

**Avaliação de opções estratégicas para o
aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa**

Parecer D

**Análise do regime de expropriações, nomeadamente análise de
risco e implicações no calendário, bem como análise do
enquadramento legal urbanístico**



PT 6 – Jurídico

Coordenação: Raquel Carvalho

Dezembro de 2023



**SOFIA
GALVÃO**
Advogados

**COMISSÃO TÉCNICA INDEPENDENTE PARA AVALIAR AS OPÇÕES ESTRATÉGICAS PARA AUMENTAR A CAPACIDADE
AEROPORTUÁRIA DA REGIÃO DE LISBOA E COORDENAR E REALIZAR A AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA**

**RELATÓRIO PRELIMINAR DE ANÁLISE JURÍDICA DA VIABILIDADE DAS OPÇÕES ESTRATÉGICAS DE AUMENTO DA
CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA DA REGIÃO DE LISBOA, EM MATÉRIAS DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO,
URBANISMO E AMBIENTE**

(VERSÃO CONSOLIDADA DAS FASES 1 E 2)



I.	OBJECTO E ÂMBITO DO RELATÓRIO	5
II.	PRINCIPAIS LIMITAÇÕES TERRITORIAIS E AMBIENTAIS A PONDERAR	7
A.	Nota prévia	7
B.	Planeamento territorial	10
1.	Conformidade e Compatibilidade com Instrumentos de Gestão Territorial	10
a)	Planos Municipais de Ordenamento do Território (“PMOT”)	11
b)	Outros Instrumentos de Gestão Territorial	13
(1)	Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território	13
(2)	Programas e Planos Sectoriais	16
(3)	Programas e Planos Especiais – em especial, o Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo (“PORNET”)	19
(4)	Planos Regionais de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (“PROT-AML”), de Oeste e Vale do Tejo (“PROT-OVT”) e do Alentejo (“PROTA”)	19
2.	Serviços e Restrições de Utilidade Pública	20
a)	Reserva Ecológica Nacional (“REN”)	20
b)	Reserva Agrícola Nacional (“RAN”)	21
c)	Rede Natura 2000 (“RN 2000”)	23
d)	Património Cultural e Arqueológico	26
e)	Regime Jurídico de Protecção dos Sobreiros e Azinheiras	28
f)	Utilização, ocupação ou desvio de recursos hídricos	29
g)	Regime de protecção de albufeiras de águas públicas	32
h)	Ocupação de zonas ameaçadas pelas cheias	35
i)	Perímetros de protecção de captações de águas subterrâneas para abastecimento público ..	36
j)	Condutas adutoras	41
k)	Serviços militares (incluindo serviços aeronáuticas militares)	42
l)	Serviços aeronáuticas civis	45
m)	Serviços da rede eléctrica	47
n)	Serviços de telecomunicações	48
o)	Serviços ferroviárias	50
p)	Serviços Rodoviárias	52
(1)	Estradas Nacionais	52
(2)	Estradas e Caminhos Municipais	54
q)	Serviços de Marcos Geodésicos	56
r)	Sistema de defesa contra fogos rurais	57
s)	Estabelecimentos com substâncias perigosas	59
3.	Condicionantes decorrentes do quadro normativo comunitário em matéria de transportes	61
C.	Limitações Ambientais Juridicamente Relevantes	78
1.	Em Geral	78
2.	Do ruído em particular	79



III. ANÁLISE DO REGIME JURÍDICO DAS EXPROPRIAÇÕES E SERVIDÕES, NOMEADAMENTE ANÁLISE DE RISCO E IMPLICAÇÕES NO CALENDÁRIO..... 81

A. Expropriações e demais situações geradoras de responsabilidade patrimonial do Estado	81
1. Em relação a particulares	81
2. Em relação a outras pessoas colectivas de direito público.....	86
B. Implicações procedimentais e temporais	87
1. Expropriações e Servidões administrativas equiparadas a expropriações	87
a) Fase Administrativa.....	88
(1) Expropriações comuns	88
(2) Expropriação por zonas ou lanços.....	99
(3) Expropriações urgentes.....	101
b) Expropriação litigiosa.....	102
(1) Arbitragem	102
(2) Recurso Judicial	105
2. Indemnização ou expropriação pelo sacrifício	106
3. Mutações e desafectações dominiais.....	107
C. Riscos a considerar e forma de os mitigar	111
1. Complexidade procedural e formas de a mitigar	111
2. Risco contencioso	116
3. Caducidades relativas ao procedimento expropriativo	116
4. Risco de reversão.....	117
a) Reversão das expropriações	117
b) Cedências urbanísticas.....	119

IV. ANÁLISE DO ENQUADRAMENTO LEGAL URBANÍSTICO, INCLUINDO NO RESPEITANTE AOS TERRENOS DO AEROPORTO HUMBERTO DELGADO 121

A. Nota Prévia	121
B. Terrenos do AHD Regime de uso do solo	122
1. Concelho de Lisboa	123
a) Qualificação do solo	123
b) Outras determinantes do regime de uso do solo	126
(1) Estrutura Ecológica Municipal.....	126
(2) Sistema de Vistas.....	129
(3) Riscos naturais e antrópicos.....	130
(4) Infra-estruturas, acessibilidades e transportes	133
2. Concelho de Loures	135
a) Qualificação do solo	135
b) Outras determinantes do regime de uso do solo	136
(1) Unidades Operativas de Planeamento e Gestão.....	136
(2) Áreas de Risco ao Uso do Solo	138
(3) Envolvente:	141



3.	Situação jurídica pré-existente (breve nota)	151
4.	<i>Status urbanístico em caso de encerramento do AHD</i>	152
V.	NOTAS CONCLUSIVAS PRELIMINARES.....	154
VI.	ANEXOS	158
A.	Anexo I – Glossário	158
B.	Anexo II – Âmbito da Análise Realizada	163
C.	Anexo III – Fichas Técnicas Relativas a Cada Localização	164
1.	Portela (AHD)	164
2.	Montijo	204
3.	Campo de Tiro de Alcochete.....	270
4.	Santarém	355
5.	Vendas Novas	433
6.	Rio Frio – Poceirão	481
D.	Anexo IV – Documentação Disponibilizada	517



I. OBJECTO E ÂMBITO DO RELATÓRIO

- 1) O presente Relatório Preliminar (“Relatório”) é elaborado a pedido da Comissão Técnica Independente (“CTI”), constituída nos termos da Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de Outubro (“RCM 89/2022”), nos termos da qual foi determinada a *análise estratégica e multidisciplinar do aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e a avaliação de opções estratégicas, através da coordenação e realização de uma avaliação ambiental estratégica (“AAE”), nos termos previstos no Regime Jurídico da Avaliação Ambiental Estratégica (“RJAAE”)*¹, e nos termos do “*Contrato para Aquisição de Serviços de Consultoria Jurídica para Análise da Viabilidade Jurídica das Opções Estratégicas Referidas na RCM n.º 89/2022 (CO/23/313)*”.
- 2) Mais concretamente, e nos termos contratualmente estabelecidos, o Relatório corresponde a uma versão consolidada na sequência dos esclarecimentos solicitados pela CTI, por referência à conclusão das 1.ª e 2.ª Fases dos Serviços de Consultoria Jurídica a prestar, compreendendo a “*Análise da viabilidade de cada uma das Opções Estratégicas, avaliando os riscos e impedimentos jurídicos associados, nomeadamente em matérias de ordenamento do território, urbanismo e ambiente, bem como a estratégia para os ultrapassar, incluindo alterações das normas legais ou regulamentares vigentes*”, a “*Análise do regime jurídico das expropriações e servidões, nomeadamente análise de risco e implicações no calendário*” e a “*Análise do enquadramento legal urbanístico, incluindo no respeitante aos terrenos do Aeroporto Humberto Delgado*”².
- 3) Ora, tais Opções Estratégicas (“OE”) são, de acordo com o Relatório da Fase I (Reconhecimento e Triagem), da CTI³:

¹ Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de Junho, na sua redacção actual.

² A versão final do Relatório será apresentada até 15 de Dezembro, p.f., conforme contratualmente previsto, incorporando o esclarecimento das questões que, eventualmente, poderão vir a ser colocadas após a presente data, em relação às matérias cobertas pelo presente Relatório.

³ Datado de Abril 2023 e disponível em https://aeroparticipa.pt/relatorios/relatorio_1.pdf.



