



## **Procedimento de avaliação de impacto ambiental EIA 1766/2025**

### **Resposta à Proposta de desconformidade do EIA**

**7 de janeiro 2026**

## **RELATÓRIO DE FUNDAMENTAÇÃO**

### **I. INTRODUÇÃO**

O presente relatório pretende dar resposta ao parecer da Comissão de Avaliação (CA) da CCDR-LVT, no âmbito do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) referente ao projeto do Centro Logístico de Aveiras (CLA), apresentando para o efeito os esclarecimentos / alegações que melhor se descrevem no ponto II do presente relatório e os respetivos documentos de suporte (Anexos RF1 a RF3), e que concluem pela reversão da proposta de desconformidade.

Salienta-se que o Anexo RF1 corresponde ao Relatório Síntese (RS) do EIA (versão consolidada integrando as alterações decorrentes da resposta ao Pedido de Elementos Adicionais e do Parecer da CA - proposta de desconformidade) com os respetivos Anexos e o RNT. Apresenta-se seguidamente a listagem dos Anexos que acompanham o RS do EIA consolidado:

- Anexo 1 – Alvará de loteamento
- Anexo 2 – Cadernetas prediais
- Anexo 3 – Pedido de Informação Prévia
- Anexo 4 – Levantamento topográfico
- Anexo 5 – Peças desenhadas do projeto
- Anexo 6 – Enquadramento do projeto na Proposta de PDM
- Anexo 7 – Regulamento da proposta de PDM
- Anexo 8 – Enquadramento do projeto no PROTOVT
- Anexo 9 - Planta da REN – Regime transitório
- Anexo 10 – Planta da REN da Azambuja em elaboração
- Anexo 11 – Registo fotográfico
- Anexo 12 – Memória descritiva do projeto
- Anexo 13 – Modelo 3D do projeto
- Anexo 14 – Infraestruturas do projeto
- Anexo 15 – Declarações Águas da Azambuja
- Anexo 16 – Estudo de tráfego
- Anexo 17 – Plano Estratégico de Ruído e Plano de Ação
- Anexo 18 – Relatório Ensaio Acústico
- Anexo 19 – Planos e projetos na envolvente
- Anexo 20 – Localização das captações subterrâneas
- Anexo 21 – Listagem de espécies da flora e fauna
- Anexo 22 - Património



## **II. ESCLARECIMENTOS / ALEGAÇÕES**

Tendo subjacente as lacunas identificadas pela CA, designadamente o referido quanto às questões que configuram a desconformidade do EIA, há a referir o seguinte:

### **Ordenamento do território**

#### **- Questão nº 1 no ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025:**

*Apresentar o enquadramento do projeto no Modelo Territorial, na Unidade Territorial, no âmbito ERPVA e dos Riscos, com a respetiva avaliação face às normas e diretrizes aplicáveis.*

#### Apreciação

Enquadramento não efetuado. O PDM em vigor, não integrou ainda as disposições do PROTOVT, pelo que deve ser efetuado o enquadramento solicitado, para que os diferentes agentes no processo de avaliação conheçam os impactes do projeto, nesse âmbito.

Salvaguardando a escala de representação, apresenta-se no Anexo 8 do EIA consolidado a implantação do projeto do CLA na cartografia do PROT-OVT, da qual resulta a seguinte análise:

- Planta do Modelo Territorial – O projeto localiza-se em “Área de desenvolvimento agrícola e florestal” / “Floresta de produção e olivicultura”, no limite de “Área de estruturação/ligação” e de “Área turística emergente a estruturar”. Encontra-se ainda na proximidade de “Porta logístico-empresarial” / “Porta norte da região de Polarização Metropolitana”.
- Planta de Unidades Territoriais – O projeto localiza-se na “UT 7 - Oeste Florestal”.
- Planta da ERPVA – O projeto localiza-se parcialmente em “Áreas Nucleares Secundárias”
- Planta de Riscos – O projeto localiza-se em área de “Perigosidade sísmica elevada” e área de “Perigo de incendio moderado”.

O Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (PROT-OVT) foi aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 64-A/ 2009, de 6 de agosto (e Declaração de Retificação n.º 71-A/ 2009, de 2 de outubro), tendo entrado em vigor no dia 1 de novembro de 2009. Apesar de o Plano Diretor Municipal da Azambuja ser datado já de 1997, sofreu uma primeira alteração em 2010 (Aviso n.º 5053/2010), precisamente para se poder ajustar ao PROT-OVT, em especial às medidas deste que definem as disposições dos PDM incompatíveis com o PROT-OVT. O que significa que este instrumento foi, de facto, integrado no Plano Diretor Municipal da Azambuja na parte em que aquele (o PROT-OVT) visava ser necessariamente incluído nestes planos territoriais, sob pena de suspensão das disposições destes (o que se manifestou essencialmente na construção para agricultor, na implantação de empreendimentos turísticos e na salvaguarda da faixa de 500 metros).

No demais, os PROT são instrumentos de desenvolvimento territorial e de natureza estratégica que definem diretrizes para o uso, ocupação e transformação do território e que servem de orientação e de quadro de referência para a elaboração dos planos territoriais. Mas, tanto à data da elaboração do PROT-OVT, como hoje, os planos regionais não têm eficácia direta relativamente a particulares, pelo que não podem ser mobilizados para inviabilizar operações urbanísticas privadas (seja no âmbito do



procedimento de licenciamento, seja em procedimentos paralelos, como o de avaliação ambiental), servindo apenas para enformar as decisões municipais sobre o uso do solo, a estabelecer nos seus instrumentos de planeamento.

Mas, mesmo aqui – que é a única dimensão que poderá ser relevante no caso concreto: o de perceber se esta operação se integra numa lógica de estruturação do território municipal da Azambuja, que possa ser sustentada e sustentável a médio-longo prazo, com a perspectiva da revisão do Plano Diretor Municipal, em que este deve amplamente considerar o PROT-OVT – há que considerar que as normas do PROT-OVT não são absolutamente precisas e fechadas e, mesmo que tenham correspondência espacializada num modelo territorial, tal não significa que não possa haver ajustes naquelas opções e limites e que os Municípios fiquem desprovidos das suas competências em matéria de ordenamento do território e urbanismo.

Assim, não obstante o projeto se localize em “Área de desenvolvimento agrícola e florestal” / “Floresta de produção e olivicultura” (e na Planta de Unidades Territoriais em “UT 7 - Oeste Florestal”), o mesmo situa-se no limite de áreas com vocações urbanas como a “Área de estruturação/ligação” e a “Área turística emergente a estruturar”. Encontra-se ainda na proximidade de “Porta logístico-empresarial” / “Porta norte da região de Polarização Metropolitana”, pelo que é perfeitamente cabível, inclusive à luz do PROT-OVT que possa haver um afeiçoamento das suas opções estratégicas às características e vocações específicas dos territórios municipais, desde logo organizando aquela Porta logístico-empresarial em vários projetos que para ela contribuem. Note-se que é o próprio PROT-OVT que, como uma das suas cimeiras Prioridades e Desafios (Eixo Estratégico 1) estabelece a necessidade de desenvolvimento das atividades logísticas e o melhor acolhimento de atividades empresariais.

Anote-se ainda que na Planta da ERPVA, que constitui uma estrutura que tem por suporte um conjunto de áreas territoriais e corredores que representam e incluem as áreas com maior valor natural ou com maior sensibilidade ecológica, o projeto localiza-se em “Áreas Nucleares Secundárias”, o que significa que não estamos em face de áreas sensíveis ou condicionadas por regimes legais imperativos, mas sim perante áreas em que os impactes ambientais devem ser especificamente considerados, o que é precisamente o objeto da presente avaliação de impacte ambiental. No que se refere, por fim, ao facto de o projeto se localizar em área de “Perigosidade sísmica elevada” e área de “Perigo de incêndio moderado”, o que se prevê por via do PROT-OVT não é a limitação de localizações, mas sim a necessidade de projetar os novos edifícios e planear as novas áreas urbanas de forma a reduzir a vulnerabilidade dos edifícios, o que naturalmente será feito na operação urbanística concreta.

Estes elementos foram incluídos no RS do EIA consolidado, designadamente no subcapítulo “2.4. Identificação das áreas sensíveis, dos Instrumentos de Gestão do Território e classes de espaço afetadas, das condicionantes, servidões administrativas e restrições de utilidade pública”.



**- Questão n.º 2 no ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025:**

*Apresentar um enquadramento completo do projeto face à proposta de revisão do PDM nos termos das disposições aplicáveis, designadamente considerando que conforme a proposta de ordenamento- classificação e qualificação do solo o projeto estará inserido na UOPG 4, abrangendo como Espaço Agrícola e Espaço Florestal.*

Apreciação

Enquadramento não efetuado. Apesar de a proposta de revisão do PDM não se encontrar em fase de aprovação, a proposta já existe, pelo que deve ser efetuado o enquadramento solicitado, para que os diferentes agentes no processo de avaliação conheçam os impactes do projeto, nesse âmbito

De acordo com a Planta de Ordenamento da proposta de revisão do PDM da Azambuja, apresentada no Anexo 6 do EIA consolidado, o CLA insere-se na sua totalidade em Solo Rustico, estando a grande maioria da sua área inserida na categoria de “Espaços Florestais de Produção”.

Ao abrigo dos Artigos 45º e 46º do Regulamento da proposta de PDM (ver Anexo 7 do EIA consolidado), os “Espaços Florestais” corresponderão às áreas de uso maioritariamente florestal ou de potencialidade para a exploração e o desenvolvimento florestal, admitindo usos complementares e compatíveis, designadamente infraestruturas territoriais, designadamente no domínio dos transportes, do abastecimento de água, do saneamento, da energia e das comunicações, percebendo-se que estes espaços, em especial os de produção, servem igualmente outros usos territoriais que não apenas o do desenvolvimento do filão florestal.

Uma pequena parte da área do CLA insere-se em “Espaços Agrícolas de Produção”, que abrangem os solos inseridos na RAN. Nesta área o projeto não apresenta qualquer ocupação, pelo que não apresenta a interferência em solos da RAN por ações sem enquadramento nas exceções à utilização não agrícola dos solos, de acordo com o RJRAN (ver planta no Anexo 6 do EIA consolidado e análise no ponto “Reserva Agrícola Municipal”, apresentado no subcapítulo “2.4. Identificação das áreas sensíveis, dos Instrumentos de Gestão do Território e classes de espaço afetadas, das condicionantes, servidões administrativas e restrições de utilidade pública”).

Verifica-se ainda que na envolvente próxima (a sul) encontra-se delimitado um perímetro urbano correspondente à categoria de “Espaços de Atividades Económicas” (coincidente com as instalações da Companhia Logística de Combustíveis). Na restante envolvente predomina a categoria de “Espaços Florestais” e alguns “Espaços Agrícolas”. Assim, importa reforçar que a presente situação do Centro Logístico de Aveiras, pela sua localização e vocação, permitirá o eventual cumprimento do Artigo 72º-A do RJIGT, podendo transitar para solo urbano de atividades económicas ao abrigo do procedimento previsto, mesmo que localizado em solo rústico (posto que, naturalmente, não estivesse inserido em REN - que de momento não está e não é certo que venha a estar).

Verifica-se ainda que o projeto está globalmente inserido na “UOPG 3 – INOV (Inovation District Aveiras)”, e não na UOPG 4, esta última sim correspondente a vocações rústicas e correspondente ao Plano de Intervenção no Espaço Rústico de Vila Nova de S. Pedro (ver Anexo 6 do EIA consolidado).



De acordo com o estabelecido no nº 5 do Artigo 89º do Regulamento da proposta de PDM (ver [Anexo 7 do EIA consolidado](#)), a UOPG 3, na qual se localiza o projeto, apresenta vocação e potencial para localização de atividades económicas e habitacionais. Ali se refere de forma cimeira que esta UOPG tem como função “contribuir para a afirmação de Aveiras de Cima como polo de atratividade económica e social, baseada na sua centralidade”, o que aponta, assim, no sentido de a área do projeto não ser necessária e indefinidamente florestal, podendo ser incluída numa vocação mais ampla e de natureza manifestamente urbana e não rústica.

