

QUADRUPLICAÇÃO DO TROÇO CASTANHEIRA DO RIBATEJO – AZAMBUJA
Projeto de Execução

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

- Análise da Conformidade -

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE
INSTITUTO DA CONSERVAÇÃO DA NATUREZA E DAS FLORESTAS
PATRIMÓNIO CULTURAL, I.P.
LABORATÓRIO NACIONAL DE ENERGIA E GEOLOGIA
COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO
INSTITUTO SUPERIOR DE TÉCNICO
AGÊNCIA PARA O CLIMA
FACULDADE DE ENGENHARIA DA UNIVERSIDADE DO PORTO
CENTRO DE ECOLOGIA APLICADA PROF. BAETA NEVES

Novembro de 2025

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	2
2. PROJETO EM AVALIAÇÃO.....	3
3. VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE DO EIA	4
3.1. APRECIÇÃO GERAL	4
3.2. APRECIÇÃO ESPECÍFICA.....	5
3.3. OUTROS ASPETOS	9
4. CONCLUSÕES.....	12

1. INTRODUÇÃO

Dando cumprimento ao regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA), Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, a Infraestruturas de Portugal, S.A., na qualidade de entidade proponente do projeto submeteu, na plataforma eletrónica SILiAmb – Sistema Integrado de Licenciamento do Ambiente, no Módulo LUA (PL20250430004685), o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao projeto da “Quadruplicação do Troço Castanheira do Ribatejo – Azambuja”, acompanhado do respetivo Projeto de Execução. A Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), é também entidade licenciadora ou competente para a autorização do projeto.

O projeto foi submetido a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), ao abrigo da alínea c) do ponto 10, do Anexo II do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, na sua redação atual: “Construção de vias férreas e instalações de transbordo intermodal e de terminais intermodais (não incluídos no anexo I).”

Neste seguimento a Agência Portuguesa do Ambiente, IP (APA), na sua qualidade de Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental nomeou ao abrigo do art.º 9.º do RJAIA, a respetiva Comissão de Avaliação (CA), representada pelos seguintes técnicos:

- APA: Eng.ª Dora Beja e Dr.ª Margarida Augusto (coordenação da CA).
- APA: Dr.ª Clara Sintrão (consulta pública).
- APA/ARH Tejo e Oeste: Eng.ª Dina Santos e Dr. Afonso Ferreira.
- APA/DGA: Eng.º Manuel Filhó.
- Agência para o Clima: Eng.º André Alves.
- Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF): Eng.ª Sónia Casemiro.
- Património Cultural, I.P. (PC): Dr.ª Alexandra Estorninho.
- Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I.P. (LNEG): Dr. Ricardo Ressurreição.
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P. (CCDR LVT): Dr.ª Telma Silveira Teixeira e Dr.ª Raquel Florindo.
- Instituto Superior Técnico (IST): Professor Filipe Moura.
- Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP): Professora Cecília Rocha.
- Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves (CEABN): Arq.ª Pais. Rita Herédia e Arq. Pais. João Félix.

O EIA é da responsabilidade da Profico Ambiente e Ordenamento, Lda., tendo sido desenvolvido entre setembro de 2024 e abril de 2025.

No âmbito do procedimento de AIA em causa, e ao abrigo do disposto no n.º 6 do artigo 14.º do RJAIA, realizou-se, a 9 de julho de 2025, uma reunião da CA com o proponente, com o objetivo de este apresentar o projeto e o EIA. Esta reunião foi seguida de uma reunião da CA para deliberação sobre a conformidade do EIA.

Analisada a documentação, a CA considerou não estarem reunidas as condições para ser declarada a conformidade do EIA, sendo necessária a submissão de um conjunto de elementos / esclarecimentos adicionais. Esta decisão foi transmitida ao proponente, a 24 de julho de 2025, tendo-se concedido um prazo de 30 dias úteis para entrega dos elementos adicionais, o qual foi posteriormente prorrogado até ao dia 31 de outubro.