- a) OE 1 – Opção aeroportuária dual em que o Aeroporto da Portela / Aeroporto Humberto Delgado (“AHD”) é o aeroporto principal e o Aeroporto do Montijo o aeroporto complementar;
 - b) OE 2 – Opção aeroportuária dual em que o Aeroporto do Montijo é o aeroporto principal e o AHD o aeroporto complementar, com evolução para que o Aeroporto do Montijo venha a substituir integralmente o AHD;
 - c) OE 3 – Novo aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete (“CTA”), que substitua integralmente o AHD;
 - d) OE 4 – Opção aeroportuária dual em que o AHD é o aeroporto principal e o Aeroporto de Santarém o aeroporto complementar;
 - e) OE 5 – Novo aeroporto em Santarém, que substitua integralmente o AHD;
 - f) OE 6 – Opção aeroportuária dual em que o AHD é o aeroporto principal e o CTA o aeroporto complementar;
 - g) OE 7 – Novo aeroporto em Vendas Novas, que substitua integralmente o AHD;
 - h) OE 8 – Opção aeroportuária dual em que o AHD é o aeroporto principal e o Aeroporto de Vendas Novas o aeroporto complementar;
 - i) OE 9 – Novo aeroporto em Rio Frio + Poceirão, que substitua integralmente o AHD.
- 4) Para o efeito, considerando o quadro temporal limitado para a realização das primeiras duas fases dos trabalhos, optou-se por uma metodologia prática e pragmática de apresentação dos resultados dos estudos realizados até ao presente momento, assente:
- a) Na produção de um conjunto de Fichas Técnicas relativas a cada uma das localizações em análise nos termos das Opções Estratégicas estabelecidas, constando das mesmas a identificação e descrição sucinta dos regimes de uso do solo aplicáveis, bem como das respectivas condicionantes, *maxime* das servidões e restrições de utilidade pública, bem como das limitações conhecidas com relevância para o regime de expropriações e servidões administrativas a considerar em cada caso;



- b) Na elaboração do texto principal do presente Relatório, de natureza sintética, no qual são concentradas as principais conclusões em termos de condicionantes em matéria de Direito do Território, em relação às opções territoriais consideradas, bem como aos termos da respectiva superação, de expropriações e servidões administrativas, bem como de condicionantes urbanísticas.
- 5) Para maior comodidade de leitura, encontra-se disponível um glossário das abreviaturas e principais termos jurídicos ou técnicos empregues no Relatório (cf. **Anexo I, infra**), constando ainda em anexo uma nota sobre as especificidades metodológicas da análise realizada no presente Relatório (cf. **Anexo II, infra**). Constam ainda de anexo as fichas técnicas da localização referida em cada OE constam também de anexo (cf. **Anexo III, infra**) e a listagem completa da informação consultada (cf. **Anexo IV, infra**).

II. PRINCIPAIS LIMITAÇÕES TERRITORIAIS E AMBIENTAIS A PONDERAR

A. NOTA PRÉVIA

- 6) A decisão de localização de um grande empreendimento público, como é o caso do Novo Aeroporto de Lisboa (“NAL”), ainda que na versão de reforço da capacidade aeroportuária mediante a construção de um aeroporto complementar ao aeroporto existente da Portela (AHD) é, inequivocamente, uma decisão político-administrativa que, precisamente pela relevância que tem no território, no ambiente e na economia, se encontra sujeita a criteriosos parâmetros normativos, técnicos e político-administrativos de decisão⁴.
- 7) **Por um lado**, considerando que tal opção envolve uma decisão concreta de implantação no solo de uma grande infra-estrutura com incidências territoriais relevantes, envolvendo

⁴ Para completa e inequívoca desambiguação, sublinha-se que, consabidamente, a competência decisória sobre a localização do NAL extravasa o âmbito da missão da CTI, no quadro da AAE do NAL, que é apenas de avaliar as várias opções possíveis para localização da(s) infra-estrutura(s) aeroportuária(s) em causa. Consabidamente, a decisão de localização do NAL é da competência do Governo, cumpridos os trâmites legais inerentes ao proferimento de tal decisão (melhor explicitados *infra*).



também uma área de influência que extravasa o limite estrito do perímetro aeroportuário a definir, sobressai desde logo a necessidade de adequação da decisão de localização com o quadro jusurbanístico vigente, o qual é definido:

- a) Por aquilo que, em termos gerais, corresponde ao que pode ou não pode ser empreendido, utilizado ou aproveitado em determinado terreno, correspondente ao resultado conjugado de três determinantes jurídicas:
 - i) O **regime de uso do solo**, conforme definido pelos planos municipais de ordenamento do território (“PMOT”) enquanto instrumentos de gestão territorial vinculativos *erga omnes* [cf. artigo 9.º da Lei de Bases dos Solos, Ordenamento do Território e do Urbanismo (“LBSOTU”)]⁵;
 - ii) As **restrições de utilidade pública**, estabelecidas por lei para a prossecução de finalidades genéricas de interesse público relativas à política pública de solos – cf. artigo 11.º da LBSOTU;
 - iii) Pela **situação jurídica pré-existente**, incluindo não apenas a construção legal pré-existente, como inclusivamente os actos de controlo prévio de operações urbanísticas que ainda não hajam sido integralmente executadas, quando se mantenham eficazes⁶.
- b) E, no caso específico da transformação do território preconizada e promovida pela Administração Pública, também pelo preceituado nos programas territoriais de âmbito nacional e regional⁷.
- 8) Mais: em matéria de ordenamento e gestão do território, importa recordar que, nos termos do artigo 39.º, n.º 2, alínea c) do RJIGT, as “*decisões sobre a localização de grandes empreendimentos públicos com incidência territorial*” são equiparadas a programas sectoriais

⁵ Sem prejuízo, obviamente, de limitações temporárias às potencialidades urbanísticas conexas com os mesmos, em particular, no quadro da adopção de medidas preventivas (cf. artigo 52.º da LBSOTU).

⁶ Cf. artigo 3.º, n.º 1, alínea i) da LBSOTU e artigo 60º do Regime Jurídico da Urbanização e Edificação (“RJUE”).

⁷ Cf. artigo 3.º, n.os 1 e 2 do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (“RJIGT”).



de ordenamento do território (“**PSOT**”), o que também acarreta particulares implicações regimentais quanto ao processo decisório em causa, nomeadamente no que se refere (*i*) à necessidade de prévia AAE da decisão de localização [sem prejuízo da necessária Avaliação de Impacte Ambiental (“**AIA**”) do projecto em si mesmo considerado] e (*ii*) às garantias de participação pública e de articulação interadministrativa.

- 9) **Por outro lado**, há ainda a considerar que, para além da superação dos impedimentos legais que advêm do sistema de gestão territorial e do regime de servidões e restrições de utilidade pública associadas à ocupação e transformação do território, os “*programas, planos e projectos, públicos ou privados, que possam afectar o ambiente, o território ou a qualidade de vida dos cidadãos, estão sujeitos a avaliação ambiental prévia à sua aprovação, com vista a assegurar a sustentabilidade das opções de desenvolvimento*”⁸.
- 10) Como se sabe, tal “*avaliação ambiental garante que o processo de tomada de decisão integra a ponderação dos impactes relevantes em termos biofísicos, económicos, sociais, culturais e políticos, tendo em conta, entre outros, o estado do ambiente, a avaliação entre alternativas, o cenário de referência, e os impactes cumulativos com outros desenvolvimentos programados ou implementados, bem como os contributos recebidos através de consulta e participação pública, contemplando ainda uma análise do ciclo de vida no caso de projectos susceptíveis de causarem impactes ambientais adversos significativos*”⁹.
- 11) Ou seja e em suma, a opção de planeamento consubstanciada na decisão político-administrativa de localização do NAL terá por base, necessariamente, uma concreta avaliação dos impactos ambientais adversos causados e a ponderação dos mesmos à luz dos demais interesses juridicamente relevantes em presença, a qual obriga a considerar aspectos normativos complementares ao que decorre estritamente do quadro jusurbanístico ou de ordenamento do território *stricto sensu* (ainda que, em larga medida, as matérias se entrecruzem).

⁸ Cf. artigo 18.º, n.º 1 da Lei de Bases do Ambiente (“**LBA**”).

⁹ Cf. artigo 18.º, n.º 2 da LBA.



B. PLANEAMENTO TERRITORIAL

1. Conformidade e Compatibilidade com Instrumentos de Gestão Territorial

- 12)** Ao ser equiparada a PSOT, a decisão de localização do NAL está obrigada a considerar todas as opções de planeamento territorial (*maxime*, de nível municipal), a articular-se com as directrizes territoriais definidas a nível regional e a ter em conta as orientações definidas no programa nacional de política de ordenamento do território (“**PNPOT**”) e os “*objectivos de interesse nacional*” subjacentes aos programas especiais de ordenamento do território (“**PEOT**”)¹⁰.
- 13)** Em qualquer caso, importa sublinhar que a ilegalidade dos actos jurídicos – actos administrativos e regulamentos administrativos (ou actos a eles equiparados, como é o caso dos instrumentos de gestão territorial) – é, ainda, especialmente qualificada, ao cominar com a nulidade quer os “*actos praticados em violação de qualquer plano de âmbito intermunicipal ou municipal aplicável*”¹¹, quer “*as normas de programas e de planos que violem qualquer programa ou plano territorial com o qual devessem ser compatíveis ou conformes*”¹².
- 14)** Sem prejuízo do que antecede, chama-se a atenção, todavia, para a circunstância de também legislativamente se encontrar prevista a possibilidade de, quando “*a única objecção à emissão de decisão favorável [em procedimento de avaliação de impacte ambiental (“AIA”), ou seja, de Declaração de Impacte Ambiental (“DIA”)] favorável ou condicionadamente favorável] seja a desconformidade ou incompatibilidade do projecto com planos ou programas territoriais, a autoridade de AIA [emitir] uma DIA favorável condicionada à utilização dos procedimentos de dinâmica previstos no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial*”¹³. Importando notar, para além disso, que em termos gerais se admite a

¹⁰ Cf. artigos 26.º e 27.º, n.º 2 do RJIGT.

