. Os impactes na qualidade do ar nesta fase são assim negativos, mas temporários e pouco significativos, devendo ser implementadas medidas que permitam minimizar a emissão de poeiras e outros poluentes.

Na fase de exploração, com a implementação do Terminal Intermodal, irá ocorrer uma transferência modal, do fluxo rodoviário para o fluxo ferroviário, no transporte de cargas de e para o exterior do Porto de Aveiro. No entanto, o transporte das cargas entre os cais marítimos e o Terminal Intermodal será assegurado pelo fluxo rodoviário. Assim, os impactes negativos esperados nesta fase resultam das emissões de poluentes atmosféricos pela circulação rodoviária de veículos pesados, nomeadamente dos poluentes NO₂, COV, CO e PM₁₀. No que diz respeito ao transporte ferroviário os impactes associados exclusivamente à transferência modal são considerados predominantemente positivos, dado que a utilização do comboio contribuirá para uma melhoria da qualidade do ar no local, atendendo à redução dos meios de transporte mais poluentes.

Assim, para a qualidade do ar os impactes esperados na fase de exploração são predominantemente positivos e ainda que existam impactes negativos, estes são pouco significativos.

De referir igualmente os impactes ao nível do ambiente sonoro na fase de construção, destacando-se a circulação de veículos pesados de transporte de materiais com origem e destino na obra, assim como a movimentação de terras e ainda a utilização do equipamento e maquinaria afetos à obra (escavadoras, compactadores, etc.) próprios do funcionamento do estaleiro. É esperado um aumento dos níveis de ruído no período diurno durante esta fase, podendo estes impactes ser significativos.

Para a fase de exploração, a principal fonte de ruído será a circulação rodoviária e ferroviária resultante da implementação deste projeto. Sem prejuízo, antecipa-se o cumprimento do critério de exposição previsto no Regulamento Geral do Ruído, tanto para os recetores que se situam em zona mista como em zona sensível.

Face aos impactes identificados ao nível dos recursos hídricos, da qualidade do ar e do ambiente sonoro, e que se refletem no âmbito da saúde humana, considera-se que os impactes sobre este último fator são globalmente pouco significativos, estando contempladas medidas mitigadoras.

De referir também os impactes ao nível das alterações climáticas. Na fase de construção, estes impactes resultam da utilização de combustíveis fósseis na circulação de veículos e operação de maquinaria (9,4 t CO₂eq), sendo de referir igualmente o impacto associado ao consumo de energia elétrica (17,5 t CO₂eq) e à produção de materiais, como o betão (2.129,5 t CO₂eq), o ferro e aço (610,8 t CO₂eq), o alcatrão (80,6 t CO₂eq) e a brita e ABGE (377,0 t CO₂eq).

No que diz respeito à fase de exploração, o impacto resulta do consumo anual de energia elétrica associado ao funcionamento dos equipamentos, iluminação de espaços (27,18 t CO₂eq/ano), do transporte dos funcionários (36,4 t CO₂eq) e da utilização de gases fluorados nos equipamentos de climatização e de refrigeração (414,13 tCO₂eq emissões em caso de fuga total dos gases fluorados).

Por último, realçam-se os impactes positivos muito significativos e de reconhecida importância no

ordenamento do território e na socioeconomia.

Na fase de construção haverá um efeito positivo na dinamização dos setores da restauração, alojamento e construção (aluguer de máquinas/equipamentos e serviços).

Na fase de exploração preveem-se impactes positivos no desenvolvimento da economia local, através do reforço do emprego pela criação de novos postos de trabalho, na contribuição para o desenvolvimento e crescimento das unidades industriais existentes no concelho e ainda numa melhor articulação entre as diferentes redes de transporte, com ligação a Espanha e a outras partes da Europa, o que permitirá o escoamento mais fácil de mercadorias para os mercados internacionais.

A fase de exploração caracteriza-se assim por impactes de expressão permanente, positivos e negativos. Verifica-se um quadro relativamente homogéneo em termos de impactes positivos e negativos da fase de exploração, sendo estes últimos pouco significativos.

Face ao exposto, ponderados os impactes negativos identificados, na generalidade passíveis de minimização, e os impactes positivos perspetivados, emite-se decisão favorável, condicionada ao cumprimento dos termos e condições impostas no presente documento.