Neste seguimento, foram submetidos, pelo proponente, no módulo LUA da plataforma SILiAmb, a 29 de outubro de 2025, um conjunto de documentos: Aditamento ao EIA, EIA consolidado, Resumo Não Técnico (RNT), Anexos e Peças Desenhadas, que pretendem dar resposta aos elementos adicionais solicitados pela CA. Esta documentação foi remetida aos representantes das entidades que integram a CA, para apreciação.

A CA procedeu, assim, à apreciação técnica do EIA e Aditamento, para efeitos de verificação da sua conformidade, estando o resultado dessa apreciação consubstanciado no presente documento.

Deste modo, o presente Parecer pretende sintetizar a apreciação efetuada pela CA e, para a sua elaboração, foram tidos em consideração os contributos dos representantes acima mencionados, no âmbito das suas competências.

2. PROJETO EM AVALIAÇÃO

O Projeto de Quadruplicação do Troço Castanheira do Ribatejo – Azambuja integra o Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI2030), no subsetor ferrovia da área temática de “Transportes e Mobilidade”. As intervenções planeadas no âmbito do referido programa visam o aumento da capacidade do sistema ferroviário nas áreas metropolitanas, permitindo o incremento de oferta de serviços suburbanos e aumentando a regularidade dos tráfegos de passageiros e de mercadorias da Área Metropolitana de Lisboa, a redução de GEE e a redução de congestionamento e sinistralidade.

No âmbito da Modernização da Linha do Norte na Área Metropolitana de Lisboa, a linha foi quadruplicada até Alverca pelo que esta intervenção, conjuntamente com a prevista no troço imediatamente a sul, Alverca/Castanheira, darão continuidade à quadruplicação até à Azambuja, permitindo estender as “famílias” de comboios suburbanos que atualmente têm de ficar em Alverca, ou na Castanheira, por falta de capacidade destes troços.

O troço entre Castanheira do Ribatejo e Azambuja tem uma extensão de cerca de 12,9 km, iniciando-se ao pk 34+100 e terminando ao pk 47+000 da linha do Norte.

Pretende-se proceder à quadruplicação da linha existente, entre a estação de Castanheira do Ribatejo ao pk 34+400 e a estação de Azambuja, ao pk 46+765.

Este troço apresenta um canal ferroviário composto atualmente por três vias: via ascendente este – VAE, via descendente este – VDE e via adicional banalizada, a oeste – VAO.

Este troço da Linha do Norte, entre Castanheira do Ribatejo e Azambuja, já tem o corredor necessário à quadruplicação da linha, e as duas novas vias no lado poente, no futuro serão designadas Via Ascendente Rápida (VA-R) e Via Ascendente Lenta (VA-L), enquanto as vias atualmente em exploração, do lado nascente, serão designadas Via Descendente Rápida (VD-R) e Via Descendente Lenta (VD-L). As vias rápidas serão as vias externas enquanto as vias lentas serão as internas.

A velocidade máxima de circulação será de 220 km/h para comboios pendulares (tipo Alfa) e de 190 km/h para comboios convencionais de passageiros, mantendo-se assim, a tabela de velocidades já praticada na linha do Norte.

Em termos gerais, os Perfis Transversais Tipo (PTT) apresentam as características geométricas da superestrutura de via, catenária, sinalização, drenagem, entre outros elementos, correspondentes às quatro vias da Linha do Norte na sua configuração final.

Para a Estação de Castanheira do Ribatejo (pk 34+234) as intervenções previstas visam a melhoria das condições de informação, conforto e segurança dos passageiros

Não estão previstas quaisquer demolições, ampliações ou novas construções nesta estação. Todas as intervenções a realizar decorrem em elementos já existentes.

Para o Apeadeiro do Carregado (pk 36+456) as intervenções propostas implicam o alteamento da plataforma de passageiros do lado terra, demolição do alpendre existente, beneficiações na passagem superior pedonal, a construção de novo edifício técnico e torre GSM-R (*Global System for Mobile Communications – Railway ou GSM-Railway*), novos acessos pedonais e área de estacionamento.

O projeto prevê, ainda, a beneficiação do Posto de Catenária existente e a construção de um novo acesso rodoviário ao Posto de Catenária, a partir da via pública, que se encontra na proximidade, e a criação de um recinto vedado.