De acordo com a Planta de Condicionantes da proposta de revisão do PDM, o projeto apresenta sobreposição com REN, RAN e Domínio Hídrico (ver planta no Anexo 6 do EIA consolidado). Sobre a REN deverá ser considerada a abordagem realizada no ponto “Reserva Ecológica Municipal” do subcapítulo “2.4. Identificação das áreas sensíveis, dos Instrumentos de Gestão do Território e classes de espaço afetadas, das condicionantes, servidões administrativas e restrições de utilidade pública”, apresentado no RS do EIA consolidado, bem como as plantas nos Anexos 9 e 10. Sobre a RAN ver análise realizada no ponto “Reserva Agrícola Municipal”, também apresentado no subcapítulo “2.4. Identificação das áreas sensíveis, dos Instrumentos de Gestão do Território e classes de espaço afetadas, das condicionantes, servidões administrativas e restrições de utilidade pública” do RS do EIA consolidado. Sobre o Domínio Hídrico importa referir que não existem atualmente linhas de água sujeitas a esta servidão na área do projeto (ver Capítulo 4.7 – Recursos Hídricos superficiais, do RS do EIA consolidado).

Mais ainda, o Artigo 30º (Atos válidos e pré-existências) do Regulamento da proposta de PDM (ver [Anexo 7 do EIA consolidado](#)) estabelece que a revisão do PDM não derroga os direitos que decorrem de informações prévias como é o caso do projeto do CLA. Efetivamente, os direitos que decorrem de informações prévias não têm necessariamente de ser marcados em Planos Diretores Municipais em revisão, na medida em que aquelas podem não chegar a ser executadas, mas é indiscutível que criam direitos que podem ser feitos valer no seu prazo de vigência (hoje de dois anos, renovável). Assim, mesmo que um pedido de informação prévia não seja marcado nas peças de um Plano Diretor Municipal que, entretanto, entre em vigor, tal não significa que os direitos por ele concedidos cessem.

Contudo, não é sequer esta a situação do projeto do CLA, já que a revisão do Plano Diretor Municipal da Azambuja se encontra em reformulação carecendo ainda de segunda reunião com as entidades, de discussão pública e de toda a tramitação subsequente. Portanto, é crível e quase expectável que todo o ciclo do presente projeto se desenvolva à luz do atual Plano Diretor Municipal que manifestamente viabiliza e acolhe o presente projeto.

Não sendo aplicável à presente situação a proposta de revisão do Plano Diretor Municipal – nem hoje nem, muito provavelmente, à data da declaração de impacte ambiental e do fecho do procedimento principal – o que foi previamente aduzido apenas poderá servir para confirmar que a marcação da maioria da área do projeto em espaços florestais não é, afinal, uma opção essencial da revisão do



Plano Diretor Municipal, podendo a vocação desta área ainda mudar – e muito provavelmente mudará – com a finalização e estabilização da presente operação urbanística.

De referir ainda que o projeto de Arquitetura do CLA foi aprovado pela CM da Azambuja em 07 janeiro 2016 (ver Anexo RF4), ainda que de forma condicionada à validação do projeto de execução da via pela IP (na fase seguinte) e à obtenção da Declaração de Impacte Ambiental.

Estes elementos foram incluídos no RS do EIA consolidado, subcapítulo “2.4. Identificação das áreas sensíveis, dos Instrumentos de Gestão do Território e classes de espaço afetadas, das condicionantes, servidões administrativas e restrições de utilidade pública”.

**- Questão n.º 3 no ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025:**

*Apresentar a caracterização da REN em ponto independente e focando os seguintes aspetos: (...)*

Apreciação

(alíneas a) e b))

Entre os elementos disponibilizados não foi localizada a carta de ‘REN-Regime transitório’ indicada - Apresenta-se no Anexo PEA\_03 uma Planta com a representação das áreas incluídas no anexo III do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, na sua redação atual, que ocorrem na área do projeto, designadamente “Encostas com declive superior a 30 %, incluindo as que foram alteradas pela construção de terraços”. Este lapso deve ser suprido mediante a apresentação de carta caracterizadora das áreas sujeitas a autorização nos termos do art.º 42.º, na parcela e numa faixa ao redor desta, nomeadamente identificando as “encostas com declive superior a 30%, incluindo as que foram alteradas pela construção de terraços” – designação a constar da legenda.

No que respeita às alíneas a) e b) apresenta-se no Anexo 9 do EIA consolidado uma Planta com a REN – Regime transitório (também incluída em formato DWG no Anexo RF2).

Esta planta contém a representação, na área do projeto, das áreas sujeitas a autorização nos termos do art.º 42.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, na sua redação atual, e identificadas no seu Anexo III.

Na área do projeto apenas se verifica a ocorrência da tipologia “Encostas com declive superior a 30 %, incluindo as que foram alteradas pela construção de terraços”. Esta tipologia apenas tem ocorrência numa pequena área localizada no extremo noroeste da área do projeto. As restantes tipologias de áreas referidas no citado diploma legal não têm ocorrência na área do projeto.

Nessa Planta está igualmente representado o Projeto (edifícios, vias, estacionamento, muros, etc), sendo claramente demonstrado que as áreas da tipologia acima referida não serão afetadas pelo CLA, uma vez que não há sobreposição com as intervenções previstas.

Estes elementos foram incluídos no RS do EIA consolidado, designadamente no subcapítulo “2.4. Identificação das áreas sensíveis, dos Instrumentos de Gestão do Território e classes de espaço afetadas, das condicionantes, servidões administrativas e restrições de utilidade pública”.



## Apreciação

(alíneas c) e d))

No âmbito do enquadramento da pretensão na REN em elaboração para o município da Azambuja, o proponente pode solicitar, a esta CCDR, a delimitação da REN em elaboração para este município. Reitera-se que caso se verifique a interferência do projeto com áreas de REN nessa Carta em elaboração, verificar se, com as intervenções previstas, são colocadas em causa, cumulativa e especificamente, as funções da(s) tipologia(s) de REN interferida(s), nos termos do anexo I do referido Decreto-Lei, por função (se a análise efetuada noutros fatores ambientais se aplicar à REN, deverão ser identificados, os aspetos relevantes / as respetivas conclusões). De referir novamente que, caso o licenciamento do Centro Logístico ocorra após a publicação da carta de REN, os efeitos desta restrição de utilidade pública prevalecem sobre o exposto / decidido no procedimento de AIA.

No que respeita às alíneas c) e d) apresenta-se no Anexo 10 do EIA consolidado a Planta com o enquadramento do projeto na Planta da REN em elaboração para o município da Azambuja.

Verifica-se que as intervenções previstas terão interferência na tipologia “Áreas estratégicas de infiltração e de proteção e recarga de aquíferos”. Trata-se de usos e ações de construção sem enquadramento nos n.ºs 2 e 3 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, na sua redação atual, porquanto não constam do seu Anexo II.

Ainda assim foi verificado se, com a ocupação associada às componentes de projeto com incidência nesta tipologia da REN, são colocadas em causa, cumulativa e especificamente, as funções estabelecidas no n.º 3 da alínea d) da secção II (Áreas relevantes para a sustentabilidade do ciclo hidrológico terrestre) do Anexo I do Decreto-Lei acima referido, de acordo com o quadro seguinte:

<b>Funções da REN - Áreas estratégicas de infiltração e de proteção e recarga de aquíferos</b>	<b>Incidências do projeto</b>
<i><b>i) Garantir a manutenção dos recursos hídricos renováveis disponíveis e o aproveitamento sustentável dos recursos hídricos subterrâneos;</b></i>	O projeto não apresenta interferência na manutenção e aproveitamento dos recursos hídricos subterrâneos uma vez que não está prevista qualquer extração de águas subterrâneas.
<i><b>ii) Contribuir para a proteção da qualidade da água;</b></i>	O projeto propicia o encaminhamento e tratamento dos efluentes domésticos (os únicos que serão gerados pelo projeto) para uma ETAR dedicada, que globalmente contribui para a proteção da qualidade da água.
<i><b>iii) Assegurar a sustentabilidade dos ecossistemas aquáticos e da biodiversidade dependentes da água subterrânea, com particular incidência na época de estio;</b></i>	Sem relevância. O projeto não terá interferência nos ecossistemas aquáticos dependentes da água subterrânea.
<i><b>iv) Prevenir e reduzir os efeitos dos riscos de cheias e inundações, de seca extrema e de contaminação e sobre-exploração dos aquíferos;</b></i>	Sem relevância. Nem a área está sujeita aos riscos referidos, nem o projeto acarreta ou interfere nesses riscos.
<i><b>v) Prevenir e reduzir o risco de intrusão salina, no caso dos aquíferos costeiros e estuarinos;</b></i>	Não aplicável. O projeto não se localiza em aquífero costeiro ou estuarino.
<i><b>vi) Assegurar a sustentabilidade dos ecossistemas de águas subterrâneas, principalmente nos aquíferos cársicos, como por exemplo assegurando a conservação dos invertebrados que ocorrem em cavidades e grutas e genericamente a conservação de habitats naturais e das espécies da flora e da fauna.</b></i>	Não aplicável. O projeto não se localiza em aquíferos cársicos com ocorrência de cavidades ou grutas.



Funções da REN - Áreas estratégicas de infiltração e de proteção e recarga de aquíferos	Incidências do projeto
<i>vii) Assegurar condições naturais de recepção e máxima infiltração das águas pluviais nas cabeceiras das bacias hidrográficas e contribuir para a redução do escoamento e da erosão superficial.</i>	A influência do projeto na recepção e infiltração das águas pluviais é mínima. Este não se localiza em cabeceira de bacia hidrográfica e a área impermeabilizada tem reduzida implicação nas condições de infiltração ou escoamento e, como consequência, na erosão superficial.

Acresce que no Capítulo “4.8.2 - impactos nos Recursos Hídricos Subterrâneos” do RS do EIA consolidado, a análise realizada aponta os seguintes aspetos relevantes / conclusões:

- (...) “Neste sentido, poder-se-á verificar uma ligeira diminuição da capacidade de recarga dos níveis aquíferos mais superficiais. No entanto, a reduzida área afetada e a permeabilidade do substrato presente, tornam este efeito insignificante.”
- “O impacto da fase de construção sobre os recursos hídricos subterrâneos será negativo, indireto/ direto, temporário, provável, de magnitude reduzida, reversível e local. Não se prevê a afetação dos recursos hídricos subterrâneos devido ao rebaixamento do aquífero, nem a afetação dos usos associados decorrente da potencial contaminação, pelo que se considera o impacto de baixa importância.”
- “Na fase de funcionamento (...) As principais perturbações nas águas subterrâneas originadas pela presença do projeto decorrem da impermeabilização de cerca de 17,5 ha. Também a compactação dos solos reduzirá a infiltração das águas pluviais.”
- “A redução da área de recarga e o eventual rebaixamento do nível piezométrico são, nesta fase, o prolongamento no tempo das consequências registadas na fase de construção. No entanto, dada a ausência de caves nas estruturas construídas e a potencial infiltração das águas pluviais através da charca para onde serão conduzidas, não deverá ocorrer a afetação de eventuais captações nas proximidades da área do projeto. Considera-se por isso que o impacto resultante da impermeabilização associada ao projeto sobre os furos e captações será negligenciável.”
- “A atividade de logística não será suscetível de manusear materiais e de gerar resíduos suscetíveis de alterar a qualidade das águas subterrâneas. No entanto, a circulação de veículos de transporte no interior do CLA, leva a um acréscimo do risco de poluição do meio hídrico. Uma vez que está prevista a infraestruturação da área e a instalação de um separador de hidrocarbonetos, considera-se que o impacto é negligenciável.”
- Como medida de minimização é proposto “Promover a infiltração das águas pluviais a partir dos telhados dos pavilhões logísticos”.

Destaca-se ainda que, no momento atual, a planta com base na qual foram elaboradas as presentes considerações consiste na designada “REN bruta”, que estará sujeita a alterações e exclusões decorrentes de acertos e alterações a realizar na Planta de Ordenamento da proposta de revisão do PDM (que, como referido anteriormente, ainda não se encontra estabilizada) sendo que, mesmo tratando-se de um procedimento autónomo, terá nítida conexão com aquele procedimento de revisão, pelo que a operação em causa poderá servir de base a esse exercício de alterações e exclusões.



Por último, salienta-se que, caso o licenciamento do CLA ocorra após a publicação da carta de REN, os efeitos desta restrição de utilidade pública apenas prevalecem sobre o decidido no procedimento de AIA, se aquela Carta viesse a inviabilizar a operação pretendida (o que, neste momento não é certo e muito prematuro afirmar) e se se tratasse de um mero pedido de licenciamento. Contudo, existe já um pedido de informação prévia vinculativo aprovado que prevalecerá sobre quaisquer instrumentos normativos posteriores (incluindo condicionantes ao uso do solo que, como normas que são, apenas valem para futuro), como referido no artigo 40.º do regime jurídico da REN e resultante de forma mais clara do Regime Jurídico da Urbanização e Edificação. Assim, caso seja emitida Declaração de Impacte Ambiental favorável ou favorável condicionadamente, a mesma não será afetada (por não o ser também o ato constitutivo de direitos já proferido que com ela se alinha – o pedido de informação prévia favorável) por alterações posteriores á REN.