Elementos a apresentar

Em sede de licenciamento ou autorização do projeto

Devem ser apresentados à entidade licenciadora, com conhecimento à autoridade de AIA, os seguintes elementos:

1. Pronúncia das entidades com competência no âmbito das servidões e restrições de utilidade pública aplicáveis, nomeadamente, da Direção Geral de Recursos da Defesa Nacional (DGRDN), no que se refere à Servidão militar e aeronáutica associada à área militar do Regimento de Infantaria n.º 10, em São Jacinto, da Infraestruturas de Portugal, S.A. sobre a integração da via-férrea no domínio público ferroviário e da E-REDES – Distribuição de Eletricidade, S.A. sobre as infraestruturas de transporte de energia elétrica.

Previamente ao início da execução da obra

Devem ser apresentados à autoridade de AIA, para apreciação e pronúncia, os seguintes elementos:

2. Proposta de Requalificação da Cortina Arbórea desenvolvida tendo em conta a necessidade de:
 - a. Aplicar exclusivamente espécies autóctones, excluindo assim o mióporo (*Myoporum laetum*), a árvore-do-fogo (*Metrosideros excelsa*), o choupo-negro (*Populus nigra*), e a oliveira-do-paráiso (*Elaeagnus pungens*);
 - b. Privilegiar plantas micorrizadas para aumentar o sucesso das plantações e a diminuir a utilização de adubos e fertilizantes de síntese industrial.
 - c. Prever a apresentação, durante três anos, de relatórios anuais de monitorização que inclua o plano geral de plantação e uma memória descritiva com fotografias onde se verifique a respetiva evolução.
3. Plano de plantação e sementeiras que inclua memória descritiva e preveja a apresentação, durante três anos, de relatórios anuais com fotografias onde se verifique a evolução da cobertura vegetal e os objetivos propostos nomeadamente o enquadramento paisagístico, a amenização do impacte visual, e o combate ao reaparecimento de infestantes.

4. Plano de gestão diferenciada da biomassa e solos resultantes, respetivamente, das ações de desmatção e da decapagem dos solos dos locais com ocorrência de espécies exóticas classificadas como invasoras, para minimizar o risco de dispersão e potencial proliferação daquelas espécies.
5. Programas de Monitorização, desenvolvidos de acordo com as orientações previstas na presente decisão.

Medidas de minimização

Todas as medidas de minimização dirigidas à fase prévia à obra e à fase de execução da obra devem constar do Plano de Acompanhamento Ambiental de Obra (PAAO).

O PAAO deve ser integrado no respetivo caderno de encargos da empreitada e nos contratos de adjudicação que venham a ser produzidos pelo proponente, para execução do projeto.

A Autoridade de AIA deve ser previamente informada do início e término das fases de construção e de exploração do projeto, bem como do respetivo cronograma da obra, de forma a possibilitar o desempenho das suas competências em matéria de pós-avaliação.

De acordo com o artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, devem ser realizadas auditorias por verificadores qualificados pela APA. A realização de auditorias deve ter em consideração o documento “Termos e condições para a realização das Auditorias de Pós-Avaliação”, disponível no portal da APA. Os respetivos Relatórios de Auditoria devem seguir o modelo publicado no portal da APA e ser remetidos pelo proponente à Autoridade de AIA no prazo de 15 dias úteis após a sua apresentação pelo verificador.

Medidas para a fase prévia à execução da obra

1. Realizar ações de formação e de sensibilização ambiental para os trabalhadores e encarregados envolvidos na execução das obras, relativamente às ações suscetíveis de causar impactes ambientais e às medidas de minimização a implementar, designadamente normas e cuidados a ter no decurso dos trabalhos. Neste contexto, deve também ser apresentado o PAAO.
2. Divulgar o programa de execução das obras junto das entidades envolvidas em operações de socorro e de proteção civil, da Câmara Municipal e das freguesias abrangidas. A informação disponibilizada deve incluir o objetivo, a natureza, a localização da obra, as principais ações a realizar, respetiva calendarização e eventuais afetações à população, designadamente a afetação das acessibilidades.
3. Implementar um mecanismo de atendimento ao público para a receção de reclamações, sugestões e/ou pedidos de informação sobre o projeto. Este mecanismo deve contemplar pontos de atendimento telefónico e contato por correio eletrónico e devem estar afixados, pelo menos, à entrada do estaleiro e em cada frente de obra. Devem também ser registadas todas as reclamações ou pedidos de informação recebidos e o tratamento que lhes foi dado.
4. Sinalizar e vedar as ocorrências patrimoniais situadas, até 50 m da obra, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afetação.