¹¹ Cf. artigo 130.º, n.º 1 do RJIGT.

¹² Cf. artigo 129.º, n.º 1 do RJIGT.

¹³ Cf. artigo 18.º, n.º 10 do Regime Jurídico de AIA (“**RJAIA**”).



“aposição de cláusulas acessórias a actos administrativos de conteúdo vinculado (...) quando vise assegurar a verificação futura de pressupostos legais ainda não preenchidos no momento da prática do acto” [cf. artigo 149.º do Código do Procedimento Administrativo (“CPA”)].

a) **Planos Municipais de Ordenamento do Território (“PMOT”)**

- 15) A classificação do solo como rústico não obsta à implantação do NAL. O bloco normativo aplicável assume, de forma clara e coerente – da LBSOTU ao RJIGT e ao Decreto-Regulamentar n.º 15/2005, de 19 de Agosto (“DR 15/2005”) –, que um dos critérios que determina a natureza rústica do solo é a sua *“afectação a infra-estruturas, equipamentos ou outros tipos de ocupação humana que não confirmam o estatuto de solo urbano”* [cf. artigo 6.º, n.º 2, alínea g) do DR 15/2005]. Ora, compulsados os critérios cumulativamente exigidos para a classificação como solo urbano (cf. artigo 10.º da LBSOTU, artigo 71.º do RJIGT e, sobretudo, artigo 7.º, n.º 3, do DR 15/2005) ou mesmo para a reclassificação como solo urbano [cf. artigo 72.º do RJIGT *ex vi* do artigo 10.º, n.º 2, da LBSOTU, e artigo 8.º do DR 15/2005], resulta inequívoco que a instalação do NAL não implica, *a se*, a necessidade de promoção de qualquer procedimento de reclassificação do solo – dito de outro modo, a decisão de instalação do NAL em solo rústico não configura, por si só, um caso previsto no artigo 9.º do DR 15/2005. Neste quadro, a instalação do NAL em solo rústico determinará, em termos de qualificação do solo, a sua inclusão na categoria de *espaços destinados a infra-estruturas* (...) [cf. artigo 74.º, n.º 3, alínea e), do RJIGT, e artigo 17.º, n.º 1, alínea f) iii) do DR 15/2005], legal e regularmente prevista para o solo rústico.
- 16) Não obstante, analisadas todas as Opções Estratégicas definidas, verifica-se a desconformidade – ainda que parcial – da construção do NAL com os PMOT nas seguintes localizações (cf. Fichas Técnicas, constantes do Anexo I, *infra*):



- a) CTA¹⁴;
- b) Rio Frio / Poceirão.
- c) Santarém¹⁵;
- d) Vendas Novas¹⁶.

17) Perante uma situação de incompatibilidade entre o PMOT e uma determinada localização do Aeroporto, é possível equacionar as seguintes vias de solução:

- a) Considerando a equiparação da decisão de localização do Aeroporto a um PSOT [cf. artigo 39.º, n.º 2, alínea c) do RJIGT], pode o PMOT incompatível com a decisão de localização do NAL ser objecto de alteração por adaptação (cf. artigo 121.º do RJIGT), seguindo-se o procedimento previsto no artigo 28.º do RJIGT, não havendo necessidade de ser tomada

¹⁴ Ainda que, sublinhe-se, na parte do CTA localizada no Concelho de Benavente (correspondente à maior parte da área em causa), se encontre prevista uma área de reserva para o NAL, nos termos da Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2008.

¹⁵ Conforme mencionado na respectiva ficha técnica, o Plano Director Municipal de Santarém em vigor apenas admite em solo rústico poder a “Câmara Municipal autorizar a construção de equipamentos públicos ou privados de interesse municipal reconhecido se, pela sua natureza ou especificidade, os mesmos não puderem ser instalados em espaço urbano ou urbanizável” (cf. artigo 67.º, n.º 6 do RPDMS). Ora, consubstanciando o NAL uma infra-estrutura territorial (cf. Ficha n.º I-37 do Anexo I do Decreto Regulamentar n.º 5/2019, de 27 de Setembro), a aplicabilidade de tal prerrogativa ao caso concreto é questionável – obrigando, a uma interpretação extensiva, para não dizer a uma integração analógica para se aplicar ao caso das grandes infra-estruturas territoriais, num quadro dificultado pela circunstância de o normador não deixou de sentir a necessidade de salvaguardar a possibilidade de adopção de medidas preventivas ou normas provisórias pela autarquia local, para viabilização de grandes equipamentos e infra-estruturas previstos para o Concelho (cf. artigo 95.º do RPDMS). Chama-se ainda a atenção para a circunstância de a proposta de revisão do PDMS que esteve recentemente em discussão pública vir densificar os usos e parâmetros construtivos admissíveis no território, comprometendo a flexibilidade de gestão do território que o artigo 67.º, n.º 6 do RPDMS em vigor poderia permitir.

¹⁶ No caso do Montijo, estando em causa um plano director municipal (“PDM”) de primeira geração, e estando em causa o aproveitamento de uma infra-estrutura militar existente para outro fim de interesse público, não é líquido que a referida incompatibilidade exista, na parte relativa à infra-estrutura aeroportuária propriamente dita, ou que – a existir – não seja passível de forma mais expedita de dinâmica de planeamento territorial (cf. artigo 123.º do RJIGT).



uma opção de planeamento. Tal procedimento poderia (*rectius* deveria) tramitar em simultâneo ou até previamente ao procedimento de AIA do projecto de construção do aeroporto propriamente dito¹⁷.

- b) Em alternativa, e como forma de obviar à dependência da actuação dos municípios na actualização dos PMOT – *ex ante* ou *ex post* –, pode sempre equacionar-se a adopção de medidas preventivas para “*salvaguardar situações excepcionais de reconhecido interesse nacional ou regional*” (cf. artigos 134.º, n.º 8 e 137.º, n.º 3 do RJIGT), em termos adequados à viabilização da ocupação do território pretendida.

b) Outros Instrumentos de Gestão Territorial

(1) Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território

- 18) Entre as opções de planeamento preconizadas no PNPO, no que especificamente se refere à definição da capacidade aeroportuária de Lisboa, estabelece-se o seguinte:

- a) Desafio Territorial / Domínio D4 (“Reforçar a Conectividade Interna e Externa”) – Opção Estratégia 4.2. (“Reforçar e Integrar Redes de Acessibilidade e Mobilidade”)
- i) “(...) a situação do aeroporto de Lisboa, cujo nível de saturação torna premente a construção de uma nova infra-estrutura aeroportuária na região que permita **aliviar a pressão sobre o actual Aeroporto Humberto Delgado**” (destaque nosso).

¹⁷ Consabidamente, a “*não actualização do plano territorial, no prazo fixado [...], determina a suspensão das normas do plano territorial, intermunicipal ou municipal que deviam ter sido alteradas, não podendo, na área abrangida, haver lugar à prática de quaisquer actos ou operações que impliquem a ocupação, uso e transformação do solo*” (cf. artigo 29.º, n.º 1 do RJIGT). A acrescer, a “*falta de iniciativa, por parte da entidade intermunicipal, da associação de municípios ou do município, tendente a desencadear o procedimento de actualização do plano territorial, bem como o atraso da mesma actualização por facto imputável às referidas entidades, determina a suspensão do respectivo direito de candidatura a apoios financeiros comunitários e nacionais, até à data da conclusão do processo de actualização, bem como a não celebração de contratos-programa*” (cf. artigo 29.º, n.º 4 do RJIGT).