De referir, de novo, que o projeto de Arquitetura do CLA foi aprovado pela CM da Azambuja em 07 janeiro 2016 (ver Anexo RF4), ainda que de forma condicionada à validação do projeto de execução da via pela IP (na fase seguinte) e à obtenção da Declaração de Impacte Ambiental.

Estes elementos foram incluídos no RS do EIA consolidado, designadamente subcapítulo “2.4. Identificação das áreas sensíveis, dos Instrumentos de Gestão do Território e classes de espaço afetadas, das condicionantes, servidões administrativas e restrições de utilidade pública”.

## **Qualidade do Ar**

### **- Questão n.º 16 no ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025**

*Apresentar a revisão da avaliação de impactes da fase de exploração uma vez que não são apresentados os dados de base utilizados nos cálculos que sustentam os resultados dos Quadros 4.4.9 (Fatores de emissão segundo o parque automóvel) e 4.4.10 (Emissões atmosféricas horárias de CO, NOx e Partículas do cenário: ausência do projeto, apenas do projeto e com o projeto em funcionamento.). Em particular, não é especificada a área considerada nem a extensão (em km) utilizada na estimativa das emissões. Além disso, os valores apresentados levantam dúvidas quanto à sua consistência, uma vez que o fator de emissão de NOx é superior ao das partículas, mas os resultados das emissões indicam o contrário.*

#### Apreciação

O número médio horário de veículos gerado pelo projeto (7 veículos/hora, conforme indicado no Quadro 4.4.9 do aditamento) não parece coerente com os valores apresentados no EIA para os veículos gerados na HPM (151 veículos/hora) e na HPM (160 veículos/hora). Seria necessário um esclarecimento quanto a esta discrepância ou, caso se trate de um erro, a respetiva revisão dos valores e dos cálculos subsequentes.

Efetivamente, houve um lapso na indicação do número médio horário de veículos gerados pelo projeto. Os valores corretos encontram-se no subcapítulo 4.4.2, do capítulo “4.4 – Qualidade do Ar” da versão consolidada do RS do EIA.

Assim, no Quadro 4.4.9 apresentam-se os valores corrigidos do tráfego médio no período compreendido entre as 07:00h e as 20:00h da situação atual, futura com o pleno funcionamento do projeto e futura sem o projeto. Estes dados foram retirados das Figuras 89 a 91 e 95 a 97 do Estudo de Tráfego elaborado para o CLA (Engiming, 2025) e apresentado no Anexo 16 do EIA consolidado.



**Quadro 4.4.9 – Tráfego médio e a distância percorrida considerada, na situação atual, apenas associado ao projeto, e futura com o projeto em pleno funcionamento.**

Situação	Nº médio de veículos diários	Nº de veículos por hora	Distância percorrida considerada (km)	
			Projeto	EN366
Atual	20 974	874	-	3,7
Só do projeto	1 222	51	0,75	3,7
Futura com o projeto em funcionamento	27 280	1 137	0,75	3,7
Futura sem o projeto	24 836	1 035	-	3,7

Com base na informação anteriormente descrita, foram estimadas as emissões atmosféricas associadas ao projeto, tanto para a situação atual, como para os cenários futuros com e sem a implementação do projeto. Os resultados obtidos são apresentados no Quadro 4.4.10.

**Quadro 4.4.10 - Emissões atmosféricas horárias de CO, NO<sub>x</sub> e Partículas nos cenários: situação atual, apenas o projeto e situação futura com e sem o projeto.**

Situação	Emissão (kg/h)		
	CO	NO <sub>x</sub>	Partículas
Atual	1,91	4,20	0,06
Projeto	0,13	0,29	0,01
Futura com o projeto em funcionamento	2,98	6,58	0,10
Futura sem o projeto	2,26	4,98	0,08

Pela análise dos resultados do quadro anterior, conclui-se que o contributo do projeto para as emissões de poluentes atmosféricos é relativamente reduzido, correspondendo a 7% das emissões atuais. Quando comparada a situação futura, com e sem o projeto, verifica-se que o projeto contribui para um aumento de cerca de 32% nas emissões de poluentes atmosféricos.

## Ruído

### - Questão n.º 21 no ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025

*Indicar, em planta, os percursos, bem como o respetivo tráfego médio horário atraído/gerado pelo projeto, na sua área de influência.*

#### Apreciação

Não está definida a área de influência do projeto nem os percursos a adotar pelo tráfego afetado ao mesmo.

O TMH associado ao projeto, definido no Quadro 4.2.9 do Aditamento (Anexo PEA\_23), de 56 veículos ligeiros e de 0 pesados, está incoerente com as estimativas de geração/atração de tráfego do projeto constante do Estudo de Tráfego (cf. Figs. 103 e 104 do Aditamento - Anexo PEA\_21). Não é plausível a inexistência de veículos pesados associados ao projeto.

A área de influência do projeto, considerando as vias que acomodarão o tráfego gerado pelo projeto e cujo volume tenham efeitos no ambiente acústico dos recetores sensíveis, corresponde ao troço da EN366 classificado como GIT, que se estende desde a EN1 ao nó da A1.

A área de influência do projeto, bem como os percursos adotados pelo tráfego afeto, encontram-se representados na Figura 4.2.6 e o tráfego associado ao projeto no Quadro 4.2.9, ambos da versão consolidada do RS do EIA.

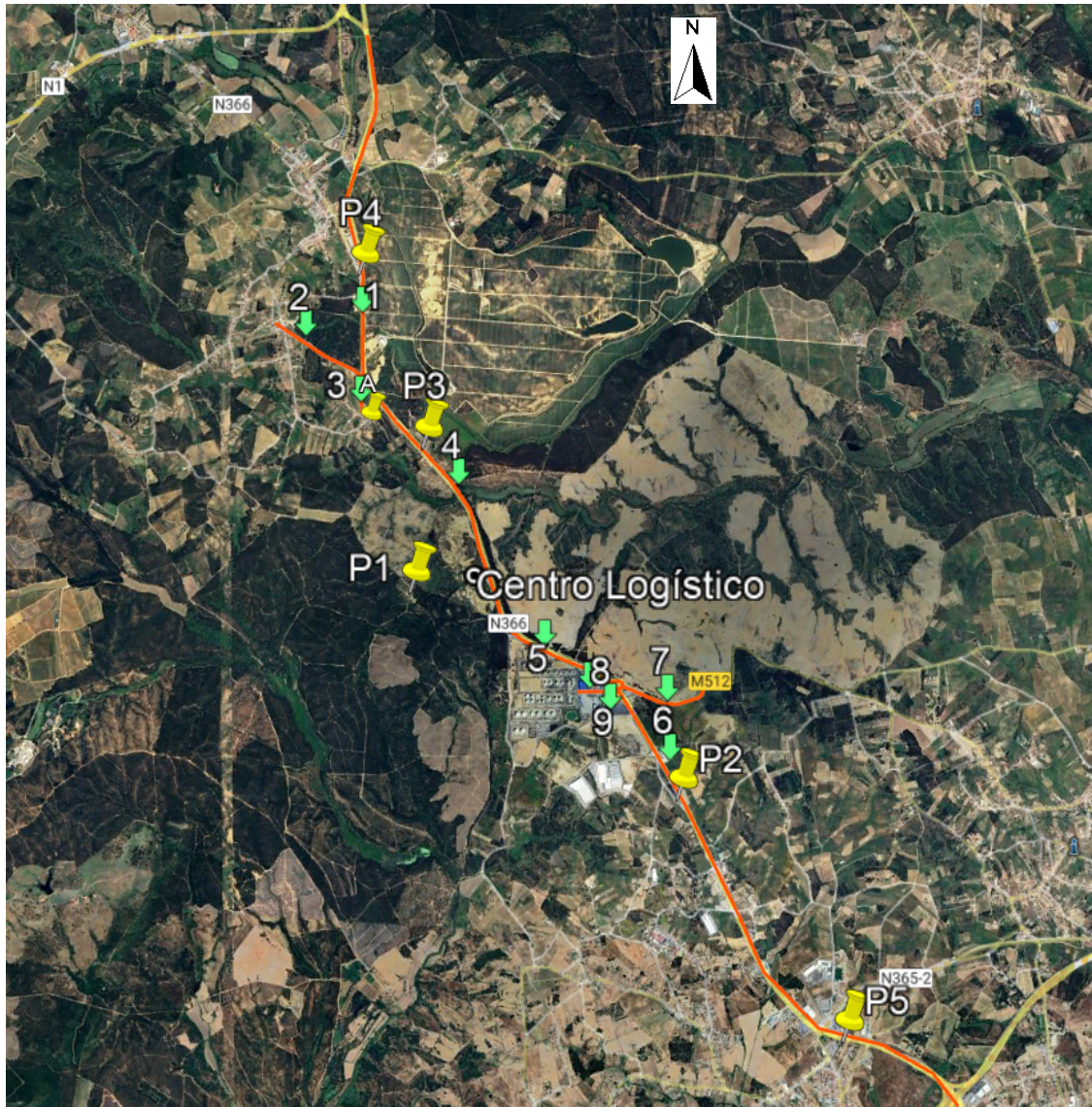


Figura 4.2.6 – Representação dos troços das vias considerados na modelação acústica, com indicação do tráfego rodoviário da situação futura – ano horizonte 2036, e dos recetores sensíveis.

Quadro 4.2.9 - Troços de vias utilizadas e os respetivos valores de Tráfego Médio Horário (TMH), por tipologia de veículo e período de referência, para a situação futura – horizonte 2036.

Via	Período Diurno		Período Entardecer		Período Noturno		
	TMH-VL	TMH-VP	TMH-VL	TMH-VP	TMH-VL	TMH-VP	
1	N366	526	248	290	132	124	54
2	Rua da Quinta Nova	12	0	8	0	2	0
3	Rua do Zé Catita	12	0	8	0	2	0
4	N366 – Troço até ao empreendimento	530	248	290	132	124	54



Via		Período Diurno		Período Entardecer		Período Noturno	
		TMH-VL	TMH-VP	TMH-VL	TMH-VP	TMH-VL	TMH-VP
5	N366 – Troço do empreendimento até CLC	530	250	290	132	124	54
6	N366	536	272	294	144	126	60
7	EM548	16	0	8	0	4	0
8	Rua CLC	20	40	12	22	6	8
9	Rua CLC	16	30	10	18	4	6
10	Via de entrada	56	38	0	0	0	0
11	Via a Norte	44	22	0	0	0	0
12	Via a Sul	12	16	0	0	0	0

Legenda: TMH-VL e THM-VP referem-se, respetivamente, ao tráfego médio horário de veículos ligeiros e pesados.

Estes dados resultam da análise comparativa entre a situação atual (Figura 89 do Estudo de Tráfego) e a situação futura com o pleno funcionamento do projeto, a que corresponde o tráfego gerado pelo projeto e o acréscimo de tráfego da evolução da situação atual (Figura 95 do Estudo de Tráfego).

#### **- Questão n.º 22 no ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025**

*Identificar o projeto previsto a oeste, cujo acesso, segundo o EIA, se efetivará pela via interna do projeto em avaliação.*

##### Apreciação

A transcrição da comunicação da CMA, apresentada no Aditamento, não identifica o tipo nem a área do projeto, sendo apenas referido ter sido "aprovado o projeto de arquitetura no âmbito do processo 64/24 CEI".

Não obstante existir um projeto de arquitetura aprovado, o Estudo de Tráfego assumiu como pressuposto teórico para o projeto a oeste uma área de 110.000 m<sup>2</sup> destinada a uso industrial. Este pressuposto determina uma estimativa de 5 dB(A) de acréscimo de Lden em P2, quando considerados o projeto em análise e o projeto a oeste, mas de 0 dB(A) quando considerado apenas o projeto em análise. Assim, entende-se que, tratando-se de um acréscimo relevante atribuído exclusivamente ao projeto a oeste, os pressupostos relativos a este devem ser validados junto da CMA.

O projeto previsto para oeste do CLA, de acordo com a informação fornecida pela CM da Azambuja em novembro 2025, tem as características abaixo referidas (ver também Anexo 19 do EIA consolidado).



**Paulo António Sousa Natário**

10 November 2025 at 15:18

RE: Elementos para resposta ao Pedido de Elementos Adicionais - EIA...



To: JM Curso de Água

[Details](#)

Caro João

Remeto informação e documentos relevantes.