Apeadeiro de Vila Nova da Rainha (pk 40+553), as intervenções a realizar serão apenas obras de limpeza e beneficiação, nomeadamente ao nível da passagem superior pedonal, pavimentos exteriores das plataformas, substituição de mobiliário urbano, colocação de nova sinalética, etc.

Para o Apeadeiro de Espadanal da Azambuja (pk 43+196), prevê-se criação de uma nova plataforma de passageiros, no espaço de canal existente do lado terra, paralela à plataforma existente, servindo duas novas linhas férreas.

Para a Estação de Azambuja (pk 46+945), prevê-se a reconfiguração do terreno da IP, a sudoeste do Edifício de Passageiros para criação de estacionamento, propondo-se a criação de um novo acesso com entrada e saída em mão a partir da Estrada Nacional 3. Prevê-se ainda a instalação completa de nova torre de telecomunicações (torre GSM-R) e a ampliação do Edifício Técnico existente para sul-poente.

Prevê-se, também, intervenções nas duas pontes existentes sobre a Vale do Carregado.

Prevê-se que a duração da Empreitada seja de aproximadamente 40 meses.

3. VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE DO EIA

3.1. APRECIÇÃO GERAL

A análise da conformidade tem por objetivo verificar se o EIA apresenta as informações adequadas às características da fase de desenvolvimento do projeto, neste caso do projeto de execução, atendendo aos conhecimentos e métodos de avaliação existentes e respeitando os conteúdos definidos no anexo V do diploma que define o RJAIA.

Esta fase do procedimento de AIA visa, assim, garantir que o EIA, enquanto documento técnico, não apresenta omissões graves, é metodologicamente fundamentado e rigoroso do ponto de vista científico, contemplando toda a informação necessária às fases de avaliação subsequentes e permitindo uma tomada de decisão devidamente fundamentada e que garanta a concretização dos objetivos de proteção ambiental inerentes ao procedimento de AIA, enquanto instrumento fundamental de uma política de desenvolvimento sustentável.

Na ponderação sobre a conformidade do EIA foram considerados os critérios constantes no documento emanado pelo Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente, do antigo Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, intitulado “*Crítérios Para a Fase de Conformidade em AIA*” disponível no sítio de Internet da APA.

De acordo com o referido documento,

“É declarada a desconformidade do EIA sempre que o aditamento:

[...]

2. Não dê resposta adequada ao pedido de elementos adicionais da Comissão de Avaliação, em aspetos relevantes e essenciais à avaliação ambiental do projeto.”

Da análise do Aditamento apresentado, a Comissão de Avaliação considerou que foram identificadas lacunas ao nível da resposta apresentada no Aditamento, especificamente relacionadas com as vibrações, fator ambiental considerado fundamental para a avaliação a efetuar, atendendo às características e dimensão do projeto e do seu local de implantação.

A CA considera, assim, que o EIA não contém a informação adequada, não apresentando o conteúdo mínimo necessário para que seja possível à CA identificar e avaliar os potenciais impactos ambientais resultantes da implementação do projeto, não cumprindo assim o exposto no n.º 1 do artigo 13.º do diploma legal acima referido.

Para além desta apreciação geral, no ponto seguinte procede-se à análise específica das deficiências e lacunas da informação apresentada no Aditamento e que não deram resposta ao pedido de elementos solicitado pela Comissão de Avaliação.

Salienta-se que o presente Parecer não pretende constituir uma listagem exaustiva de todas as deficiências, lacunas, incorreções e imprecisões do EIA, mas sim apresentar as evidências suficientes que permitam fundamentar uma decisão relativamente à conformidade do mesmo.

Considerando que se pode vir a verificar a reformulação do EIA, são ainda referidos outros aspetos de pormenor identificados no âmbito da análise efetuada, para além dos aspetos elencados que fundamentam a desconformidade do EIA. Deste modo, adicionalmente, identificam-se outras lacunas, omissões, esclarecimentos e correções que, por si só, não implicariam a desconformidade do EIA, mas que são relevantes, e que deverão ser tidas em consideração numa eventual reformulação do mesmo, de forma a permitir melhorar tecnicamente o EIA e colmatar as falhas detetadas.