Medidas para a fase de execução da obra

5. Respeitar o exposto na Planta Síntese de Condicionantes e atualizar a mesma sempre que se venham a identificar novos elementos que justifiquem a sua salvaguarda.
6. Privilegiar, sempre que possível, a contratação de mão-de-obra local e o fornecimento de bens e

serviços preferencialmente locais.

7. Implementar o estaleiro de obra no interior da área de intervenção e em locais de declive reduzido e com acesso próximo, evitando movimentações de terras e aberturas de acessos.
8. Selecionar os percursos mais adequados para proceder ao transporte de equipamentos e materiais de e para o estaleiro, minimizando a passagem no interior dos aglomerados populacionais e junto a recetores sensíveis.
9. Sempre que se preveja a necessidade de efetuar desvios de tráfego, submeter previamente os respetivos planos de alteração à entidade competente, para autorização.
10. Garantir as condições de acessibilidade e operação dos meios de socorro, tanto na fase de construção como de exploração.
11. Assegurar o correto cumprimento das normas de segurança e sinalização de obras em espaços públicos, tendo em consideração a segurança e a minimização de perturbações.
12. Garantir a manutenção periódica das vias de comunicação e dos equipamentos de sinalização rodoviária e de regulação da velocidade de tráfego.
13. Garantir que a saída de veículos da zona de estaleiro e das frentes de obra para a via pública evita a sua afetação por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos, para reduzir a possibilidade de dispersão de espécies florísticas exóticas invasoras, bem como evitar a dispersão de poeiras que poderiam vir a ser ressuspensas depois de secas, noutras locais.
14. Garantir que o transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado seja efetuado em transporte fechado ou com cobertura por lona no caso de transporte em veículo de caixa aberta.
15. Proceder à manutenção e revisão periódica de todas os equipamentos afetos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas, dos riscos de contaminação dos solos e das águas, e de forma a dar cumprimento às normas relativas à emissão de ruído.
16. Selecionar, preferencialmente, equipamentos que utilizem fluídos naturais ou gases fluorados com menor potencial de aquecimento global, quando disponíveis.
17. Acondicionar, cobrir e humidificar, nomeadamente em dias secos e ventosos, os materiais de construção e residuais das obras, especialmente se forem pulverulentos ou do tipo particulado, para evitar a sua dispersão e/ou a sua queda e o seu espalhamento aquando do transporte.
18. Assegurar que os óleos, combustíveis e outras substâncias perigosas são armazenadas em recipientes adequados e estanques, e sobre superfícies devidamente impermeabilizadas, equipadas com bacia de retenção. O abastecimento de combustível e a realização de eventuais operações de reparação de máquinas e equipamentos a utilizar nos trabalhos, deve ser efetuado num único local e devidamente preparado para a realização desta operação, de modo a prevenir derrames de lubrificantes e de combustíveis e a conseqüente possível contaminação do solo e das águas. No caso da ocorrência de derrames de produtos ou substâncias poluentes, deve proceder-se à recolha do solo contaminado, com auxílio de um produto absorvente adequado, o qual deve ser posteriormente encaminhado para um operador licenciado.
19. Garantir, caso se verifique a existência de materiais de escavação com vestígios de contaminação, o armazenamento em locais que evitem a contaminação dos solos e massas de água, por infiltração ou escoamento das águas pluviais, até serem encaminhados para destino final adequado.
20. Assegurar que os resíduos produzidos são temporariamente acondicionados em contentores próprios