1. Requerente: Luso Share – Investimentos. SA.

Processo de licenciamento 64/24 CEIA e 375/2025

Projeto de arquitetura aprovado em 30/12/2024

Características:

Tipologia: Indústria/armazenagem

Área de implantação: 100.291,75 m<sup>2</sup>

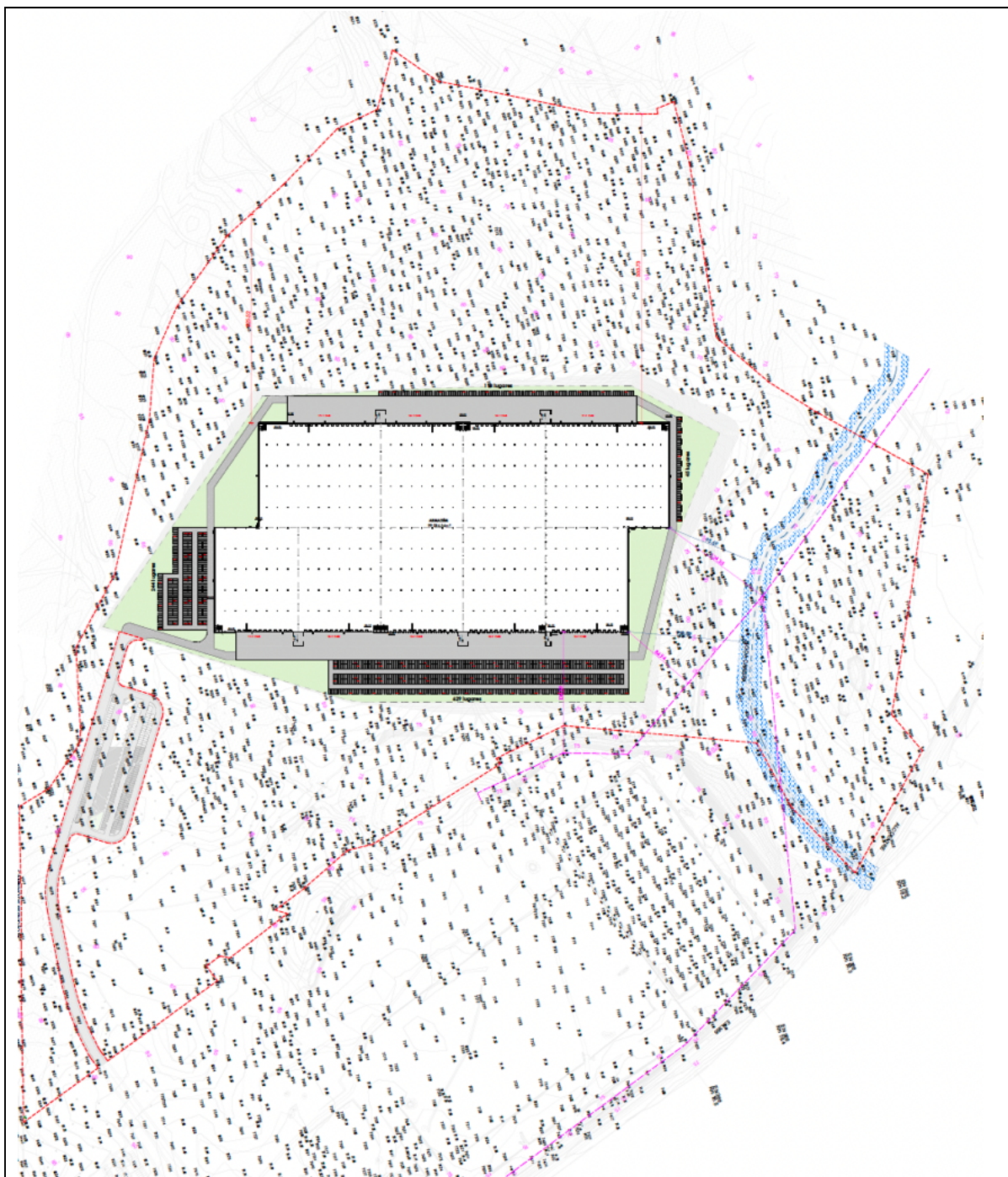
Área bruta de construção: 104.999,51 m<sup>2</sup>

Volume: 1.300.0111,05 m<sup>3</sup>

Área de impermeabilização: 135.600,83 m<sup>2</sup>

Número de lugares de estacionamento automóvel:

1. Ligeiros:
  - a. Público: 215
  - b. Privado: 1074
2. Pesados:
  - a. Público: 25
  - b. Privado: 123



Assim, a estimativa apresentada de 5 dB(A) para o acréscimo de ruído do indicador Lden no local P2 foi corrigida, tendo todo o descritor sido revisto conforme apresentado no “Capítulo 4.2. Ambiente Sonoro” da versão consolidada do RS do EIA.

Nesta remodelação, a área de estudo foi aumentada, o número de recetores sensíveis estudados também aumentou (ver resposta à Questão 21) e, para análise dos impactes cumulativos, foi considerado não apenas o projeto a Oeste (Aveira’s Park), mas também o PP da Zona Nascente de Aveiras de Cima (PPZNAC), para o qual a CM Azambuja disponibilizou informação (ver Anexo 19 do RS do EIA consolidado). De acordo com a CM da Azambuja, apesar de estar prevista a elaboração de



outros dois PPs para a área de influência do CLA, estes encontram-se numa fase muito preliminar do seu processo de elaboração, pelo que, não existindo bases para fazer qualquer estimativa do tráfego associado, estes planos não foram considerados na avaliação dos impactos cumulativos.

Na revisão do descritor foram igualmente considerados novos elementos cartográficos fornecidos pela CM da Azambuja em dezembro de 2025, nomeadamente, curvas de nível, volumetria dos edifícios, vias e outros elementos relevantes que influenciam a propagação do ruído.

Também foram realizadas novas medições do ruído ambiente e contagens de tráfego em 3 locais selecionados (P1 a P3).

Como principais conclusões do estudo revisto pode-se referir que o projeto proporciona um aumento dos níveis de ruído ambiente para o indicador Lden de 1 dB(A) em todos os locais avaliados (Quadro 4.2.11).

**Quadro 4.2.11 – Valores de ruído ambiente na situação atual e futura, em termos de  $L_{Aeq}$  e  $L_{den}$ , com indicação dos acréscimos estimados em cada local (valores expressos em dB(A)).**

Local	$L_{Aeq}$ no Período Diurno			$L_{den}$		
	Atual	Futura	Acréscimo	Atual	Futura	Acréscimo
P1	46,5	48,4	1,9	51	52	1
P2	59,6	61,0	1,4	63	64	1
P3	64,6	65,7	1,1	67	68	1
P4	67,0	68,1	1,1	69	70	1
P5	66,8	68,1	1,3	69	70	1

Considerando os impactos cumulativos do CLA, projeto do Aveira's Park e PPZNAC, os acréscimos de ruído estimados para o indicador  $L_{den}$  foram de 1 dB(A) nos recetores P2, P3 e P4 e de 2 dB(A) em P5 e 4 dB(A) no local P1 (Quadro 4.2.14).

**Quadro 4.2.14 – Valores de ruído ambiente na situação atual e futura, em termos de  $L_{Aeq}$ , com indicação dos acréscimos estimados em cada local (valores expressos em dB(A)).**

Local	Situação atual (2024)		Situação futura com plataforma logística em avaliação (2036)		Situação futura (2036) com plataforma logística + 2 projetos		Acréscimos com plataforma logística em avaliação (2036)		Acréscimos com plataforma logística em avaliação + 2 projetos (2036)	
	$L_d$	$L_{den}$	$L_d$	$L_{den}$	$L_d$	$L_{den}$	$L_d$	$L_{den}$	$L_d$	$L_{den}$
P1	46,5	51	48,4	52	54,1	54	1,8	1	7,6	3
P2	59,6	63	61,0	64	61,5	64	1,4	1	1,8	1
P3	64,6	67	65,7	68	66,1	68	1,1	1	1,5	1
P4	67,0	69	68,1	70	68,5	70	1,1	1	1,5	1
P5	66,8	69	68,1	70	68,9	71	1,4	1	2,1	2

#### - Questões n.º 24 e 25 no ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025

*Atendendo a que os principais impactos do projeto no ambiente acústico da envolvente decorrerão do acréscimo de tráfego gerado, individual e cumulativamente com outros planos/projetos da envolvente também geradores de tráfego significativo, e atendendo aos percursos previstos (especialmente de acesso à A1 e à EN1), considera-se que a área de influência do projeto corresponderá a uma área mais extensa do que a área analisada.*

*Assim, o EIA deverá contemplar a identificação da área de influência do projeto, considerando as vias que acomodarão o tráfego gerado pelo projeto e cujo volume tenham efeitos no ambiente acústico dos recetores*



sensíveis. Salvo fundamentação em contrário, considera-se que esta deverá corresponder, no mínimo, ao troço da EN366 classificado como GIT.

Relativamente à área de influência, deverão ser identificados, em planta, os recetores sensíveis isolados existentes, bem como as zonas sensíveis e mistas previstas na proposta do PDM da Azambuja, os quais deverão constituir o âmbito dos estudos acústicos previsionais.

O estudo acústico deverá ser reformulado no sentido de abranger a área de estudo delimitada.

#### Apreciação

O EIA é omissivo relativamente à fundamentação, com base em critérios acústicos, da área de influência do projeto, não analisando, nomeadamente, o impacto do atravessamento de aglomerados populacionais, como Alcoentre, Poços e Aveiras de Cima, para acesso à A1 e à EN1.

De referir que a afirmação, constante do Aditamento “De acordo com o referido no Estudo de Tráfego, “o tráfego estimado é pouco significativo, no máximo 20 veículos no TMH diurno, 10 veículos no TMH entardecer e 5 veíc. No TMH Noturno para Norte ou Sul, pelo que se considera que a área de análise considerada está adequada sendo que para análises adicionais, caso necessário, pode-se considerar que o tráfego representado nos mapas de distribuição irá circular para Norte ou Sul em todo o troço da EN366 classificado como Grande Infraestrutura de Transporte (GIT)” não corresponde ao afirmado no Aditamento quanto ao horário de funcionamento do centro logístico (das 7h00 às 20h00) nem corresponde ao referido no Estudo de Tráfego quanto ao TMH respeitante à geração/atração de tráfego do empreendimento, de 56 veículos ligeiros e de 38 veículos pesados, para 2026 e 2036, no período diurno (cf. Figs. 103 e 104 do Aditamento - Anexo PEA\_21).

Atente-se que o CLA acarretará um acréscimo de TMH na EN366, no período diurno, de 26% de veículos ligeiros e de 40% de veículos pesados (cf. Fig. 88 do Estudo de Tráfego constante do Aditamento Anexo PEA\_21).

Ainda que possa ser adequado extrapolar, para norte e para sul, os volumes circulantes no troço analisado no EIA, não está devidamente explicitada a área de influência do projeto em termos de tráfego nem os recetores sensíveis mais expostos ao ruído do mesmo, face aos fatores de propagação e aos volumes de tráfego global.

Não foram identificadas as zonas sensíveis e mistas previstas na proposta do PDM da Azambuja, as quais deverão constituir o âmbito dos estudos acústicos previsionais, nomeadamente dos referentes a 2036.

A afirmação, constante do Aditamento (Anexo PEA\_23) “(...) o troço EN366 “Alcoentre (EN366/EN366) – Aveiras de Cima (EN365-2/EN366/ Lig. A1)” está classificada como Grande Infraestrutura de Transporte (GIT), ao abrigo da RAGRA. Tendo em conta que parte deste troço integra a área abrangida pelo presente estudo, e de acordo com o Quadro 4.2.1, considera-se que os valores limite a aplicar na proximidade desta GIT são de 65 dB(A) e 55 dB(A) para os indicadores Lden e Ln, respetivamente, independentemente da classificação acústica anteriormente referida” está incorreta do ponto de vista legal. Os valores limite aplicáveis até à publicação da classificação de zonas, pela CMA, são os constantes do n.º 3 do artigo 11.º do RGR (Lden ≤ 63 dB(A) e Ln ≤ 53 dB(A), nos recetores sensíveis). Com a publicação das zonas sensíveis e mistas, o que ocorrerá antes de 2036, os valores aplicáveis serão os definidos no n.º 1 do artigo 11.º do RGR.

Conforme referido na resposta às questões anteriores todo o estudo foi revisto e remodelado, tendo sido aumentada a área de influência do projeto, considerando as vias que acomodarão o tráfego gerado pelo projeto e cujo volume tenham efeitos no ambiente acústico dos recetores sensíveis, que corresponde ao troço da EN366 classificado como GIT, que se estende desde a EN1 ao nó da A1 (em concordância com a revisão do Estudo de Tráfego - ver Anexo 16 do EIA consolidado). Neste sentido, os recetores sensíveis avaliados foram selecionados com base na área de influência do projeto, privilegiando os recetores sensíveis mais próximos e potencialmente afetados pela instalação e funcionamento do projeto. Assim, foi adicionado o recetor P4 com o objetivo de incluir o aglomerado populacional de Alcoentre, o recetor P5, representativo do aglomerado populacional de Aveiras de Cima e o recetor P2, representativo do aglomerado de Poços.