3.2. APRECIÇÃO ESPECÍFICA

Da análise efetuada, a CA propõe uma desconformidade ao EIA essencialmente por não ter sido dada resposta adequada, a várias questões colocadas no pedido de elementos, questões estas essenciais para uma adequada avaliação.

Como acima referido, verifica-se que a informação em falta reporta a questões essenciais relacionadas com as vibrações, fator considerado fundamental para a avaliação a efetuar, atendendo à natureza do projeto em causa.

De seguida são apresentados os principais aspetos que fundamentam a presente decisão, de acordo com os pontos do pedido de elementos adicionais, apresentados em caixas de texto.

VIBRAÇÕES

Em relação aos elementos remetidos pelo proponente como se pode constatar, não foram apresentados quaisquer elementos adicionais para além de uma *shapefile* com o edificado mais próximo da linha, relativo ao ponto 5.3 (embora sem indicação do sistema de coordenadas adotado). Assim, além de não responder ao solicitado, as justificações incluídas em nada contribuem para o acréscimo de informação - indispensável para o processo de avaliação - inviabilizando a correta apreciação do projeto no que respeita ao fator ambiental Vibrações.

5.1 Apresentar o Relatório de medições de Vibrações, onde deve estar incluída informação sobre o tipo de composições alvo de medição e o registo gráfico das medições. Esclarecer a representatividade das composições medidas em relação à frota de comboios que atualmente circulam nesta linha. Esclarecer a contribuição do tráfego rodoviário e ferroviário em cada um dos pontos medidos.

Analisando com detalhe o referido no Aditamento, constata-se que o proponente insiste em remeter para a avaliação do fator ambiental Vibrações, enquadramentos legais e metodológicos associados ao fator ambiental Ambiente Sonoro. Não se considera aceitável esta opção que tem vindo a ser sistematicamente contrariada nos diversos projetos deste mesmo proponente em que tal foi efetuado.

Por outro lado, não se compreende que se afirme - para justificar que não se tenha realizado uma caracterização da situação de referência completa, equilibrada e razoável, que:

“Uma vez que o Fator Ruído possui mais desenvolvimento do que o Fator Vibração, e proporcionalmente mais desenvolvimentos normativos, julga-se equilibrado e razoável que as medições de vibração sigam as medições de ruído, mas possuam menor desenvolvimento. De facto, no fator ruído foi efetuada uma medição extra com caracterização individual da passagem de comboios, com a sua identificação, o que não foi feito na componente vibração. Não é, assim, possível responder ao solicitado.”

De facto, tal apenas demonstra que o proponente optou por não realizar essa caracterização, por oposição à efetuada no âmbito de outros fatores ambientais. Não existe qualquer diferenciação metodológica intransponível nem impeditiva da realização das medições solicitadas. Considera-se que esta lacuna de informação não permite a correta apreciação do projeto, uma vez que não existe um termo de referência para efeitos de comparação do eventual mérito deste projeto.

A referência a uma eventual monitorização futura não resolve a falta de informação na corrente fase de avaliação.

5.2 Esclarecer se no Apeadeiro do Carregado permanece (e irá permanecer) em atividade a unidade de alojamento local que aí se encontra instalada desde 2020.

Quanto ao ponto referente ao Apeadeiro do Carregado, todas as justificações apresentadas não se referem ao fator ambiental Vibrações e como tal não podem ser consideradas relevantes, nem oportunas.

Afirmando o proponente que “A informação disponível é de que a Unidade de Alojamento Local, denominada por “Estação Real” irá permanecer em atividade como unidade de alojamento local”, tal determina que tenha de ser efetuada a caracterização da situação atual (ponto 5.4) e a avaliação de impactes referente ao fator ambiental Vibrações e que - identificando-se o incumprimento do enquadramento normativo que tem vindo a ser adotado em todos os projetos deste proponente e de proponentes com projetos de outras infraestruturas ferroviárias - tenham de ser adotadas medidas de minimização eficazes ou, nessa impossibilidade, que tenha de ser encerrada a atividade.

Como não se considera aceitável a justificação apresentada em relação ao ponto 5.2, o ponto 5.4 permanece em falta.