- para o efeito, separados por tipologia, de forma a evitar a deposição incorreta de resíduos e a sua dispersão para as linhas de água existentes na proximidade da zona de intervenção do projeto.
21. Garantir o tratamento das águas resultantes de lavagens de maquinaria de apoio à obra antes de encaminhadas para a rede pública.
 22. Em caso de acidentes, como descargas ou derrames acidentais de produtos químicos para o meio aquático, devem ser imediatamente ativados os planos de contenção e avisadas as entidades responsáveis.
 23. Assegurar que os trabalhos de corte e remoção da vegetação devem ser efetuados fora do período da floração de cada uma das espécies exóticas classificadas como invasoras pelo Decreto-Lei n.º 92/2019, de 10 de julho, de forma a prevenir a sua dispersão e introdução em novos locais.
 24. Limitar as ações de desmatamento, escavação e decapagem dos solos devem às zonas estritamente necessárias para a execução da obra.
 25. Implementar medidas de biossegurança, de forma a prevenir a proliferação das espécies vegetais invasoras para outros locais, designadamente:
 - a. Limpeza de máquinas, equipamentos, ferramentas e equipamentos de proteção individual antes de depois das intervenções;
 - b. Encaminhamento dos materiais sobrantes para tratamento adequado, sendo que podem ser destruídos e deixados no local unicamente se não houver presença de sementes viáveis nesses mesmos sobrantes;
 - c. Encaminhamento dos solos provenientes da decapagem dos locais com ocorrência de invasoras para tratamento adequado.
 26. Selecionar materiais de construção com menor impacto ambiental, nomeadamente, de baixo carbono, e privilegiar a seleção de fornecedores locais.
 27. Garantir que as operações mais ruidosas ocorram exclusivamente em período diurno e em dias úteis, das 08:00h às 20:00h, não se considerando admissível qualquer extensão do horário de trabalho e das operações de construção, de forma impactar ao mínimo a população residente na proximidade.
 28. Garantir que são selecionados os métodos construtivos e equipamentos que originem o menor ruído possível, e proceder-se à manutenção e revisão periódica das máquinas e veículos afetos à obra, de forma a assegurar o cumprimento dos limites estabelecidos na legislação em vigor.
 29. Assegurar que a realização de trabalhos arqueológicos atende ao disposto na Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, que estabelece as bases da política e do regime de proteção e valorização do Património Cultural; Decreto-Lei n.º 164/97 de 27 de junho, que harmoniza a legislação que rege a atividade arqueológica em meio subaquático com a aplicável à atividade arqueológica em meio terrestre; e Decreto-Lei n.º 164/2014 de 4 de novembro, que publica o Regulamento de Trabalhos Arqueológicos.
 30. Prever a execução de trabalhos arqueológicos de escavação integral caso venham a ser identificados contextos arqueológicos na área de incidência direta ou em local de afetação durante a fase de exploração do projeto.
 31. A descoberta de contextos arqueológicos que não foram identificados em fase prévia à execução da empreitada devem ser comunicados ao Património Cultural, I.P. no prazo máximo de 48 horas.
 32. Os relatórios de trabalhos arqueológicos, bem como eventuais Notas Técnicas que venham a ser submetidas ao Património Cultural, I.P. devem ser acompanhados por informação georreferenciada,

incluindo ortofotos, e modelos digitais tridimensionais.

33. Todas as madeiras arqueológicas devem ser objeto de documentação, e de recolha de amostras para análise anatómica e dendrocronológica, e apresentada a proposta de destino final a dar a este espólio. As madeiras arqueológicas de tipologia náutica devem ser documentadas e caracterizadas de forma isolada e estabelecida a eventual relação com as restantes.
34. As ocorrências arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível, e em função do valor do seu valor patrimonial, ser conservadas *in situ* (mesmo que de forma passiva), no caso de estruturas, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação atual ou salvaguardadas pelo registo.
35. Os resultados obtidos no acompanhamento arqueológico podem determinar a adoção de medidas de minimização específicas (registo documental, sondagens de diagnóstico, escavações arqueológicas, entre outras) nomeadamente no caso de não ser possível determinar a importância científica e patrimonial das ocorrências então identificadas. Em caso de identificação de contextos arqueológicos preservados deve sempre ser realizada a respetiva escavação arqueológica.
36. Os achados arqueológicos móveis efetuados no decurso da obra devem ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela.
37. Perante o elevado potencial arqueológico de toda a área alvo de afetação do projeto, a eventual necessidade de exumação de espólio arqueológico, designadamente subaquático, onde algum desse espólio pode ser sujeito a um acelerado processo de decomposição, implica a criação de uma ou mais reservas submersas primárias e transitórias até à sua entrega à Tutela do Património Cultural, para depositar e assegurar a sua conservação preventiva desses bens móveis, protegendo-os assim da degradação irreversível a que ficam sujeitos se permanecerem em contacto direto com o ambiente atmosférico durante a fase de execução.