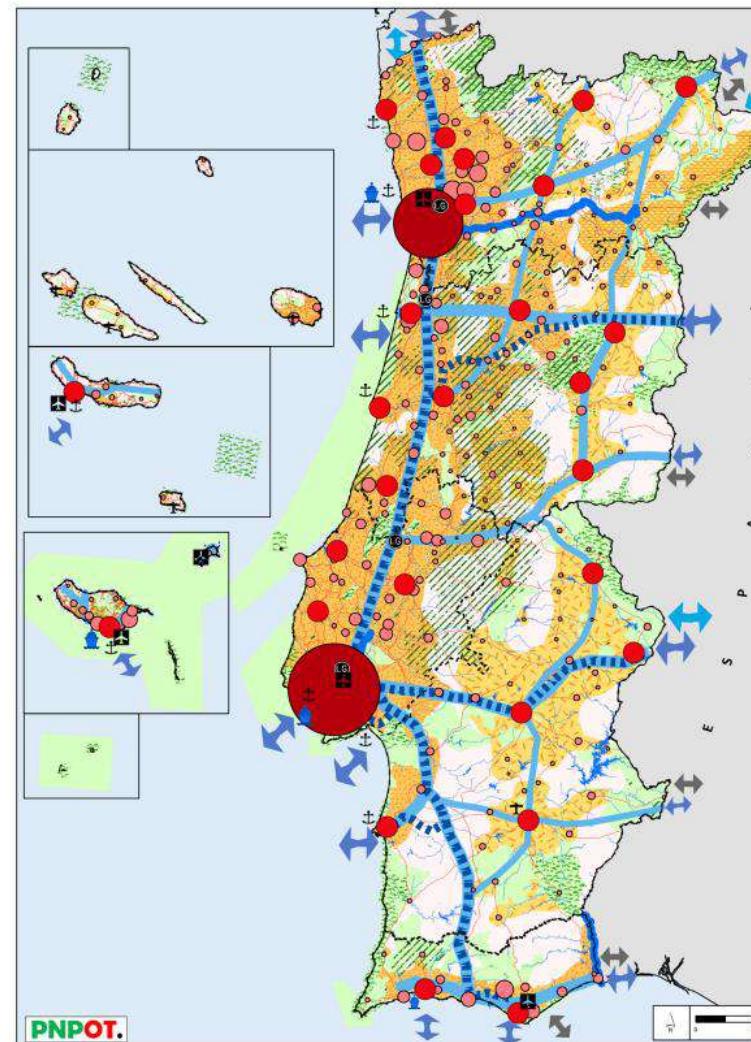


b) **Medida 4.7 – Alargar as infra-estruturas físicas de conexão internacional**

- i) “Alargar a conectividade externa, potenciando e distribuindo territorialmente as oportunidades criadas pelo posicionamento geográfico do País, através do reforço das infra-estruturas de conexão internacional e das suas ligações intra e intermodais ao resto do território nacional, nomeadamente através de: - Reforço da capacidade das redes de infra-estruturas, adaptando-as à pressão de tráfego no sistema portuário, através inevitavelmente da construção de novos terminais nos portos de Leixões, Lisboa e Sines, e aeroportuário, nomeadamente através da **construção de uma nova infra-estrutura aeroportuária na região de Lisboa que dê resposta rápida à necessidade de alívio do actual Aeroporto Humberto Delgado**” (Cf. Descrição Sumária, destaque e sublinhado nossos);
- ii) “1. Aumentar/adequar/optimizar a capacidade portuária e aeroportuária” e “2. Melhorar as condições de desenvolvimento dos hubs portuários e aeroportuários” (Cf. Objectivos);



c) Modelo Territorial



Tipologia de Centros Urbanos	Redes e Infraestruturas	Capital Natural
● Áreas Metropolitanas	■ Corredores Rodoviários	■ Áreas Protegidas
● Centros Regionais	■ Corredores Rodoviários	■ Rede Natura 2000
● Outros Centros*	■ Corredores Ferroviários	■ Rede Hidrográfica
	■ Via naveável existente ou planeada	■ Áreas Florestais a Valorizar
	↔ Ligações Internacionais Área de atuação da CCDR
	■ Rede Viária	
	■ Aeropostos c/ Serviço Internacional Regular	
	■ Aeropostos s/ Serviço Internacional Regular	
	■ Polos Logísticos	
	± Portos Principais	
	↔ Interligações Eléctricas existentes ou planeadas	
	↔ Gasodutos existentes ou planeados	

* A dimensão dos círculos é proporcional à população residente por centro urbano.

** A delimitação dos subsistemas territoriais é de natureza variável.

19) Importa notar que o PNPOT contém no respectivo Modelo Territorial, tão-só, uma



representação de “Aeroporto com Serviço Internacional Regular” na Área Metropolitana de Lisboa, em termos não precisos.

(2) Programas e Planos Sectoriais

(a) Nota prévia

20) Considerando a opção normativa de equiparar a programa sectorial, não apenas as “*decisões sobre a localização de grandes empreendimentos públicos com incidência territorial*” [cf. artigo 39.º, n.º 2, alínea c) do RJIGT], mas também os “*programas e as estratégias de desenvolvimento, respeitantes aos diversos sectores da administração central, nomeadamente nos domínios da defesa, segurança pública, prevenção e minimização de riscos, ambiente, recursos hídricos, conservação da natureza e da biodiversidade, transportes, infra-estruturas, comunicações, energia e recursos geológicos, cultura, saúde, habitação, turismo, agricultura, florestas, comércio e indústria*” [cf. artigo 39.º, n.º 2, alínea a) do RJIGT]¹⁸, acoplada a uma *praxis* de gestão territorial nem sempre linear ou clara, a tarefa de identificação dos planos ou programas sectoriais vigentes¹⁹ está longe de ser simples.

21) No caso concreto, podem considerar-se susceptíveis de qualificação como planos ou programas sectoriais os seguintes actos jurídicos:

¹⁸ Opção, de resto, já constante do primeiro Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro (cf. artigo 35.º, n.º 2).

¹⁹ Denotando essa mesma dificuldade, veja-se os acórdãos do STA no Processo n.º 010/20.1BEMDL-A, em que uma das questões jurídicas analisadas foi, precisamente, a qualificação do Programa Nacional de Barragens de Elevado Potencial Hidroeléctrico como programa sectorial. No mesmo sentido, FERNANDA PAULA OLIVEIRA ET. ALLI sublinham que “[u]ma análise das práticas administrativa e jurisprudencial referentes aos até aqui designados planos setoriais permite-nos concluir pela dificuldade que as mesmas têm tido em lidar com uma tipologia de instrumentos de gestão territorial tão abrangente e variada, à qual se reconduzem instrumentos com conteúdos tão distintos e com graus de precisão tão diferenciados (desde planos, programas e estratégias de desenvolvimento, de cariz mais genérico, até decisões sobre a localização e realização de grandes empreendimentos públicos com incidência territorial, de cariz concreto e determinado)” – in *Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial Comentado*, 2017, Almedina, pp. 140-141.



- a) Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (“**PSRN2000**”) – este, inequivocamente assumido como tal, nos termos da Resolução do Conselho de Ministros n.º 115-A/2008, que o aprovou;
- b) O Plano Rodoviário Nacional (“**PRN**”);
- c) O Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo (“**PROF LVT**”) e o Programa Regional de Ordenamento Florestal do Alentejo (“**PROFA**”);
- d) Os instrumentos de planeamento e gestão de recursos hídricos, a saber:
 - i) Plano Nacional da Água;
 - ii) Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras Oeste (RH5);
 - iii) Plano de Gestão de Riscos de Inundações da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste (RH5).

**(b) Plano Sectorial da Rede Natura 2000
 (“**PSRN2000**”)**

22) Considerando o regime específico da RN2000, enquanto servidão/restricção de utilidade pública, remete-se para a secção *infra*, as situações de desconformidade (efectiva ou potencial) com as políticas públicas de protecção ambiental inerentes ao PSRN2000.

(c) Plano Rodoviário Nacional (“PRN**”)**

23) Considerando a dimensão da infra-estrutura aeroportuária preconizada, mesmo nos cenários “Portela +1”, é inequívoco que as acessibilidades previstas no PRN poderão não estar completamente alinhadas com o preconizado nas Opções Estratégicas. Não obstante, sublinha-se a necessidade de *apport* técnico a respeito das soluções de acessibilidades a desenvolver, para asseverar com exactidão os termos como cada localização se conjuga com o definido (ou a definir) no PRN.



**(d) Programas Regionais de Ordenamento Florestal
de Lisboa e Vale do Tejo (“PROF LVT”) e do Alentejo
(“PROFA”)**

24) Existem relevantes discrepâncias entre as Opções Estratégicas e alguns dos PROF potencialmente aplicáveis, atenta a reconversão preconizada de áreas significativas destinadas a montado de sobreiro / produção florestal de sobreiro que são objecto de conversão, sendo esse o caso de:

- a)** CTA;
- b)** Rio Frio – Poceirão;
- c)** Santarém;
- d)** Vendas Novas.

25) Para além da necessidade de actualização dos PROF LVT e PROFA, haverá ainda que assegurar a devida obtenção das autorizações para intervir nos espécimes de sobreiros em causa (cf. *infra*).

**(e) Instrumentos de Planeamento da Água – Plano
Nacional da Água, Plano de Gestão da Região
Hidrográfica do Tejo e Ribeiras Oeste (RH5) e Plano de
Gestão de Riscos de Inundações da Região Hidrográfica
do Tejo e Ribeiras do Oeste (RH5)**

26) Existem situações de desconformidade de algumas das localizações (CTA, Montijo e Rio Frio) com o preconizado nos instrumentos de planeamento da política de recursos hídricos, envolvendo nomeadamente intervenções sobre margens e leitos de águas.