5.3 Apresentar uma *shapefile* com a localização do edificado existente na área de influência vibrática do projeto, pelo menos até à linha correspondente aos 0,1 mm/s.

Foi fornecida uma *shapefile* com o edificado mais próximo da linha, no entanto, sem indicação do sistema de coordenadas adotado.

5.4 Incluir a correspondente medição da situação atual, havendo utilização do edifício do Apeadeiro do Carregado.

Tal como referido em 5.2, como não se considera aceitável a justificação apresentada, este ponto 5.4 permanece em falta.

5.5 Proceder à reavaliação de impactes associados às vibrações, em linha com o que tem vindo a ser indicado para todos os projetos ferroviários em curso e já aprovados, adotando o seguinte enquadramento normativo:

- Na vertente do dano patrimonial e para a fase de construção
 - Aplicação da NP 2074:2015.

Valor limite	V_{max} (pico) [mm/s]		
Tipo de estrutura	$f \leq 10$ Hz	$10 \text{ Hz} < f \leq 40$ Hz	$f > 40$ Hz
Estruturas Sensíveis (edificações antigas ou com revestimentos cerâmicos colados com argamassa, chaminés, torres, monumentos, infraestruturas de transporte, escolas e hospitais ¹ , habitações ou escritórios com relação altura/menor dimensão da base > 2)	1.5	3	6
Estruturas correntes (habitações ou escritórios com relação altura/menor dimensão da base ≤ 2)	3	6	12
Estruturas reforçadas (edifícios industriais recentes, em betão armado ou com elementos estruturais de natureza metálica)	6	12	40

- Na vertente da incomodidade à vibração e ao ruído re-radiado
 - Fase de construção

Em complemento do Critério LNEC para vibração continuada, considerar a norma de referência: BS 5228-2: 2009 – quadro B.1 (vibração continuada, eventualmente complementada com a BS 6472-1: 2008)

Sensação de incomodidade e perceção de vibração	(Valor limite) V_{max} (pico) $1 \text{ Hz} \leq f \leq 80 \text{ Hz}$
não perceptível ou apenas perceptível nas situações mais sensíveis	≤ 0.14 mm/s
deverá apenas ser perceptível em residências	$]0.14; 0.30]$ mm/s
é provável que haja reclamações em residências, mas é usual ser tolerado se houver aviso prévio e forem dadas explicações aos residentes	$]0.30; 1]$ mm/s
só tolerável se a exposição for muito curta	$]1; 10]$ mm/s
intolerável	> 10 mm/s

em edifícios com equipamentos muitos sensíveis, consultar quadro B.3 da mesma norma BS 5228-2:2009

norma de referência: BS 6472-2: 2008 – Vibrações impulsivas, até 3 detonações diárias – Tabela 1

Magnitude de vibração máxima para minimizar reclamações da população em relação à sensação de incomodidade às vibrações	(Valor limite) V_{rms} (pico) $1\text{Hz} \leq f \leq 80\text{Hz}$
Uso residencial	Período diurno $\leq 6\text{ mm/s}$ Período noturno $\leq 2\text{ mm/s}$ Outros períodos $\leq 4.5\text{ mm/s}$
Uso terciário	$\leq 14\text{ mm/s}$
Nota #1: - Período diurno: 8h00 às 18h00, em dias úteis; 8h00 às 13h00, aos sábados; proibição da utilização de explosivos aos domingos e feriados. - Período noturno: 23h00 às 7h00 - Outros períodos: os não classificados como período diurno ou noturno. Nota #2: - Sempre que existam mais de 3 detonações diárias deverá ser aplicado um fator de correção F que irá determinar a redução da magnitude de vibração máxima (consultar ponto 6.2 da norma), em função do número de detonações, da duração do evento e do tipo de estrutura.	