Medidas para a fase final de execução da obra

38. Proceder à desativação da área afeta aos trabalhos para a execução da obra, com a desmontagem do estaleiro e remoção de todos os equipamentos, maquinaria de apoio, entre outros. Proceder à limpeza destes locais, com a reposição das condições existentes antes do início dos trabalhos.
39. Proceder à recuperação de caminhos e vias utilizados como acesso aos locais em obra, assim como os pavimentos e passeios públicos que tenham eventualmente sido afetados ou destruídos.
40. Assegurar a reposição e/ou substituição de eventuais infraestruturas, equipamentos e/ou serviços existentes nas zonas em obra e áreas adjacentes, que sejam afetadas no decurso da obra.
41. Assegurar a desobstrução e limpeza de todos os elementos hidráulicos de drenagem que possam ter sido afetados pelas obras.

Medidas para a fase de exploração

42. Realizar um controlo bianual de espécies invasoras de forma a controlar o seu processo de expansão. Esta campanha deve ser mantida até que não haja evidências de expansão das invasoras, sendo que posteriormente deve ser realizada uma campanha de controlo a cada 5 anos para controlar a entrada de invasoras provenientes da zona envolvente. Caso se verifique necessário podem ser instaladas barreiras físicas ou químicas, para limitar a dispersão das espécies invasoras, mediante estudo da especialidade mais aprofundado.
43. Manter as superfícies pavimentadas limpas e em boas condições de manutenção, de forma a minimizar a ressuspensão de poeiras.

44. Impor um limite de velocidade de 30 km/h dentro do terminal.
45. Utilizar preferencialmente veículos de baixas ou zero emissões nas operações de manutenção periódicas.
46. Prever medidas de prevenção, monitorização e, se necessário, de controlo de desenvolvimento de vetores, nomeadamente espécies de culicídeos (mosquitos).

Medidas para a fase de desativação

47. Tendo em conta o horizonte de tempo de vida útil previsto para o projeto e a dificuldade de prever as condições ambientais locais e os instrumentos de gestão territorial e legais que irão estar em vigor, deve ser apresentada, no último ano de exploração, a solução futura de ocupação da área de implantação do projeto após a respetiva desativação.

Deve assim ser apresentado à autoridade de AIA, para apreciação e pronúncia prévia, um plano de desativação pormenorizado, contemplando nomeadamente:

- a. As ações de desmantelamento e obra;
- b. O acompanhamento arqueológico dessas ações;
- c. O destino a dar a todos os elementos retirados;
- d. A definição das soluções de acessos a permanecer no terreno;
- e. A solução final de requalificação da área de implantação do projeto, a qual deve ser compatível com o direito de propriedade, os instrumentos de gestão territorial e com o quadro legal então em vigor. Esta solução deve contemplar a remoção integral e total de todos os materiais – estruturas e infraestruturas.

Este plano deve ainda prever o cumprimento das condições da presente decisão que sejam também aplicáveis às ações de desativação e requalificação a desenvolver, complementadas com o conhecimento e imperativos legais que forem aplicáveis no momento da sua elaboração. Este plano deve contemplar medidas de incremento da circularidade da economia e considerar as intenções que os proprietários possam legitimamente apresentar à data.

Programas de monitorização

Implementar os seguintes programas de monitorização abaixo, nos termos em que vierem a ser aprovados no contexto da presente decisão e atendendo às seguintes diretrizes:

1. Programa de monitorização do ambiente sonoro

Este programa deve ser aplicado em todas as fases do projeto, devendo a monitorização ser realizada no âmbito do Regulamento Geral do Ruído (RGR), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, e efetuada por Laboratório Acreditado pelo IPAC – Instituto Português de Acreditação, segundo a Norma NP ISO 1996: 2019, composta por duas partes, intitulada “Acústica. Descrição, medição e avaliação do ruído ambiente”, e o Guia prático para Medições de Ruído Ambiente.

A monitorização deve ser realizada em períodos de maior atividade e em que estejam em utilização os equipamentos mais ruidosos, de modo a identificar qual o período de funcionamento mais crítico.

De forma a avaliar os limites aplicáveis estabelecidos nos artigos 11.º e 13.º do RGR, devem ser medidos os parâmetros LAeq, LAr e Lden, para os períodos diurno, entardecer e noturno.

As medições devem ser realizadas junto dos recetores potencialmente afetados, neste caso junto da urbanização da Gafanha da Nazaré. Considerando os pontos de medição no Estudo de Ruído (R1, R2, R3, R4 e R5). No caso de existirem reclamações, devem ser efetuadas medições junto dos recetores reclamantes, nas condições de atividades identificadas como geradoras de incomodidade.