A afirmação que consta do aditamento, referente ao tráfego estimado pelo projeto, foi corrigida, tendo em consideração a revisão efetuada em dezembro de 2025 ao Estudo de Tráfego do CLA (ver Anexo 16 do EIA consolidado), ficando com seguinte redação: “No entanto é de destacar que o tráfego estimado é pouco significativo, no máximo 47 veículos no TMH diurno para Norte ou Sul, pelo que se considera que a área de análise considerada na versão anterior do estudo de tráfego estava

*adequada.*” – Página 4 do estudo de tráfego. Ou seja, corresponde a um TMH diurno de 47 veículos, no contexto de um tráfego total associado ao projeto de 56 veículos ligeiros e de 38 veículos pesados.

Os Mapas de ruído da situação atual, com a estimativas de níveis sonoros junto dos recetores sensíveis mais próximos, calculados em função dos volumes de tráfego e das condições de propagação, são apresentados nas figuras 4.2.4 (Lden) e 4.2.5 (Ln).

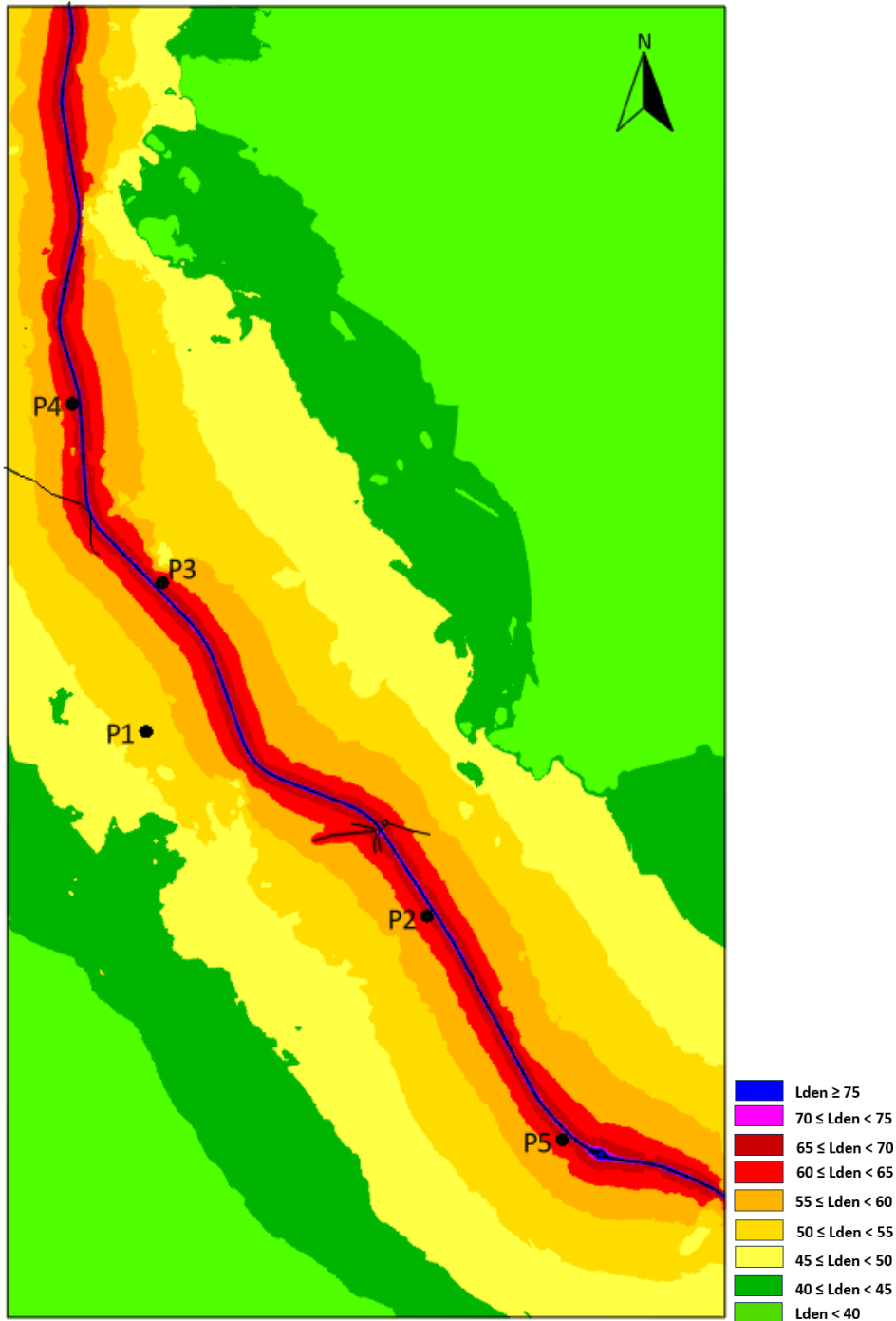


Figura 4.2.4 – Mapa do ruído ambiente, para o indicador Lden, na situação atual – ano base 2024.

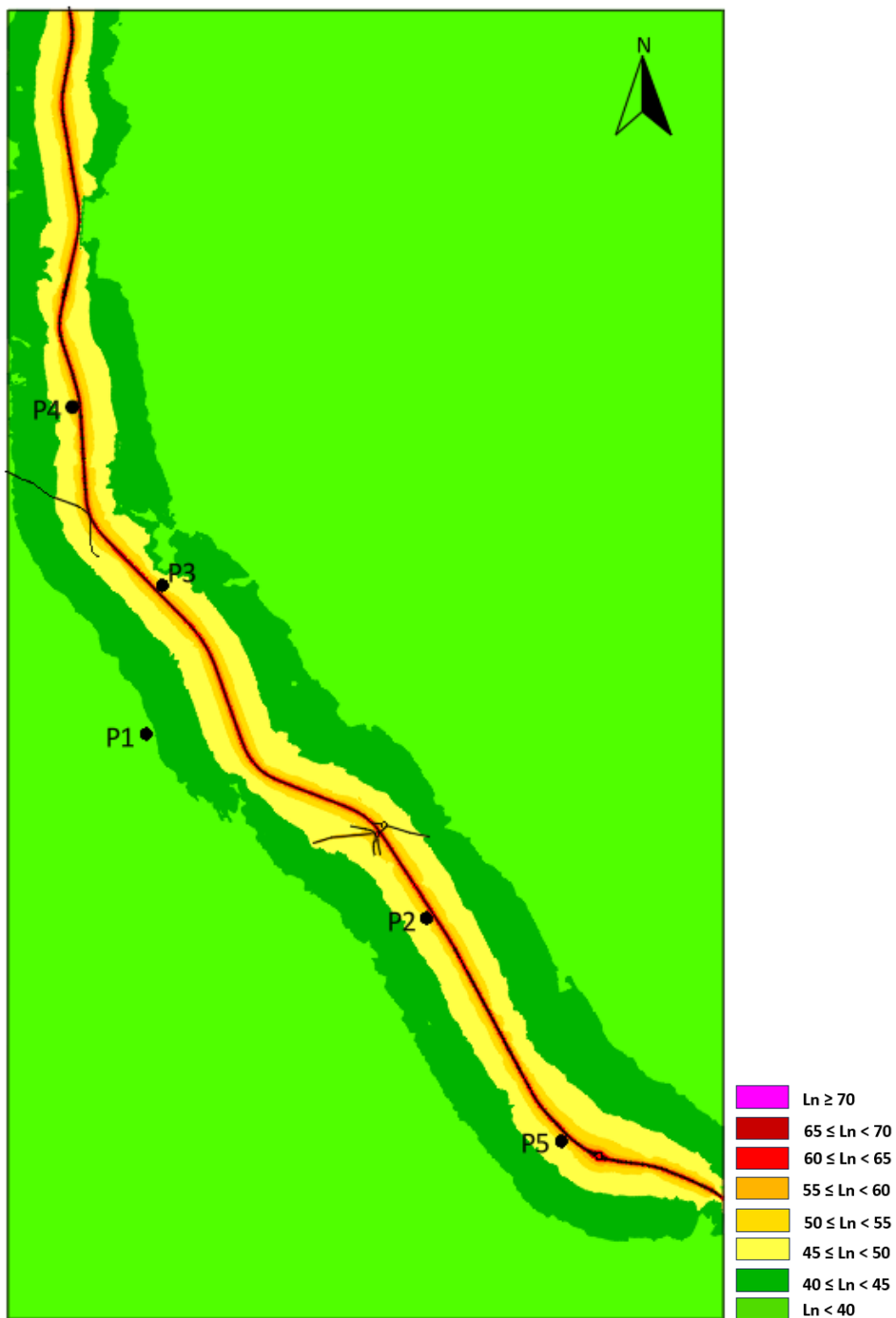


Figura 4.2.5 – Mapa do ruído ambiente, para o indicador  $L_n$ , na situação atual – ano base 2024.

Na Figura 4.2.7 apresentam-se os resultados análogos para a situação futura com o pleno funcionamento do projeto e, na Figura 4.2.11, para a situação futura tendo em conta o funcionamento conjunto do CLA, do projeto do Aveira's Park e do PPZNAC.

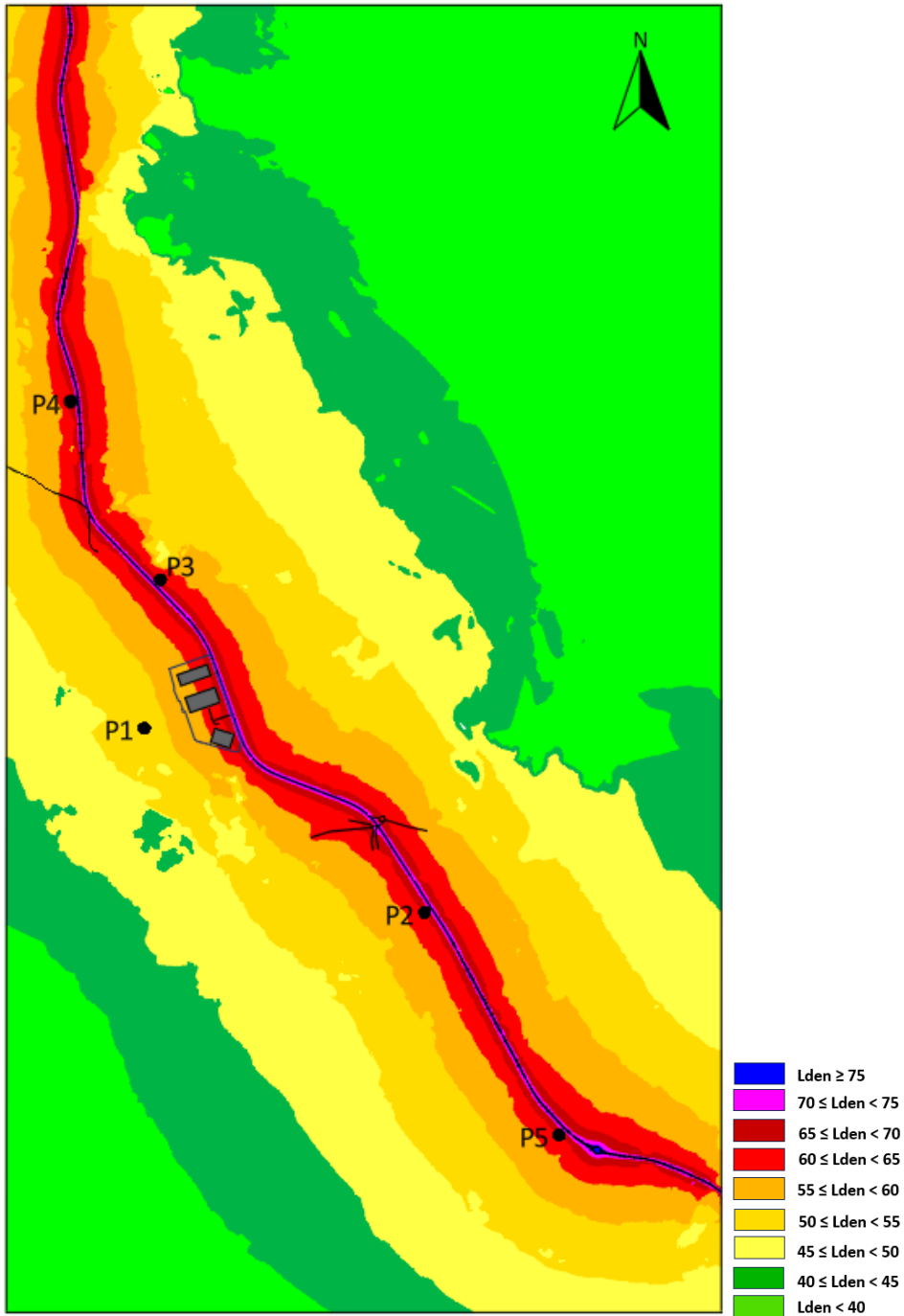


Figura 4.2.7 – Mapa do ruído ambiente, para o indicador  $L_{den}$ , na situação futura – Horizonte 2036.