▪ Fase de exploração

Critério LNEC para vibração continuada

Sensação de incomodidade e percepção de vibração	(Valor limite) V_{ref} $1\text{Hz} \leq f \leq 80\text{Hz}$
Afetação nula	$\leq 0.11\text{ mm/s}$
Perceptível, suportável para pequena duração	$]0.11; 0.28]\text{ mm/s}$
Percepção nítida, afetação humana incómoda, podendo afetar as condições de trabalho	$]0.28; 1.10]\text{ mm/s}$
Muito nítida, muito incómoda, reduzindo as condições de trabalho	$> 1.10\text{ mm/s}$

Critério LNEC para ruído re-radiado

Afetação humana devido ao ruído estrutural resultante da vibração induzida a cada passagem de composições ferroviárias	(Valor limite) $16\text{Hz} \leq f \leq 250\text{Hz}$
Vibração no interior dos compartimentos sensíveis	$V_{ref} \leq 0.02\text{ a }0.03\text{ mm/s}$
Ruído no interior dos compartimentos sensíveis	$L_{Aeq} \leq 22\text{ dB(A)}$

No que respeita a este ponto, no qual apenas se pretende que o proponente continue a adotar o enquadramento normativo que tem vindo a ser prática corrente nos projetos de sua iniciativa e de outros proponentes com projetos de infraestruturas ferroviárias - da qual resulta a harmonização de avaliação e de procedimentos, não se considera que a argumentação incluída no documento de resposta seja de todo aceitável, uma vez que não dá qualquer resposta ao solicitado. Por outro lado, atendendo à avaliação efetuada preliminarmente, não se considera que a metodologia de avaliação seguida - que não contempla uma análise detalhada do edificado, nem das condições de propagação via solo e via estrutural - cumpra a regra da ponderação, economia e qualidade a que a IP - segundo menciona - está obrigada.

5.6 Esclarecer, no âmbito da (re)avaliação de impactes, de que forma foram integradas as características de propagação de vibrações do tipo de solo, ao longo da zona a intervir e do tipo de estruturas. Para o edificado mais próximo, apresentar uma listagem com as variáveis e pressupostos de modelação, assim como uma tabela com os resultados esperados à passagem dos diferentes tipos de comboios; sendo o caso, apresentar uma estimativa da sobreposição de efeitos associados à passagem simultânea de dois tipos de comboios.

Em resposta a esta questão, a informação disponibilizada apenas reforça que os aspetos apontados não foram tidos em consideração na avaliação submetida para apreciação.

5.7 Atualizar as medidas de minimização de vibrações.

A resposta a esta questão, decorre das justificações que o proponente entendeu por convenientes - das quais se discorda - como se tem vindo a expor.

5.8 Apresentar as características técnicas mínimas do sistema antivibrático proposto.

Em resposta a esta questão, é apresentada uma resposta incompleta, uma vez que apenas inclui a eficácia esperada e não as características técnicas mínimas necessárias para assegurar essa minimização. Por outro lado, e apesar de ser um projeto de execução, por via da metodologia adotada, o proponente apenas faculta localizações e dimensões indicativas - tendo como mote o enquadramento normativo que entendeu utilizar e não o que tem vindo a ser adotado de forma regular e consistente em projetos relativos ao mesmo tipo de infraestruturas - ou seja - não cumprindo o enquadramento normativo que tem vindo a ser adotado e utilizado, potenciando a amplificação de impactes futuros.

Atendendo ao exposto nos pontos acima referidos relativos ao fator ambiental Vibrações, o proponente optou por não responder ao solicitado no pedido de elementos adicionais e, sem essa informação, fica impossibilitada a correta avaliação deste projeto.

3.3. OUTROS ASPETOS

Além dos aspetos já identificados ao longo deste parecer, considera-se ainda de salientar que, no contexto de uma futura reformulação do EIA do projeto em apreço, deve ainda ser tida em consideração a análise efetuada pela comissão de avaliação à resposta apresentada aos seguintes pontos dos elementos solicitados.

RECURSOS HÍDRICOS

No que diz respeito ao ponto 1.2 do Pedido de Elementos, a resposta do proponente apresenta-se incompleta na medida em que o respetivo “Quadro 2 – Quantificação das áreas de aterro e de escavação em área de REN”, transposto para o Relatório Síntese do EIA consolidado, Quadro 14, conforme o quadro seguinte, não permite conhecer se as áreas quantificadas respeitam a áreas inundáveis, como solicitado, ou à globalidade das áreas intervencionadas em REN. O referido quadro inclui ainda uma incorreção na coluna referente ao “Total”, que engloba adequadamente o somatório das áreas “Dentro DPF” e “Fora DPF”, mas com a indicação de áreas “Dentro DPF”, o que deverá ser corrigido.