27) Importará, assim, assegurar que, na eventualidade de se optar por alguma de tais localizações, se assegurará a necessária compatibilização entre instrumentos de política sectorial – a decisão de localização do NAL, por um lado, e os aludidos instrumentos de



planeamento da política de recursos hídricos, por outro.

(3) Programas e Planos Especiais – em especial, o Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo (“PORNET”)

28) Para além dos aspectos relacionados com os impactes causados a um sítio da RN2000, remetendo-se para tal sede a discussão de tal matéria, o PORNET aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 177/2008, de 10 de Julho prevê a proibição de determinadas actividades, na sua área de intervenção, designadamente:

- a)** O sobrevoo por aeronaves abaixo dos 1000 pés, salvo voos de aproximação para aterragem ou descolagem de aeroportos e aeródromos, voos com carácter de emergência, voos para trabalhos científicos autorizados pelo ICBN, I. P., voos exclusivamente necessários à protecção florestal e voos para fins agrícolas nos termos previstos na alínea l) do n.º 2 do artigo 9.º do PORNET;
- b)** A instalação de aeroportos, aeródromos, heliportos, marinas e a abertura de acessos ferroviários [cf. artigo 8.º alíneas m) e v) do PORNET].

29) Apesar de nenhuma das localizações estar integrada na área de intervenção do PORNET, para as localizações Montijo e CTA encontra-se prevista a realização das rotas aéreas sobrevoando a área protegida, o que poderá configurar uma situação de desconformidade daquelas localizações com o PORNET.

(4) Planos Regionais de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (“PROT-AML”), de Oeste e Vale do Tejo (“PROT-OVT”) e do Alentejo (“PROTA”)

30) Existem situações de desconformidade de algumas localizações (v.g., Vendas Novas, Santarém) com o preconizado nos instrumentos de planeamento do território a escala



regional. No caso particular do CTA, dá-se a circunstância de tal desconformidade se verificar, apenas, na parte que integra o Concelho do Montijo (sujeita ao PROT-AML), porquanto o PROT-OVT, aplicável na parte localizada no Concelho de Benavente, reconhece a opção de localização do NAL no CTA que veio a ser consagrada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2008.

- 31)** Com efeito, a implantação de um novo aeroporto incompatível com o preconizado nos PROT-AML, PROT-OVT e PROTA implica a necessidade de se proceder à alteração de tais instrumentos de gestão territorial, nos termos

2. Serviços e Restrições de Utilidade Pública

a) Reserva Ecológica Nacional (“REN”)

- 32)** Analisadas todas as Opções Estratégicas definidas, verifica-se a integração em Reserva Ecológica Nacional (“REN”) das seguintes localizações:

- a)** CTA;
- b)** Montijo;
- c)** Rio Frio;
- d)** Santarém;
- e)** Vendas Novas.

- 33)** Ora, a REN constitui “uma restrição de utilidade pública, à qual se aplica um regime territorial especial que estabelece um conjunto de condicionamentos à ocupação, uso e transformação do solo, identificando os usos e as acções compatíveis com os objectivos desse regime nos vários tipos de áreas” [cf. artigo 2.º, n.º 2 do Regime Jurídico da REN (“RJREN”)].

- 34)** De entre as aludidas limitações, avulta, precisamente, uma proibição de realização de operações de loteamento, de obras de urbanização e de obras de construção (cf. artigo 20.º, n.º 1 do RJREN), a qual apenas pode ser excepcionada:



- a) Para os usos compatíveis definidos para as tipologias concretas de REN em causa (cf. artigo 20.º e Anexo II do RJREN, bem como a Portaria n.º 419/2012, de 20 de Dezembro);
 - b) Em acções de relevante interesse público, reconhecidas como tal por despacho conjunto dos membros do Governo do ambiente e do ordenamento do território, bem como da tutela sectorial da actividade em causa (cf. artigo 21.º do RJREN); ou
 - c) Mediante uma alteração da própria delimitação da REN, nas diversas modalidades admissíveis (cf. artigos 16.º e 16.º-A do RJREN), entre as quais se contam as *"alterações da delimitação da REN (...) elaboradas e aprovadas pela comissão de coordenação e desenvolvimento regional, ouvida a câmara municipal e as entidades administrativas representativas dos interesses a ponderar em função das áreas da REN em presença"* (cf. artigo 16.º, n.º 4 do RJREN).
- 35) Importa sublinhar que, estando em causa *"infra-estruturas públicas, nomeadamente rodoviárias, ferroviárias, portuárias, aeroportuárias, de abastecimento de água ou de saneamento, sujeitas a avaliação de impacte ambiental, a declaração de impacte ambiental favorável ou condicionalmente favorável equivale ao reconhecimento do interesse público da acção"* (cf. artigo 21.º, n.º 3 do RJREN) (destaque nosso).

b) Reserva Agrícola Nacional (“RAN”)

- 36) Analisadas todas as Opções Estratégicas definidas, verifica-se a integração em Reserva Agrícola Nacional (“RAN”) das seguintes localizações:
- a) CTA;
 - b) Montijo²⁰;
 - c) Rio Frio;
 - d) Santarém;

²⁰ A zona identificada na OE do Montijo como integrante de terrenos em RAN corresponde à zona das acessibilidades.



e) Vendas Novas.

37) Como é consabido, as áreas da RAN devem ser afectas à actividade agrícola e são áreas *non aedificandi* – cf. artigos 20.º e 21.º do Regime Jurídico da RAN (“**RJRAN**”). A viabilização de um projecto não destinado a uma utilização agrícola em RAN depende, assim:

a) Das situações excepcionais de utilização compatível (cf. artigo 22.º do RJRAN), entre as quais se contam as “*obras de construção, requalificação ou beneficiação de infra-estruturas públicas rodoviárias, ferroviárias, aeroportuárias, de logística, de saneamento, de transporte e distribuição de energia eléctrica, de abastecimento de gás e de telecomunicações, bem como outras construções ou empreendimentos públicos ou de serviço público*” [cf. artigo 22.º, n.º 1, alínea I) do RJRAN], mediante parecer prévio vinculativo das respectivas entidades regionais da RAN (cf. artigo 23.º, n.º 1 do RJRAN), desde que se verifiquem os seguintes pressupostos cumulativos:

i) Não dar causa a graves prejuízos para os objectivos da RAN (cf. artigo 4.º do RJRAN):

- (1) *Proteger o recurso solo, elemento fundamental das terras, como suporte do desenvolvimento da actividade agrícola;*
- (2) *Contribuir para o desenvolvimento sustentável da actividade agrícola;*
- (3) *Promover a competitividade dos territórios rurais e contribuir para o ordenamento do território;*
- (4) *Contribuir para a preservação dos recursos naturais;*
- (5) *Assegurar que a actual geração respeite os valores a preservar, permitindo uma diversidade e uma sustentabilidade de recursos às gerações seguintes pelo menos análogos aos herdados das gerações anteriores;*
- (6) *Contribuir para a conectividade e a coerência ecológica da Rede Fundamental de Conservação da Natureza;*
- (7) *Adoptar medidas cautelares de gestão que tenham em devida conta a necessidade de prevenir situações que se revelem inaceitáveis para a perenidade*



do recurso «solo».

- ii) Não existir alternativa viável fora dos solos da RAN, no que respeita às componentes técnica, económica, ambiental e cultural, devendo o projecto localizar-se, preferencialmente, nos solos classificados como de menor aptidão agrícola.
 - b) Da autorização, também a título excepcional, de utilizações não agrícolas de áreas integradas na RAN para a realização de acções de relevante interesse público que sejam reconhecidas como tal por despacho dos membros do Governo responsáveis pela área do desenvolvimento rural e demais áreas envolvidas em razão da matéria, desde que não se possam realizar de forma adequada em áreas não integradas na RAN (cf. artigo 25, n.º 1 do RJRAN), na sequência de procedimento a tramitar junto da Direcção Regional de Agricultura e Pescas territorialmente competente;
 - c) De alteração da RAN, através de resolução do Conselho de Ministros, após prévia auscultação da câmara municipal do(s) município(s) abrangido(s), em casos excepcionais de interesse geral (cf. artigo 17.º do RJRAN).
- 38)** Sendo manifesto que qualquer das vias elencadas pode viabilizar a implantação do NAL, o caminho mais expedito e directo passa pelo procedimento de alteração da RAN por opção governamental (cf. artigo 17.º do RJRAN).

c) Rede Natura 2000 (“RN 2000”)

- 39)** Analisadas todas as Opções Estratégicas definidas, verifica-se que várias das localizações, não estando integradas na RN2000, se situam a grande proximidade de sítios de importância comunitária da RN2000, em particular Rio Frio, CTA e Montijo. Não obstante, também as localizações do AHD, Vendas Novas e Santarém se situam a relativa proximidade de áreas protegidas – Estuário do Tejo (no primeiro caso), Cabrela e, a maior distância, Estuário do Sado (no segundo caso) e Reserva Natural do Paúl do Boquilobo e Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros (no último caso).