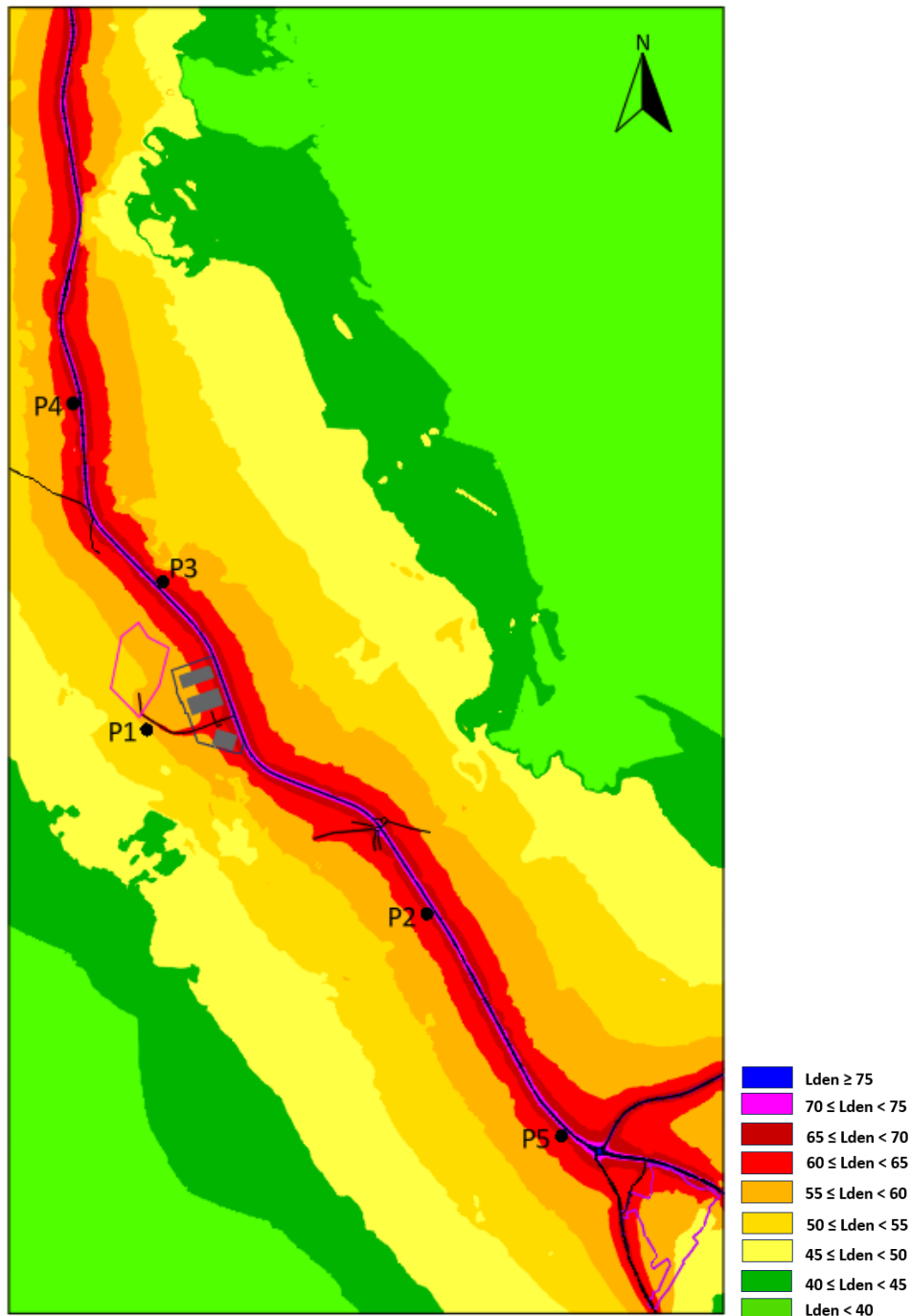
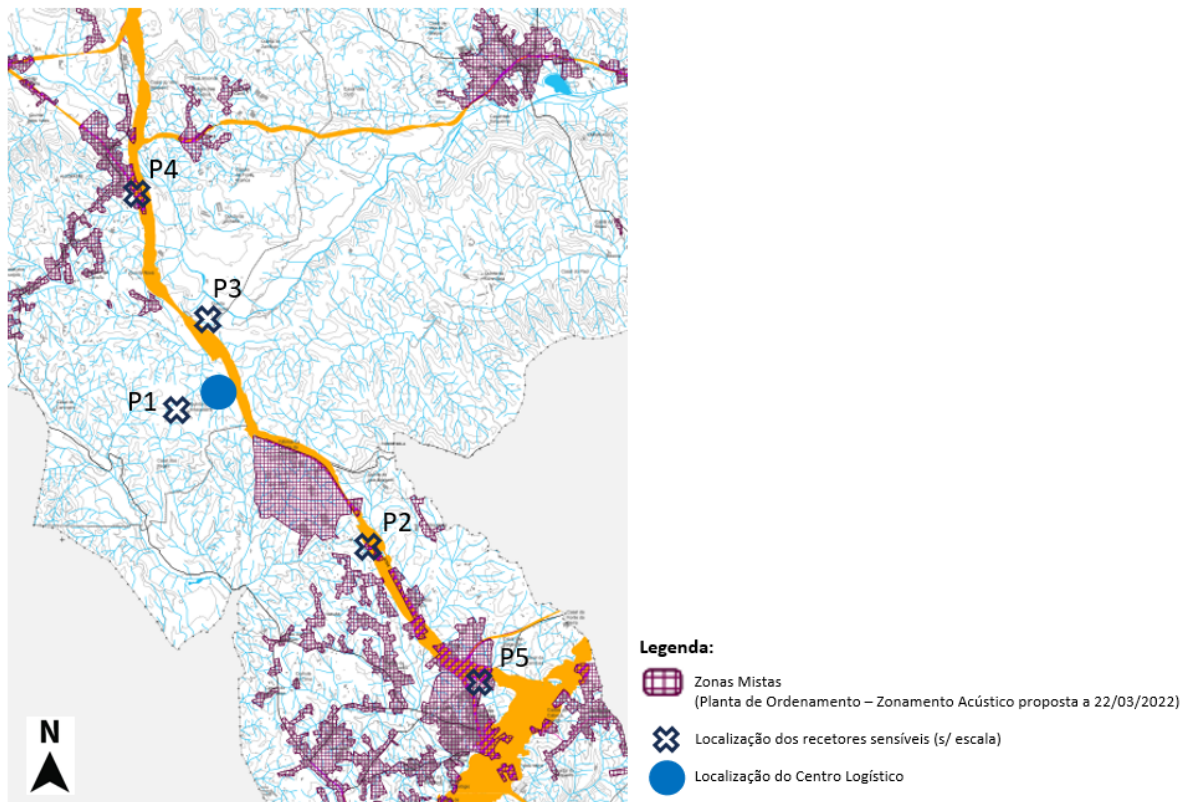


Figura 4.2.11 – Mapa do ruído ambiente, para o indicador  $L_{den}$ , na situação futura – horizonte 2036, com a exploração em ano cruzeiro e com dos dois empreendimentos logísticos.

Em relação, ao zonamento acústico da área de influência considerada para o projeto, é possível verificar através do Plano Diretor Municipal (PDM) em vigor, que a Câmara Municipal de Azambuja ainda não procedeu à classificação de zonas e, de acordo com o previsto no n.º 3 do artigo 11º do RGR, os valores limite para o ruído ambiente nos locais avaliados são 63 dB(A) e 53 dB(A), para os indicadores de ruído de  $L_{den}$  e  $L_n$ , respetivamente.

Contudo, o PDM da Azambuja encontra-se em revisão, existindo uma Proposta Base do Plano. A Planta de Ordenamento – Zonamento Acústico desta proposta, de 22/03/2022, está disponível na página de internet do município<sup>1</sup>.

Na Figura 4.2.2 é apresentada a classificação de zonas proposta para a área de influência do projeto. Para os locais avaliados, verifica-se que há uma proposta de classificação em Zonas Mistas para os locais P2, P4 e P5, ficando os locais P1 e P3 fora dos aglomerados populacionais classificados.



**Figura 4.2.2 - Representação do zonamento acústico proposto para a área de influência do projeto, bem como a localização dos recetores sensíveis estudados.**

Sendo expeável que em 2036, quando o projeto em estudo estiver em pleno funcionamento, a proposta de zonamento acústico já se encontre em vigor, os valores limite para o ruído ambiente exterior junto dos recetores P2, P4 e P5 são 65 dB(A) e 55 dB(A), para os indicadores  $L_{den}$  e  $L_n$ , respetivamente. Os restantes recetores (P1 e P3), encontram-se fora das zonas classificadas, cabendo ao município equiparar estes recetores sensíveis a zonas mistas ou sensíveis, em função do uso predominante na sua envolvente.

Apesar de existir uma grande infraestrutura de transporte junto dos recetores sensíveis, os valores limite estipulados na alínea c) do n.º 1 do artigo 11.º do RGR apenas são aplicáveis às zonas sensíveis

<sup>1</sup> [https://drive.google.com/file/d/12WMySb8sWqc5pR\\_HGSsq8eolIFnpQOQU/view](https://drive.google.com/file/d/12WMySb8sWqc5pR_HGSsq8eolIFnpQOQU/view),



existentes, o que não se verifica. Os valores limite aplicáveis até à publicação da classificação de zonas, pela CMA, são os constantes do n.º 3 do artigo 11.º do RGR ( $L_{den} \leq 63$  dB(A) e  $L_n \leq 53$  dB(A), nos recetores sensíveis). Com a publicação das zonas sensíveis e mistas, os valores aplicáveis serão então os definidos no n.º 1 do artigo 11.º do RGR.

Estes elementos foram incluídos no RS do EIA consolidado, designadamente no subcapítulo 4.2.1. do “Capítulo 4.2. Ambiente Sonoro”.

**- Questão n.º 26 no ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025:**

*Os valores dos quadros 4.2.5 e 4.2.6. são distintos no respeitante ao  $L_{den}$  e ao  $L_n$  resultantes da simulação, o que deve ser corrigido.*

Apreciação

É referido que “os resultados expressos no Quadro 4.2.5 dizem respeito à validação do modelo de cálculo, tendo sido utilizados, para esse fim, dados obtidos através de medições *in situ* e contagens de tráfego rodoviário”.

Atendendo a que os resultados dos ensaios acústicos apresentados são representativos de um ano, não é aceitável a fundamentação apresentada, devendo a validação do mapa de ruído ser verificada diretamente (resultados de ensaios vs resultados do mapa produzido com valores de TMH numa base anual).

Constata-se que os valores constantes do Quadro 4.2.7. do Aditamento (Anexo PEA\_23) - “valores de ruído ambiente da situação atual - ano base 2024” - são agora distintos dos do anterior Quadro 4.2.6 do Relatório Síntese, referente ao mesmo assunto, sem que seja fundamentada essa alteração.

Para validação do modelo de cálculo foi realizada uma nova caracterização, incluindo novas medições *in situ* com contagens de tráfego em simultâneo. Os resultados obtidos nas medições e contagens efetuadas consideram-se representativos de um ano e estão em linha com a caracterização da situação atual que consta do Estudo de Tráfego do CLA (ver Anexo 16 do EIA consolidado).

Os resultados obtidos nas novas medições efetuadas, comparados com os resultados da modelação efetuada, para os dados de tráfego contabilizados aquando da realização das medições, são apresentados no Quadro 4.2.5 da versão consolidada do RS do EIA. Os resultados obtidos encontram-se dentro do critério de aceitação estabelecido ( $\pm 2$  dB(A)). O ensaio de ruído ambiental foi efetuado pelo Laboratório de Acústica e Vibrações da ECO14, que se encontra acreditado pelo IPAC, sendo o relatório apresentado no Anexo 18 do EIA consolidado.