REN	Concelhos	Áreas (m²)					
		Escavação		Áreas de Aterro		Total	
		Dentro DPF	Fora DPF	Dentro DPF	Fora DPF	Dentro DPF	Fora DPF
	Vila Franca de Xira	-	-	300,9	-	300,9	-
	Alenquer	49,2	229	6 841,2	91,9	7 211,3	-
	Azambuja	-	-	-	-	-	-

Insiste-se para a apresentação da quantificação das áreas de aterro e de escavação em área inundável, afeta à Reserva Ecológica Nacional.

No que diz respeito ao ponto 1.3, insiste-se para a apresentação destes elementos face à fase do Projeto (projeto de execução), ainda que seja entregue uma estimativa do consumo de água. Por outro lado, a origem da água também deverá ser identificada, conforme requerido.

À semelhança do ponto anterior, insiste-se que os elementos solicitados no ponto 1.4 sejam apresentados, face à fase do Projeto – projeto de execução.

No que diz respeito ao ponto 3.9 do Pedido de Elementos, considera-se que, são avaliados os impactos decorrentes dos riscos de cheias, no Projeto, mas não foram avaliados os impactos na envolvente decorrente dos riscos de cheias, face à implantação do Projeto. Deve ser dada resposta a esta questão.

Nos pontos 3.14 a 3.18 é solicitado a apresentação de informação geográfica (em formato *shapefile*, no sistema de coordenadas, oficial de Portugal Continental PT-TM06-ETRS89 (EPSG: 3763)). Não obstante o Anexo 10 dos Anexos Temáticos da Resposta do proponente compreenda alguma da informação pedida, verifica-se que não foi entregue:

- Localização das captações de água superficial existentes na área de estudo (AE);
- Implantação atual da ferrovia, e implantação do Projeto, sobreposta à delimitação das áreas inundáveis nos termos do PGRI – 2º Ciclo de Planeamento, e às áreas inundáveis obtidas no EHH realizado no decurso do presente Projeto, para o período de retorno de 100 anos, incluindo profundidade e velocidade do escoamento;
- Delimitação das áreas de REN das tipologias interferidas, sobrepostas à área de Projeto.

ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

No que se refere ao ponto 6.3, verifica-se que a resposta a este ponto carece de revisão e esclarecimento adicional. Com efeito, considera-se que a necessidade de revisão da estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq) que resultam da operação de máquinas não rodoviárias necessárias às atividades previstas nesta fase, nomeadamente verificação dos cálculos intermédios e resultados apresentados.

Referente ao ponto 6.8 do Pedido de Elementos, verifica-se igualmente a necessidade de revisão da estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq/ano) evitadas com a implementação do projeto, nomeadamente verificação dos cálculos intermédios e resultados apresentados, referentes à transferência modal para veículos de passageiros.

SOCIOECONOMIA

Relativamente ao ponto 8.1, considera-se que deverá ser disponibilizado pelo proponente informação sobre o horário de laboração previsível dos recursos humanos a afetar ao projeto.

ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Relativamente ao ponto 9.4 considera-se que o enquadramento parcialmente efetuado. Foram apresentados os extratos solicitados, (peças gráficas), mas não foi possível obter da Câmara Municipal de Alenquer a proposta de regulamento da Revisão em curso do PDM, por se encontrar em reformulação.

Considera-se que deverá o proponente insistir junto da Câmara Municipal de Alenquer na obtenção da referida proposta de regulamento e efetuar o enquadramento solicitado.