- 40)** Nos termos do artigo 4.º do RJRN2000 que fixa o respectivo quadro regimental, a RN2000 configura uma rede ecológica de âmbito europeu que compreende as áreas classificadas como zona especial de conservação (“**ZEC**”) – i.e., “*sítio de importância comunitária²¹ no território nacional em que são aplicadas as medidas necessárias para a manutenção ou o restabelecimento do estado de conservação favorável dos habitats naturais ou das populações das espécies para as quais o sítio é designado*” [cf. artigo 3.º, n.º 1, alínea n) do RJRN2000] – ou como zona de protecção especial (“**ZPE**”) – i.e., uma “*área de importância comunitária no território nacional em que são aplicadas as medidas necessárias para a manutenção ou restabelecimento do estado de conservação das populações de aves selvagens inscritas no anexo A-I [do RJRN2000] e dos seus habitats, bem como das espécies de aves migratórias não referidas [em tal] anexo e cuja ocorrência no território nacional seja regular*” [cf. artigo 3.º, n.º 1, alínea o) do RJRN2000].
- 41)** A integração de imóveis em Rede Natura 2000 determina a sujeição das acções, planos ou projectos susceptíveis de afectar a zona protegida de forma significativa, individualmente ou em conjugação com outras acções, planos ou projectos, a uma avaliação de incidências ambientais (“**AlnCA**”) no que se refere aos objectivos de conservação da referida zona, a ser apreciada pelo Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (“**ICNF**”) ou pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (“**CCDR**”) competente, e realizada autonomamente ou no quadro de uma avaliação de impacte ambiental (“**AIA**”)²².
- 42)** Não obstante, sublinha-se que já foi reconhecido pela Comissão Europeia poder “*ser necessário implementar medidas fora das ZEC, isto é, se factores externos forem susceptíveis*

²¹ Um sítio de importância comunitária é “*um sítio que, na ou nas regiões biogeográficas atlântica, mediterrânea ou macaronésica, contribua de forma significativa para manter ou restabelecer um tipo de habitat natural do anexo B-I ou de uma espécie do anexo B-II num estado de conservação favorável, e possa também contribuir de forma significativa para a coerência da Rede Natura 2000 ou para, de forma significativa, manter a diversidade biológica na ou nas referidas regiões biogeográficas*” [cf. artigo 3.º, n.º 1, alínea m) do RJRN2000].

²² Cf. artigo 10.º, n.ºs 1 e 2 do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril.



*de afectar as espécies e os habitats dentro da ZEC*²³. O que, em casos de proximidade e, mesmo, de sobrevoo de locais que integram a RN2000, se averigua poder ser o caso.

43) Caso se conclua, no contexto do procedimento de AlncA ou de AIA, que o plano ou projecto tem implicações negativas relevantes para o ambiente, será necessária a obtenção de um reconhecimento, por despacho conjunto do Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território e do ministro competente em razão da matéria, da ausência de soluções alternativas e da sua necessidade por razões imperativas de reconhecido interesse público, incluindo de natureza social ou económica²⁴.

44) Caso, além disso, esteja em causa um projecto, plano ou programa que afecte um tipo de *habitat* natural ou espécie prioritários de um sítio da lista nacional de sítios, de um sítio de interesse comunitário, de uma ZEC ou de uma ZPE, apenas podem ser invocadas as seguintes razões para o permitir²⁵:

- a)** Saúde ou a segurança pública;
- b)** Consequências benéficas primordiais para o ambiente;
- c)** Outras razões imperativas de reconhecido interesse público, mediante parecer prévio da Comissão Europeia.

45) Se qualquer de tais circunstâncias se verificar, será necessária a adopção de medidas compensatórias necessárias à protecção da coerência global da Rede Natura 2000, para mitigar ou contrabalançar os impactes adversos provocados aos bens ambientais em causa²⁶.

²³ Gestão dos Sítios Natura 2000: as disposições do artigo 6º da Directiva «Habitats» 92/43/CEE, Luxemburgo, Serviço de Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, p. 24.

²⁴ Cf. artigo 10.º, n.º 10 do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril.

²⁵ Cf. artigo 10.º, n.º 11 do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril.

²⁶ Cf. artigo 10.º, n.º 12 do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril.



d) Património Cultural e Arqueológico

- 46) Analisadas todas as Opções Estratégicas definidas, verifica-se que a delimitação da OE de Rio Frio abrange a zona de protecção da Zona Arqueológica do Porto dos Cacos.
- 47) Nos termos do disposto no RPDMP, a “*zona arqueológica de Porto dos Cacos constitui um importante complexo industrial da época romana — vários fornos, estruturas diversas e uma necrópole, de que se desconhece ainda a dimensão real e que indica a existência de um povoamento constante e por um lado período de tempo, entre os séculos I e VII*”²⁷.
- 48) Por essa razão, o RPDMP determina que, “*enquanto esta zona arqueológica não se encontrar devidamente classificada e delimitada a sua protecção específica, são interditas na área de influência delimitada na planta de ordenamento as acções de aterro ou escavação, bem como a destruição do revestimento vegetal, mesmo com fins agrícolas, sem parecer prévio favorável do IPPAR e do Centro Arqueológico de Almada, atestando que não é posto em causa o património arqueológico existente*”²⁸.
- 49) Importa ainda sublinhar que a Olaria Romana do Porto dos Cacos, sita na Herdade do Rio Frio, freguesia e concelho de Alcochete, distrito de Setúbal – a qual se situa na Zona Arqueológica do Porto dos Cacos – foi ainda classificada como sítio de interesse público (“SIP”) pela Portaria n.º 591/2011, fixando-se, por essa razão, uma zona especial de protecção (“ZEP”) na sua envolvente.
- 50) Assim, e nos termos do disposto na Lei n.º 107/2001, de 08 de Setembro (“Lei de Bases do Património Cultural” ou “LBPC”), nas zonas de protecção – as quais consubstanciam servidões administrativas – não podem ser concedidas pelo município, nem por outra entidade, licenças para obras de construção e para quaisquer trabalhos que alterem a topografia, os alinhamentos e as céreas e, em geral, a distribuição de volumes e coberturas ou o revestimento exterior dos edifícios sem prévio parecer favorável da administração do

²⁷ Cf. artigo 66.º, n.º 3 do RPDMA.

²⁸ Cf. artigo 66.º, n.º 4 do RPDMA.



património cultural competente²⁹.

- 51) Com efeito, o Decreto-Lei n.º 309/2009, de 23 de Outubro (“**DL 309/2009**”)³⁰, veio dispor que, nas zonas de protecção de sítios de interesse público, não podem ser concedidas pela câmara municipal ou por qualquer outra entidade licença para as operações urbanísticas admissão de comunicação prévia ou autorização de utilização previstas no RJUE, sem parecer prévio favorável do IGESPAR, I. P (actual DGPC).^{31|32} Pelo que as licenças ou autorizações concedidas e as comunicações prévias admitidas que infrinjam o referido no ponto *supra* são nulas.
- 52) Adicionalmente, importa sublinhar que os órgãos competentes da administração do património cultural têm de ser previamente informados dos planos, programas, obras e projectos, tanto públicos como privados, que possam implicar risco de destruição ou deterioração de bens culturais, ou que de algum modo os possam desvalorizar³³.
- 53) Com efeito, o Governo e os órgãos das autarquias locais deverão estabelecer, no âmbito das competências respectivas, as medidas de protecção e as medidas correctivas que resultem necessárias para a protecção do património cultural³⁴.
- 54) Por último, deverá ter-se em conta que os serviços da administração do património cultural deverão condicionar a prossecução de quaisquer obras à adopção, pelos respectivos promotores, junto das autoridades competentes, das alterações ao projecto aprovado capazes de garantir a conservação, total ou parcial, das estruturas arqueológicas descobertas

²⁹ Cf. artigo 43.º, n.º 4 da LBPC.

³⁰ Que estabelece o procedimento de classificação dos bens imóveis de interesse cultural, bem como o regime das zonas de protecção e do plano de pormenor de salvaguarda

³¹ Cf. artigo 51.º, n.º 1 do DL 309/2009, *ex vi* do artigo 54.º, n.º 2 do DL 309/2009.

³² Sublinhamos ainda que, nos casos em que se venham a realizar trabalhos arqueológicos para efeitos de instalação do NAL, deverá ser observado o regime legal previsto no Decreto-Lei n.º 164/2014, de 4 Novembro, que aprovou o Regulamento de Trabalhos Arqueológicos.