**Quadro 4.2.5 - Resultados da comparação entre os resultados obtidos por simulação e medição.**

Pontos de Validação	$L_n$ [dB(A)]			$L_{den}$ [dB(A)]		
	Resultado da Modelação <sup>a)</sup>	Resultado da Medição In Situ <sup>b)</sup>	Desvio	Resultado da Modelação <sup>a)</sup>	Resultado da Medição In Situ <sup>b)</sup>	Desvio
P1	44	42	2	51	49	2
P2	57	56	1	64	64	0
P3	59	60	-1	67	68	-1

a) Valor obtido através da simulação dos dados de tráfego (TMH) das contagens de tráfego efetuadas em novembro de 2025 no mesmo momento em que foram efetuadas as medições *in situ*;

b) Valor das medições obtidas *in situ*, em novembro de 2025.

**- Questão n.º 27 no ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025**

*Na elaboração dos mapas de ruído não foram tidos em conta os fatores de propagação nem as diferenças de volumes de tráfego dos troços da EN366 a norte e a sul do projeto, facto que é observável*



*pela homogeneidade e paralelismo das isófonas, mas sobretudo pela discrepância com o mapa estratégico de ruído da EN366 (ainda que os valores de Lden e Ln de P2 e P3, cf. Quadro 4.2.5. pareçam estar em consonância), situação que deverá ser colmatada.*

*A caracterização do ambiente sonoro da situação de referência deve assentar também nos dados do mapa estratégico e nos dados previsionais do plano de ação.*

#### Apreciação

Não respondido.

Como referido na resposta à Questão n.º 22, na versão consolidada do RS do EIA, incluindo nos mapas de ruído atualizados, foram considerados novos elementos cartográficos fornecidos pela CM da Azambuja em dezembro de 2025, nomeadamente, curvas de nível, volumetria dos edifícios, vias e outros elementos relevantes que influenciam a propagação do ruído.

Foram efetuadas novas simulações e recalculados os mapas de ruído, nomeadamente os níveis sonoros junto dos recetores sensíveis (ver figuras apresentadas anteriormente).

Relativamente ao mapa estratégico de ruído do troço da EN366, e conforme já descrito na resposta ao Ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025, o Plano de Ação prevê, como medida de minimização a “alteração da camada de desgaste de betão betuminoso para uma camada com características de absorção acústica que confira uma redução de 3 dB(A) à potência sonora emitida pela estrada (face ao tipo de pavimento existente).” Esta medida já se encontra implementada e, por esse motivo, as características do novo pavimento da EN366 já foram consideradas na modelação da situação atual (situação de referência) e, como tal, também na situação futura.

Esta informação consta da versão consolidada do RS do EIA, nomeadamente no ponto “Fontes de Ruído – Recolha e Tratamento de Dados de Entrada”, do subcapítulo 4.2.1, do “Capítulo 4.2 – Ambiente Sonoro”.

#### **- Questão n.º 30 no ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025**

*Na elaboração dos mapas de ruído, devem ser tidos em conta os fatores de propagação e a parametrização dos troços da EN366 a norte e a sul do projeto, atendendo à distribuição do tráfego existente e afeto ao projeto.*

#### Apreciação

Segundo o Aditamento (Anexo PEA\_23), foi considerado na modelação da Situação de Referência e da Situação Futura o pavimento previsto no Plano de Ação para a EN366 - “alteração da camada de desgaste de betão betuminoso para uma camada com características de absorção acústica que confira uma redução de 3 dB(A) à potência sonora emitida pela estrada (face ao tipo de pavimento existente)” - uma vez que já estará implementado.

Os valores de TMH associados à exploração do projeto e considerados na modelação (cf. via 10, constante do Quadro 4.2.9 do Aditamento - Anexo PEA\_23), de 56 veículos ligeiros e de 0 pesados, não corresponde às estimativas do Estudo de Tráfego (cf. Figs. 103 e 104 do Aditamento - Anexo PEA\_21), de 56 veículos ligeiros e de 38 veículos pesados, para 2026 e 2036. Não é plausível a inexistência de veículos pesados associados ao projeto.

Nesta sequência, as previsões devem ser reformuladas, integrando o quantitativo de TMH de ligeiros e pesados previsto no Estudo de Tráfego, o qual deve ser validado, no referente ao projeto localizado a oeste (já aprovado), pela CMA. As previsões devem abranger a área de influência do projeto e considerar os fatores de propagação.



Efetivamente o Quadro 4.2.9 apresentava valores incorretos de TMH, nomeadamente no que se refere aos veículos pesados, mas a modelação efetuada encontrava-se correta, tendo ocorrido um lapso de transcrição dos valores para o quadro.

Na versão consolidada do RS do EIA, as previsões foram reformuladas, uma vez que nesta última versão foi utilizada uma cartografia de base com mais informação e foi alargada a área de influência do projeto. Os dados de tráfego rodoviário considerados nas simulações efetuadas são apresentados no Quadro 4.2.9 (corrigido, face ao apresentado anteriormente).

**Quadro 4.2.9 - Troços de Vias utilizadas e os respetivos valores de Tráfego Médio Horário (TMH), por tipologia de veículo e período de referência, para a situação futura – horizonte 2036.**

Via		Período Diurno		Período Entardecer		Período Noturno	
		TMH-VL	TMH-VP	TMH-VL	TMH-VP	TMH-VL	TMH-VP
1	N366	526	248	290	132	124	54
2	Rua da Quinta Nova	12	0	8	0	2	0
3	Rua do Zé Catita	12	0	8	0	2	0
4	N366 – Troço até ao empreendimento	530	248	290	132	124	54
5	N366 – Troço do empreendimento até CLC	530	250	290	132	124	54
6	N366	536	272	294	144	126	60
7	EM548	16	0	8	0	4	0
8	Rua CLC	20	40	12	22	6	8
9	Rua CLC	16	30	10	18	4	6
10	Via de entrada	56	38	0	0	0	0
11	Via a Norte	44	22	0	0	0	0
12	Via a Sul	12	16	0	0	0	0

Legenda: TMH-VL e THM-VP referem-se, respetivamente, ao tráfego médio horário de veículos ligeiros e pesados.

Os resultados obtidos da situação futura (horizonte 2036) são apresentados no Quadro 4.2.10, para todos os locais confinantes com os recetores sensíveis mais próximos avaliados, por período de referência e para o indicador  $L_{den}$ .

**Quadro 4.2.10 – Valores de ruído ambiente na Situação Futura – horizonte 2036, calculados por modelação, junto dos recetores sensíveis, por período de referência (expressos em dB(A)).**

Local	LAeq (dB(A))			Indicador
	Período Diurno	Período Entardecer	Período Noturno	
P1	48,4	48,7	44,9	52
P2	61,0	59,8	56,0	64
P3	65,7	63,4	59,6	68
P4	68,1	65,7	61,8	70
P5	68,1	65,7	62,1	70
Valores Limite – Até à Classificação de Zonas <sup>a)</sup>				≤ 63
Valores Limite – Zonas Mistas (P2, P4 e P5) <sup>b)</sup>				≤ 65



Local	LAeq (dB(A))			Indicador
	Período Diurno	Período Entardecer	Período Noturno	Lden
Valores Limite - para recetores isolados após a classificação de zonas (P1 e P3) <sup>b)</sup>				≤ 55 <sup>c)</sup>
				≤ 65 <sup>d)</sup>

- a) O PDM de Azambuja, em vigor, ainda não procedeu à classificação de zonas. Valores limite aplicáveis, conforme o previsto no n.º 3 do artigo 11.º do Regulamento Geral do Ruído;
- b) Segundo a Proposta de Planta de Ordenamento – Zonamento Acústico da Revisão do PDM de Azambuja, de 22/03/2022, os recetores P2, P4 e P5 estão em locais que serão classificados como zonas mistas, enquanto os recetores P1 e P3 são recetores sensíveis isolados que ficarão fora das zonas classificadas. De acordo com o RGR, cabe ao município equiparar os recetores sensíveis isolados fora das zonas classificadas a zonas mistas ou sensíveis, em função do uso predominante na sua proximidade, isto quando vier a vigorar o novo PDM;
- c) Se este recetor sensível isolado for equiparado pelo município a zonas sensíveis;
- d) Se este recetor sensível isolado for equiparado pelo município a zonas mistas.

### - Questão n.º 31 no ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025

*A conclusão sobre a avaliação dos impactos deve assentar, não só nos acréscimos de níveis sonoros previstos, como também nos níveis sonoros finais e cumprimento dos valores limite de exposição, tendo em conta as previsões do EIA e do plano de ação de ruído, cf. Nota Técnica “Diretrizes para elaboração de planos de ação de ruído – Método CNOSSOS-EU” (Agência Portuguesa do Ambiente, maio 2024).*

#### Apreciação

A afirmação, constante do Aditamento (Anexo PEA\_23) “Comparando dos valores de Lden da situação futura (horizonte 2036) com os limites sonoros definidos pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, pode-se concluir que os níveis sonoros no local P3 são superiores aos valores limite de exposição estipulados para zonas sensíveis na proximidade de uma Grande Infraestrutura de Transportes (GIT)” está incorreta do ponto de vista legal, uma vez que a classificação de zonas ainda não está publicada pela CMA. Os valores limite aplicáveis até à publicação da classificação de zonas, pela CMA, são os constantes do n.º 3 do artigo 11.º do RGR (Lden≤63 dB(A) e Ln≤53 dB(A), nos recetores sensíveis). Com a publicação das zonas sensíveis e mistas, o que ocorrerá antes de 2036, os valores aplicáveis serão os definidos no n.º 1 do artigo 11.º do RGR.

Como já referido nas respostas anteriormente apresentadas, a classificação de zonamento acústico encontra-se reformulada bem como as conclusões, conforme consta do RS do EIA consolidado (subcapítulo 4.4.2, do “Capítulo 4.2 – Ambiente Sonoro”).

### - Questão n.º 32 no ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025

*No estudo de tráfego (Engimind, novembro 2024), é proposta a verificação das alterações ao desempenho da rede viária face ao aumento de tráfego gerado pelo funcionamento do empreendimento e pelo crescimento natural de tráfego. (...)*

#### Apreciação

Não há evidência de que a CMA tenha sido consultada para a obtenção da informação necessária à avaliação dos impactos cumulativos do projeto com os planos e projetos previstos para a envolvente à EN366.

A avaliação apresentada suscita também a questão de a Via 10 (que se presume que corresponda às vias de acesso ao empreendimento em avaliação e ao empreendimento a oeste deste) apresentar unicamente um quantitativo de veículos ligeiros (cf. Quadro 4.2.12 do Aditamento - Anexo PEA\_23).

As previsões devem ser reformuladas, na sequência da alteração do quantitativo de pesados considerado, da validação do tráfego gerado pelo projeto localizado a oeste (já aprovado) e da informação obtida relativamente a outros planos e projetos já previstos para a envolvente. Deve abranger a área de influência do projeto.

Não está fundamentado o facto de o projeto a oeste (e apenas este) originar um acréscimo de 5 dB(A) relativamente a L<sub>den</sub> junto à EN366 (P2) – cf. Quadro 4.2.14 do Aditamento (Anexo PEA\_23) – face aos volumes de tráfego atraídos/gerados por este em comparação com os volumes de tráfego da Situação de Referência e do projeto em avaliação (cf. Fig. 100 do Estudo de Tráfego Anexo PEA\_21 do Aditamento).

Segue abaixo cópia do email enviado à CM da Azambuja a solicitar elementos complementares, incluindo informação acerca dos planos e projetos previstos para a envolvente da EN366.



**Joaquim Cruz**

EIA - Glacier Crown

To: pnatario@cm-azambuja.pt, Cc: JM Curso de Água & 3 more

12 November 2025 at 10:46

[Details](#)

Caro Arq. Paulo Natário  
Bom dia

Na sequência da reunião de ontem com a CCDR-LVT, tendo em vista a reversão da proposta de desconformidade, e por serem de extrema importância para tal, vimos solicitar o envio dos seguintes elementos:

- Proposta de revisão do PDM da Azambuja
- Plantas de Ordenamento (classificação e qualificação do solo / Riscos e outros limites ao uso / zonamento acústico) georreferenciadas e em formato shapefile.
- Plantas de Condicionantes georreferenciadas e em formato shapefile.
- Planta da situação existente georreferenciada e em formato shapefile.
- Planta de compromissos urbanísticos georreferenciada e em formato shapefile.
- Planta da proposta da REN da Azambuja georreferenciada e em formato shapefile.
- Elementos cartográficos e descritivos e ponto da situação dos PPs:
  - PP da frente norte de Aveiras de Cima (UOPG2)
  - PP da zona nascente de Aveiras de Cima (UOPG5)
  - PP Avetel Park

Tendo em vista melhor compreender alguns dos aspetos relacionados com o ponto de situação do PDM, REN e PPs solicitamos uma reunião asap.