Relativamente ao ponto 9.8 o facto de o projeto se inserir em DPF não exime da respetiva avaliação em matéria de REN, não se sobrepondo esta servidão à restrição de utilidade pública Reserva Ecológica Nacional sendo que as áreas podem continuar a exercer as funções inerentes à sua integração em REN. Assim, importa uma melhor especificação e sistematização de todas as intervenções em REN, à luz do n.º 1 do art.º 20.º, devendo ser quantificadas as novas áreas e volumes em causa, incluindo áreas impermeabilizadas, por tipologia, seja na área de servidão seja exterior. Deverão ser identificadas, por exemplo, as áreas de aterro e escavação, as áreas de impermeabilização (estacionamento, vias, etc.), as áreas de construção/ampliação (edifícios, plataformas). Tal poderá ser apresentado na forma de quadro. A cartografia deve ser melhorada quer corrigindo a omissão de tipologias quer identificando melhor as intervenções e a sua incidência em REN, nos termos acima referidos. A cartografia deve ser melhorada quer corrigindo a omissão de tipologias quer identificando melhor as intervenções e a sua incidência em REN, nos termos acima referidos.

Sublinha-se, ainda, a necessidade de ser revista/reformulada a cartografia de sobreposição da totalidade do projeto (traçado e ações específicas) com as tipologias da REN em vigor e proposta, verificando-se, nomeadamente, no município de Alenquer que não está indicada/tratada a afetação de “Zona ameaçada pelas cheias”.

OUTROS ASPETOS

Apesar de não ter sido solicitada esta informação no pedido de elementos, considera-se que relativamente à Reserva Agrícola Nacional (RAN) e à presença de olival que consultado o levantamento de Elementos Arbóreos que integra o EIA, nomeadamente o ficheiro “Oliveiras_Azambuja_Castanheira_10102025.shp”, são identificados 12 exemplares de oliveira na Área de Intervenção e na sua proximidade, e que os mesmos são para manter ou transplantar.

Verificou-se que os 8 exemplares de oliveira que estão identificados para abate no ficheiro “Projeto.gpkg”, estão igualmente identificados para transplante no “ficheiro “Oliveiras_Azambuja_Castanheira_10102025.shp”. Solicita-se que seja esclarecida esta situação.

Considera-se também, que deverão ser asseguradas as seguintes premissas:

- a) Sendo o olival uma atividade agrícola e, pela sua importância (agronómica, económica e social) considera-se que as oliveiras devem ser preservadas, equacionando sempre o seu arranque.
- b) Havendo necessidade de cortar as oliveiras e, se estas reunirem viabilidade agronómica, por questões de fitossanidade devem ser replantadas na mesma parcela.
- c) O transplante de oliveiras para outros prédios não poderá ocorrer, sem primeiro ser feito o despiste à presença da bactéria *Xylella fastidiosa*, devendo para o efeito ser solicitado à DGAV - Direção-Geral da Alimentação e Veterinária, a presença de um inspetor fitossanitário. No caso de o resultado ser positivo, obriga ao arranque da(s) oliveiras (s) e posterior queima da(s) mesma(s).

Assim, é necessário verificar para onde irão ser transplantadas as oliveiras, pois poderá ser necessário o requerente solicitar previamente a intervenção da DGAV.

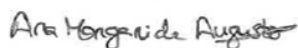
O estudo não reflete, corretamente, as áreas inutilizadas em RAN, sendo necessário que as mesmas sejam contabilizadas bem como a identificação dos seus usos (ex: edifícios, acessos, estacionamentos, ferrovia, estaleiro, entre outros), especificando em que concelho ocorrem. No EIA, no “Quadro 129 - Quantificação das áreas de RAN, com sobreposição nas classes de ocupação do solo, afetadas pela implantação das várias componentes do projeto fora do DPF”, existe a quantificação por elemento do projeto e por ocupação do solo, mas as áreas de RAN afetadas não correspondem aos valores apresentados no “Quadro 152 - Quantificação indicativa das áreas de RAN afetadas pela implantação do projeto, por concelho” do EIA. Deverá esta situação ser esclarecida e corrigida.

4. CONCLUSÕES

Da apreciação desenvolvida destaca-se a existência de lacunas graves em termos de conteúdo, num fator ambiental determinante – as vibrações, facto que não permite uma avaliação adequada do projeto e consequente apoio fundamentado à tomada de decisão.

Assim, a CA pronuncia-se pela não conformidade do EIA, o que de acordo com o n.º 11 do artigo 14º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, determina o indeferimento liminar do pedido de avaliação e a consequente extinção do procedimento.

PELA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO



Dora Beja, Margarida Augusto