³³ Cf. artigo 40.º, n.º 1 da LBPC.

³⁴ Cf. artigo 40.º, n.º 2 da LBPC.



no decurso dos trabalhos³⁵.

55) Neste sentido, os promotores das obras ficam obrigados a suportar, por meio das entidades competentes, os custos das operações de arqueologia preventiva e de salvamento tornadas necessárias pela realização dos seus projectos³⁶.

56) Já no caso de grandes empreendimentos públicos ou privados que envolvam significativa transformação da topografia ou paisagem, bem como do leito ou subsolo de águas interiores ou territoriais, quaisquer intervenções arqueológicas necessárias deverão ser integralmente financiadas pelo respectivo promotor³⁷.

e) Regime Jurídico de Protecção dos Sobreiros e Azinheiras

57) A conversão de povoamentos de sobreiro ou azinheira – i.e., a “*alteração que implica a modificação do regime, da composição ou a redução de densidade do povoamento abaixo dos valores mínimos definidos*” por lei³⁸ – depende de uma declaração de *imprescindível utilidade pública*³⁹. A solicitação de tal declaração deve, ainda, ser precedida de prévia obtenção de DIA, quando exigível⁴⁰.

58) De igual modo, o próprio corte ou arranque de sobreiros ou azinheiras encontra-se dependente de controlo prévio junto do ICNF⁴¹, o qual apenas pode ser dispensado existindo DDIA de projecto de execução ou Declaração de Conformidade Ambiental dos Projectos de Execução (“**DCAPE**”) – consoante o estádio do projecto submetido a AIA – em que se viabilizem os cortes ou arranques de sobreiros, desde que tenha sido obtido parecer

³⁵ Cf. artigo 79.º, n.º 2 da LBPC.

³⁶ Cf. artigo 79.º, n.º 3 da LBPC.

³⁷ Cf. artigo 79.º, n.º 4 da LBPC.

³⁸ Cf. Artigo 1.º, alínea b) do Regime Jurídico de Protecção dos Sobreiros e Azinheiras (“**RJPSA**”).

³⁹ Cf. Artigo 6.º, n.º 3, alínea b) do RJPSA.

⁴⁰ Cf. Artigo 6.º, n.º 3, alínea b) do RJPSA.

⁴¹ Cf. artigo 3.º do RJPSA.



favorável do ICNF⁴².

59) Nas localizações estudadas, há indícios ou evidências da existência de sobreiros e/ou azinheiras:

- a)** Rio Frio;
- b)** CTA;
- c)** Vendas Novas;
- d)** Santarém.

f) Utilização, ocupação ou desvio de recursos hídricos

60) Analisadas todas as OE definidas, verifica-se que, na respectiva delimitação dessas OE, estão presentes recursos hídricos (excepto no caso da OE AHD), os quais integram o domínio hídrico e cuja natureza se encontra mais bem discriminada nas Fichas Técnicas constantes do Anexo III.

61) O domínio hídrico consiste no conjunto de bens, naturais ou artificiais, que, pela sua natureza, se encontram sujeitos a um regime especial de protecção. Integram este conjunto de bens as águas e, bem assim, os respectivos leitos e margens, zonas adjacentes, zonas de infiltração máxima e zonas protegidas⁴³.

62) Em função da natureza jurídica que está subjacente aos bens que o compõem, o domínio hídrico subdivide-se em domínio público hídrico e domínio hídrico pertencente a particulares.

⁴² Cf. artigo 3.º, n.º 3 do RJAIA.

⁴³ Cf. Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro (“Lei da Água”), que transpôs para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2000/60/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro, e estabelecendo as bases e o quadro institucional para a gestão sustentável das águas, de 15 de Novembro, da Lei n.º 54/2005, que estabelece a titularidade dos recursos hídricos (“LTRH”), e do Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de Maio, que estabelece o regime jurídico da utilização dos recursos hídricos (“RJURH”).



63) O domínio público hídrico integra os bens, naturais ou artificiais, que se encontram sujeitos a um regime especial de protecção de forma a garantir que desempenham o fim de utilidade pública a que se destinam, regime que os subtrai à disciplina jurídica dos bens do domínio privado tornando-os inalienáveis, impenhoráveis e imprescritíveis. E, por sua vez, engloba:

- a)** O domínio público marítimo;
- b)** O domínio público lacustre e fluvial; e
- c)** O domínio público das restantes águas e reporta-se às águas públicas que podem pertencer ao Estado, Regiões Autónomas, Municípios ou Freguesias.

64) Neste âmbito, cabe à APA a coordenação da delimitação do domínio público hídrico, assegurando a demarcação dos leitos e margens e a disponibilização da informação sobre a delimitação do domínio público hídrico.

65) Assumindo a necessidade de desvio de linhas de águas existentes, importará ponderar a responsabilização da concessionária pelas obras e obtenção dos respectivos títulos, pelo que releva a referência aos dois tipos de utilização dos recursos hídricos por particulares:

- a)** O uso e fruição comum, nomeadamente nas suas funções de recreio, estadia e a beberamento, sem sujeição a qualquer título de utilização, desde que seja feito no respeito da lei geral e dos condicionamentos definidos nos planos aplicáveis e não produza alteração significativa da qualidade e da quantidade da água⁴⁴;
- b)** A utilização privativa, i.e., aquela em que alguém obtiver para si a reserva de um maior aproveitamento desses recursos do que a generalidade dos utentes ou aquela que implicar alteração no estado dos mesmos recursos ou colocar esse estado em perigo⁴⁵.

66) A utilização privativa de bens do domínio público encontra-se, em consequência, sujeita à prévia obtenção de um título, emitido no termo de um procedimento de controlo prévio da

⁴⁴ Cf. artigo 58.º da Lei da Água.

⁴⁵ Cf. artigo 59.º, n.º 1 da Lei da Água.



utilização pretendida⁴⁶, que confere ao respectivo titular o direito de utilização exclusiva, para os fins e limites consignados no respectivo título constitutivo, das parcelas do domínio público hídrico a que respeitam⁴⁷.

67) Se a utilização permitida envolver a realização de obras ou alterações, o direito do uso privativo abrange poderes de construção, transformação ou extracção, conforme os casos, entendendo-se que tanto as construções efectuadas como as instalações desmontáveis se mantêm na propriedade do titular da licença ou da concessão até expirar o respectivo prazo⁴⁸.

68) Por outro lado, salienta-se que as zonas adjacentes podem ser definidas áreas de ocupação edificada proibida ou áreas de ocupação edificada condicionada⁴⁹:

a) Nas áreas delimitadas como zona de ocupação edificada proibida é interdito⁵⁰:

- i)** Destruir o revestimento vegetal ou alterar o relevo natural, com excepção da prática de culturas tradicionalmente integradas em explorações agrícolas;
- ii)** Instalar vazadouros, lixeiras, parques de sucata ou quaisquer outros depósitos de materiais;
- iii)** Realizar construções, construir edifícios ou executar obras susceptíveis de constituir obstrução à livre passagem das águas;
- iv)** Dividir a propriedade em áreas inferiores à unidade mínima de cultura.

b) Nas áreas delimitadas como zonas de ocupação edificada condicionada só é permitida a construção de edifícios mediante autorização de utilização dos recursos hídricos

⁴⁶ cf. artigo 9.º, n.º 2 da LTRH, e artigo 56.º da Lei da Água.

⁴⁷ Cf. artigo 3.º, n.º 1 do RJURH.

⁴⁸ Cf. artigo 3.º, n.º 2 do RJURH.

⁴⁹ Cf. artigo 25.º da LTRH.

⁵⁰ Cf. artigo 25.º, n.º 2 da LTRH.



afectados e desde que⁵¹:

- i) Tais edifícios constituam complemento indispensável de outros já existentes e devidamente licenciados ou que se encontrem inseridos em planos já aprovados; e, além disso,
- ii) Os efeitos das cheias sejam minimizados através de normas específicas, sistemas de protecção e drenagem e medidas para a manutenção e recuperação de condições de permeabilidade dos solos.

g) Regime de protecção de albufeiras de águas públicas

69) O regime de protecção das albufeiras de águas públicas de serviço público e das lagoas ou lagos de águas públicas encontra-se previsto no Decreto-Lei n.º 107/2009, de 15 de Maio, na redacção em vigor (“**DL 107/2009**”), com o objectivo principal de promover a protecção e valorização dos recursos hídricos associados às albufeiras, lagoas ou lagos de águas públicas e respectivo território envolvente, na faixa correspondente à zona terrestre de protecção⁵².

70) Este diploma prevê, igualmente, que a protecção das albufeiras de águas públicas é ainda assegurada, sempre que tal se revele necessário em função dos objectivos de protecção específicos dos recursos hídricos em causa, através de Planos de Ordenamento das Albufeiras de Águas Públicas.