Grato pela sua atenção.

Cumprimentos

--

**Joaquim Cruz**

+351 939 038 590

—

**GLACIER CROWN**

R. de Fontiscos nº 840  
4780-470 Santo Tirso | Porto, Portugal

Para a avaliação dos impactes cumulativos, foram tidos em conta o projeto Aveira's Park (previsto para oeste do CLA) e o Plano de Pormenor da Zona Nascente de Aveiras de Cima (PPZNAC). De acordo com a CM da Azambuja, apesar de estar prevista a elaboração de outros dois PPs para a área de influencia do CLA (PP do Avetel Park e PP de Aveiras de Cima Norte) estes encontram-se numa fase muito preliminar do seu processo de elaboração, pelo que, não existindo bases para fazer qualquer estimativa do tráfego associado, estes planos não foram considerados na avaliação dos impactes cumulativos.

No ponto relativo aos impactes cumulativos do projeto, no subcapítulo 4.2, do "Capítulo 4 – Ambiente Sonoro" da versão consolidada do RS do EIA, apresenta-se o quadro 4.2.12, com o tráfego rodoviário associado ao projeto em avaliação, ao projeto do Aveira's Park e ao PPZNAC.



**Quadro 4.2.12 - Troços de Vias utilizadas e os respetivos valores de TMH por tipologia de veículo e período de referência para a situação futura – horizonte 2036 com o CLA, o projeto do Aveira's Park e PPZNAC.**

Via	Período Diurno		Período Entardecer		Período Noturno		
	TMH-VL	TMH-VP	TMH-VL	TMH-VP	TMH-VL	TMH-VP	
1	N366	562	272	290	132	124	54
2	Rua da Quinta Nova	12	0	8	0	2	0
3	Rua do Zé Catita	12	0	8	0	2	0
4	N366 – Troço até ao empreendimento	566	272	290	132	124	54
5	N366 – Troço do empreendimento até CLC	568	276	290	132	124	54
6	N366	574	298	294	144	126	60
7	EM548	16	0	8	0	4	0
8	Rua CLC	20	20	12	22	6	8
9	Rua CLC	16	16	10	18	4	6
10	Via de entrada	130	88	0	0	0	0
11	Via a Norte	44	22	0	0	0	0
12	Via a Sul	12	14	0	0	0	0
13	Via Aveira's Park	74	50	0	0	0	0
14	N366 S - Até ao troço da PP ZNAC	767	420	171	312	164	60
15	N366 S – Troço até A1	830	458	186	290	152	61
16	N365-2	293	167	53	114	65	
17	Rua Francisco Almeida Grandela	610	348	115	6	3	1
18	Rua das Salgadas	332	189	51	1	0	0
19	Rua Francisco Almeida Grandela	641	364	142	10	6	2

Legenda: TMH-VL e THM-VP referem-se, respetivamente, ao tráfego médio horário de veículos ligeiros e pesados.

Assim, foram calculados os novos valores de ruído ambiente na Situação Futura – horizonte 2036, com o funcionamento do CLA, projeto do Aveira's Park e PPZNAC, com base nos pressupostos de tráfego rodoviário e na cartografia base mais completa, sendo os resultados apresentados no Quadro 4.2.13.

**Quadro 4.2.13 – Valores de ruído ambiente na Situação Futura – horizonte 2036, com a funcionamento do CLA, projeto do Aveira's Park e PPZNAC, calculados por modelação, junto dos recetores sensíveis, por período de referência e para o indicador  $L_{den}$  (expressos em dB(A)).**

Local	LAeq (dB(A))			Indicador
	Período Diurno	Período Entardecer	Período Noturno	
P1	54,1	48,7	44,9	54
P2	61,5	59,9	56,0	64
P3	66,1	63,4	59,6	68
P4	68,5	65,7	61,8	70
P5	68,9	66,5	62,2	71
Valores Limite – Até à Classificação de Zonas a)				≤ 63
Valores Limite – Zonas Mistas (P2, P4 e P5) b)				≤ 65
Valores Limite - para recetores isolados após a classificação de zonas (P1 e P3) b)				≤ 55 c)
				≤ 65 d)



- a) O PDM de Azambuja, em vigor, ainda não procedeu à classificação de zonas. Valores limite aplicáveis, conforme o previsto no n.º 3 do artigo 11.º do Regulamento Geral do Ruído;
- b) Segundo a Proposta de Planta de Ordenamento – Zonamento Acústico da Revisão do PDM de Azambuja, de 22/03/2022, os recetores P2, P4 e P5 estão em locais que serão classificados como zonas mistas, enquanto os recetores P1 e P3 são recetores sensíveis isolados que ficarão fora das zonas classificadas. De acordo com o RGR, cabe ao município equiparar os recetores sensíveis isolados fora das zonas classificadas a zonas mistas ou sensíveis, em função do uso predominante na sua proximidade, isto quando vier a vigorar o novo PDM;
- c) Se este recetor sensível isolado for equiparado pelo município a zonas sensíveis;
- d) Se este recetor sensível isolado for equiparado pelo município a zonas mistas.

Para avaliar o impacto ruidoso cumulativo junto dos recetores sensíveis mais próximos, foram calculados os acréscimos de ruído devido ao funcionamento conjunto do CLA, projeto do Aveira's Park e PPZNAC, através da diferença entre os níveis de ruído ambiente da situação atual (2024), situação futura (2036) com a exploração do projeto em avaliação e situação futura (2036) com o CLA, projeto do Aveira's Park e PPZNAC, para o indicador de ruído ambiente médio para o período diurno ( $L_{Aeq}$ ) e para o indicador  $L_{den}$  - Quadro 4.2.14.

**Quadro 4.2.14 – Valores de ruído ambiente na situação atual e futura, em termos de  $L_d$  e  $L_{den}$ , com indicação dos acréscimos estimados para cada local (valores expressos em dB(A)).**

Local	Situação atual (2024)		Situação futura com plataforma logística em avaliação (2036)		Situação futura (2036) com plataforma logística + 2 projetos		Acréscimos com plataforma logística em avaliação (2036)		Acréscimos com plataforma logística em avaliação + 2 projetos (2036)	
	$L_d$	$L_{den}$	$L_d$	$L_{den}$	$L_d$	$L_{den}$	$L_d$	$L_{den}$	$L_d$	$L_{den}$
P1	46,5	51	48,4	52	54,1	54	1,8	1	7,6	3
P2	59,6	63	61,0	64	61,5	64	1,4	1	1,8	1
P3	64,6	67	65,7	68	66,1	68	1,1	1	1,5	1
P4	67,0	69	68,1	70	68,5	70	1,1	1	1,5	1
P5	66,8	69	68,1	70	68,9	71	1,4	1	2,1	2

## Recursos Hídricos

### - Questão n.º 33 no ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025:

*Apresentar informação geográfica em formato "shapefile" (ESRI), no sistema de coordenadas, oficial de Portugal Continental PT-TM06-ETRS89 (EPSG: 3763), de todos os elementos do projeto, incluindo edificações, os acessos (existentes, novos e a beneficiar), as passagens hidráulicas, separadores de hidrocarbonetos, a rede de drenagem de águas pluviais e dos respetivos pontos de descarga na rede hídrica natural, rede de abastecimento de água, rede de águas residuais, e conduta de ligação à ETAR de Alcoentre (projeto complementar). Deve ainda constar o cadastro das redes municipais existentes na envolvente, e alterações previstas.*

#### Apreciação

Nos elementos constantes em formato GeoPackage, não se encontraram os elementos requeridos nesta questão. Nesses geopackages verificam-se alguns elementos, os quais não são discriminados, nem identificados, não se percebendo a que dizem respeito. Alguns desses elementos têm ainda coordenadas erradas.

Assim, dever-se-ia ter apresentado todos os elementos do projeto (incluindo estaleiro, levantamento topográfico e todos os outros referidos acima), separadamente e devidamente identificados.

Considera-se não ter sido dada resposta ao solicitado.

Conforme acordado em reunião com a CA ocorrida em 11 novembro 2025, e confirmado em email de 12 de dezembro de 2025, os elementos geográficos do projeto serão enviados no formato DWG.



Assim, no Anexo RF2 apresentam-se todos os elementos do projeto em DWG em separado e devidamente identificados.

O levantamento topográfico em DWG é também apresentado no Anexo RF3.

**- Questão n.º 41 no ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025:**

*Demonstrar que os atravessamentos de linhas de água, por acessos, se fazem através de passagens hidráulicas. Apresentar planta com a localização das passagens hidráulicas a construir ou a remodelar/beneficiar. Alerta-se que, oportunamente, as passagens hidráulicas deverão ser dimensionadas para a cheia centenária, no mínimo para as situações de linhas de água de 3ª ordem, devendo ainda ser dimensionadas estruturalmente para garantia da sua integridade física face à circulação de veículos pesados, com cargas extremas, e acautelar, assim, a continuidade do escoamento dos cursos de água. Deverão ainda ser indicados os locais onde a conduta de ligação à ETAR atravessa linhas de água e qual a solução adotada para o seu atravessamento.*

Apreciação

Em aditamento, é referido que a reformulação do “Capítulo 4.7 – Recursos hídricos superficiais”. A este respeito considera-se importante a atualização do Relatório síntese com todas as reformulações incluídas, ou seja, um RS consolidado.

Considera-se não ter sido dada resposta ao solicitado.

No Anexo RF1 apresenta-se o RS do EIA Consolidado e respetivos Anexos e RNT.

**- Questão n.º 42 no ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025:**

*Demonstrar que os atravessamentos de linhas de água, por acessos, se fazem através de passagens hidráulicas. Apresentar planta com a localização das passagens hidráulicas a construir ou a remodelar/beneficiar. Alerta-se que, oportunamente, as passagens hidráulicas deverão ser dimensionadas para a cheia centenária, no mínimo para as situações de linhas de água de 3ª ordem, devendo ainda ser dimensionadas estruturalmente para garantia da sua integridade física face à circulação de veículos pesados, com cargas extremas, e acautelar, assim, a continuidade do escoamento dos cursos de água. Deverão ainda ser indicados os locais onde a conduta de ligação à ETAR atravessa linhas de água e qual a solução adotada para o seu atravessamento.*

Apreciação

Na carta militar estão identificadas linhas de água de 1ª e 2ª ordem. Deveria ter sido apresentado o levantamento topográfico em formato SIG.

Considera-se não ter sido dada resposta ao solicitado.

Tal como devidamente justificado no “Capítulo 4.7 – Recursos hídricos superficiais” do RS do EIA consolidado, apesar da Carta Militar identificar linhas de água de 1ª e 2ª ordem, estas não têm atualmente ocorrência no terreno devido à significativa transformação imposta no terreno por movimentos de terras anteriores. A visita ao local, realizada em março de 2025 no seguimento de diversos dias de pluviosidade elevada, permitiu confirmar a ausência de qualquer linha de água no local, apesar de existir numa área a poente alguma vegetação rasteira adaptada a condições de humidade elevada.



O levantamento topográfico em DWG é apresentado no Anexo RF3.

O levantamento topográfico evidencia que, na situação atual, a possível ocorrência de linhas de água foi totalmente anulada pela profunda alteração da topografia do local como resultado de extensos movimentos de terra realizados por volta de 2006, no âmbito do anterior loteamento. Por força do novo modelado criado, com diversos taludes e abruptos artificiais, nos locais que as terraplenagens deixaram com as cotas mais baixas é possível a acumulação de água da chuva, embora sem qualquer ligação ou escoamento para montante ou para jusante. Estas movimentações são visíveis nas fotografias apresentadas no Anexo 10 do EIA (Registo fotográfico), nas imagens do Google Earth e no ortofoto da DGT de 2023 (<https://smos.dgterritorio.gov.pt/vi-smos/>).

Foi ainda realizada nova visita ao local em 10 de setembro de 2025, de novo após um período de pluviosidade, não tendo sido encontradas linhas de água ou de escoamento.

**Questão n.º 45 no ofício S18105-202507-UACNB\_DAMA de 25/07/2025**

*No levantamento topográfico deverá ser apontado o traçado de todas as linhas de água na área do projeto, ainda que se trate de linhas de preferência de escoamento, sem caudal permanente.*

Apreciação

Deveria ter sido apresentado o levantamento topográfico em formato SIG.

Considera-se não ter sido dada resposta ao solicitado.

O levantamento topográfico em DWG é apresentado no Anexo RF3.

### **III. CONCLUSÃO**

Em face dos esclarecimentos mencionados no ponto anterior e documentos que se anexam considera-se estarem reunidas as condições necessárias para se decidir pela conformidade do EIA do Centro Logístico de Aveiras.