O programa de monitorização deve contemplar:

- a. A realização de uma campanha de medição de caracterização da situação atual, para memória futura, caso o início da fase de construção ocorra num prazo superior a 2 anos em relação à data das medições efetuadas no âmbito do procedimento de AIA, com a identificação e quantificação de todas as fontes sonoras relevantes em cada ponto e em cada medição;
- b. Para as fases de construção e desativação, a realização de uma campanha de monitorização trimestral, em condições representativas da situação mais crítica.
- c. Para a fase de exploração:
 - i. Realização de uma campanha de monitorização anual, durante os primeiros 10 anos, em condições representativas da situação mais crítica;
 - ii. Realização de medições quinquenais, de forma a assegurar o cumprimento do Critério de Incomodidade durante a vida útil do projeto.

Em cada campanha deve ser efetuada a caracterização meteorológica dos períodos de medições, nomeadamente a temperatura e humidade do ar, e a velocidade e direção do vento.

Sempre que ocorram alterações com repercussões ao nível do ruído ambiente (alteração de equipamentos, alteração da frequência, periodicidade e composição do tráfego, etc.) deve ser realizada nova campanha de monitorização.

Caso se considere necessário, podem ser efetuados ajustes ao plano de monitorização, nomeadamente na frequência das campanhas de monitorização ou na localização dos pontos de medição. Em função dos resultados obtidos podem ser propostas medidas de mitigação.

2. Programa de monitorização do tráfego rodoviário e ferroviário

Esta monitorização deve ter uma periodicidade anual, durante os primeiros dez anos de funcionamento e no acesso ao terminal.

Os relatórios devem indicar o número de veículos (camiões e comboios) que chegam ao terminal, assim como a carga neles transportada, em termos de tipologia e quantidade. Devem igualmente conter uma análise comparada do tráfego real com o tráfego estimado subjacente à respetiva avaliação de impactes.

Os correspondentes relatórios devem ser entregues à autoridade de AIA, até 3 meses após a realização das medições, devendo incluir uma análise do cumprimento das disposições legais aplicáveis e de eventuais medidas que tenham sido implementadas. Os relatórios a apresentar devem contemplar o disposto na Portaria n.º 395/2015, de 4 de novembro, ou na versão mais atual.

Outros Planos e Projetos

Implementar os seguintes planos, já aprovados ou nos termos em que venham a ser aprovados no contexto da presente decisão:

1. Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra atualizado, refletindo as condições impostas na presente decisão para a fase prévia à execução da obra, fase de execução da obra e fase final de

execução da obra. O PAAO deve integrar o Caderno de Encargos da Obra e salvaguardar o cumprimento da Planta Síntese de Condicionantes, a qual deve ser corrigida e atualizada e incluir todas as ocorrências patrimoniais.

2. Plano de Acessos.
3. Proposta de Requalificação da Cortina Arbórea.
4. Plano de Plantação e Sementeiras.
5. Plano de Gestão da Biomassa e Solos.
6. Plano de Prevenção e Controlo da *Legionella*, nos termos da Lei n.º 52/2018, de 20 de agosto e incidindo sobre os locais risco, com produção de aerossóis, nomeadamente o edifício de lavagem e equipamentos.
7. Plano de Gestão de Eficiência Energética, que permita a gestão e monitorização dos consumos de energia em obra, no sentido de corrigir eventuais irregularidades de forma célere. Este plano deve privilegiar a seleção de equipamentos mais eficientes, que utilizem combustíveis alternativos, a eficiência energética ao nível da iluminação e a otimização dos percursos adotados no transporte de materiais.
8. Plano de Manutenção de Fugas dos equipamentos que utilizem gases fluorados, de acordo com a legislação em vigor, quando aplicável.
9. Programa de Acompanhamento Arqueológico da Obra de todas as ações com incidência no solo e subsolo, de forma efetiva, presencial e contínua e dimensionada a cada frente de trabalho, por equipa de arqueólogos, tendo esta de integrar arqueólogo(s) da vertente náutica e subaquática.
10. Plano de Emergência Interno extensível a todas as fases do projeto, de forma a assegurar uma melhor identificação de riscos e, conseqüentemente, uma mais expedita definição de procedimentos e ações a desencadear para responder a situações de emergência no interior do equipamento.

Entidade de verificação da DIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.
---------------------------------------	--------------------------------------

Data de emissão	09/04/2025
------------------------	------------

Validade da DIA	Nos termos do n.º 2 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, a presente decisão caduca se, decorridos quatro anos a contar da presente data, não tiver sido iniciada a execução do respetivo projeto.
------------------------	--