71) O mencionado regime de protecção prevê a obrigatoriedade da classificação das albufeiras de águas públicas num dos seguintes tipos⁵³:

- a) Albufeiras de Utilização Protegida: aquelas que se destinam a abastecimento público ou se prevê venham a ser utilizadas para esse fim e aquelas onde a conservação dos valores naturais determina a sua sujeição a um regime de protecção mais elevado,

⁵¹ Cf. artigo 25.º, n.º 5 da LTRH.

⁵² Cf. artigo 4.º do DL 107/2009.

⁵³ Cf. artigo 7.º do DL 107/2009.



(designadamente as que se encontram inseridas em áreas classificadas, tal como definidas na Lei da Água);

- b) Albufeiras de Utilização Condicionada: aquelas que apresentam condicionamentos naturais que aconselham a imposição de restrições às actividades secundárias, (superfície reduzida, obstáculos submersos, margens declivosas, dificuldades de acesso, ou quaisquer características que possam constituir um risco na sua utilização, localização em situação fronteiriça, e sujeitas a variações significativas ou frequentes de nível ou a alterações do potencial ecológico e do estado químico);
- c) Albufeiras de Utilização Livre: aquelas que não são susceptíveis de classificação nos tipos previstos nas alíneas anteriores, apresentando outras vocações, designadamente turística e recreativa.

72) Ademais, de acordo com o DL 107/2009, na ausência de Planos de Ordenamento das Albufeiras Públicas ou de Programas da Orla Costeira (“POAAP”), aplica-se às albufeiras, lagoas e lagos de águas públicas de serviço público e respectivas zonas de protecção, o regime de protecção aí previsto que define um conjunto de actividades interditas e condicionadas, nas albufeiras e respectivas zona reservada e zona terrestre de protecção, que foram identificadas como aquelas que mais contribuem para a degradação dos recursos hídricos.

73) De entre as localizações estudadas⁵⁴, identificou-se a Albufeira de Venda Velha na OE de Rio

⁵⁴ Importa, ainda, assinalar a existência de diversos corpos de água, a saber: (i) na OE do CTA, a área de implantação proposta é atravessada por cursos de água de pequena dimensão, nomeadamente as ribeiras de Vale Michões e de Vale Cobrão, esta última atravessando os terrenos da implantação prevista; (ii) na OE de Rio Frio + Poceirão, a Barragem de Vinte e Dois que não se encontra classificada como uma Albufeira de Águas Públicas, sendo a única menção à barragem a que consta do Plano de Gestão de Região Hidrográfica 3.º ciclo | 2022/2027 [Tejo e Ribeiras do Oeste (RH5A)] referindo que a programação física e financeira das medidas é da responsabilidade dos “*proprietários e concessionários da barragem*”; e (iii) na OE de Vendas Novas, a existência de um corpo de água inserido num prédio rústico, de acordo com o Cadastro Geométrico da Propriedade Rústica da Direcção-Geral do Território, não sendo possível confirmar se tal corpo de água se encontra abrangido pelo domínio público hídrico, da titularidade do Estado [cf. artigo 6.º da Lei n.º 54/2005].



Frio + Poceirão que, embora não se encontre abrangida por qualquer Plano de Ordenamento de Albufeira de Águas Públicas, constitui uma albufeira de utilização livre – nos termos do Decreto-Regulamentar n.º 3/2002, publicado no Diário da República n.º 29/2002, Série I-B de 2002-02-04, e da Portaria n.º 522/2009 –, aplicando-se-lhe o regime de utilização das albufeiras, lagoas ou lagos de águas públicas⁵⁵.

74) A realização de actos e actividades na Zona de Influência da Barragem da Venda Velha implicará a intervenção da Administração da Região Hidrográfica, hoje integrada na APA.

75) Mais precisamente, importa ter em consideração os seguintes condicionamentos à edificação e uso do solo na Zona Terrestre de Protecção da Albufeira (i.e., a faixa, medida na horizontal, com a largura de 500 m, contados a partir da linha do nível de pleno armazenamento no caso das albufeiras de águas públicas, e da linha limite do leito, a jusante)⁵⁶:

- a)** Sujeição a parecer prévio vinculativo da ARH competente, num conjunto vasto de situações, incluindo a realização de quaisquer operações urbanísticas, operações de loteamento e obras de demolição⁵⁷;
- b)** Na Zona Reservada da Zona Terrestre de Protecção [a faixa, medida na horizontal, com a largura de 100 m, contados a partir da linha do nível de pleno armazenamento no caso das albufeiras de águas públicas, e da linha limite do leito]⁵⁸:
 - i)** Interdição de realização de operações de loteamento e obras de urbanização, obras de construção, obras de ampliação, abertura de novas vias de comunicação ou de acesso ou a ampliação das vias existentes sobre as margens, instalação ou ampliação de campos de golfe, etc.⁵⁹;
 - ii)** Além de tais condicionantes, na Zona Reservada da Zona Terrestre de Protecção,

⁵⁵ Cf. artigos 16.º e ss. do DL 107/2009.

⁵⁶ Cf. artigos 3.º, alínea x) e 12.º do DL 107/2009.

⁵⁷ Cf. artigo 20.º, n.º 1 do DL 107/2009.

⁵⁸ Cf. artigos 3.º, alínea v) e 13.º, n.º 1 do DL 107/2009.

⁵⁹ Cf. artigo 21.º, n.º 1 do DL 107/2009.



resulta, ainda, do artigo 25.º, n.º 2 do DL 107/2009, a proibição de ampliação dos perímetros urbanos definidos nos planos municipais de ordenamento do território eficazes à data de entrada em vigor do referido decreto-lei, nem a criação de novos perímetros, zonas, aglomerados ou núcleos urbanos, turísticos ou industriais.

h) Ocupação de zonas ameaçadas pelas cheias

76) Analisadas todas as OE definidas, verifica-se a integração em zonas ameaçadas pelas cheias das seguintes localizações:

- a)** Vendas Novas;
- b)** Santarém;
- c)** CTA.

77) Nos termos do disposto na Lei da Água, entende-se por zonas ameaçadas pelas cheias “*as áreas contíguas à margem dos cursos de água ou do mar que se estendam até à linha alcançada pela maior cheia com probabilidade de ocorrência num período de retorno de um século*”⁶⁰.

78) De acordo com a referida Lei, as zonas inundáveis ou ameaçadas pelas cheias devem ser objecto de classificação específica e de medidas especiais de prevenção e protecção, delimitando-se graficamente as áreas em que é proibida a edificação e aquelas em que a edificação é condicionada, para segurança de pessoas e bens⁶¹.

79) Uma vez classificadas, as zonas inundáveis ou ameaçadas pelas cheias ficam sujeitas às interdições e restrições previstas na lei para as zonas adjacentes, nomeadamente as actuações e utilizações susceptíveis de perturbar os seus objectivos específicos, em termos de quantidade e qualidade das águas⁶².

⁶⁰ Cf. artigo 40.º, n.º 1 da Lei 58/2005.

⁶¹ Cf. artigo 40.º, n.º 2 da Lei 58/2005.

⁶² Cf., respectivamente, artigos 40.º, n.º 3 e 36.º, n.º 1 da Lei 58/2005.



80) A este propósito, importa assinalar que os instrumentos de planeamento de recursos hídricos e de gestão territorial devem demarcar as zonas inundáveis ou ameaçadas por cheias e identificar as normas que procederam à sua criação.

81) Na ausência da delimitação e classificação das zonas inundáveis ou ameaçadas por cheias, devem os instrumentos de planeamento territorial estabelecer as restrições necessárias para reduzir o risco e os efeitos das cheias, devendo estabelecer designadamente que as cotas dos pisos inferiores das edificações sejam superiores à cota local da máxima cheia conhecida.

82) É competência da APA a aplicação de medidas para redução dos caudais de cheia, de acordo com critérios e procedimentos normativos estabelecidos.

83) Até à aprovação da delimitação das zonas inundáveis ou ameaçadas pelas cheias, estão sujeitos a parecer vinculativo da APA o licenciamento de operações de urbanização ou edificação, quando se localizem dentro do limite da cheia, com período de retorno de 100 anos, ou de uma faixa de 100 m para cada lado da linha de água, quando se desconheça aquele limite.

84) É competência da APA, em articulação com a Autoridade Nacional de Protecção Civil, a criação de sistemas de alerta para salvaguarda de pessoas e bens.

i) Perímetros de protecção de captações de águas subterrâneas para abastecimento público

85) Analisadas as OE definidas, foram identificados perímetros de protecção (alargada) de captações de águas subterrâneas para abastecimento público em Santarém.



86) Nos termos do disposto na Lei da Água⁶³, as áreas limítrofes ou contíguas a captações de água devem ter uma utilização condicionada, de forma a salvaguardar a qualidade dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos utilizados^{64|65}.

87) Deste modo, a Lei da Água veio estabelecer medidas de protecção das captações de água subterrânea para abastecimento público de consumo humano, as quais se desenvolvem nos respectivos perímetros de protecção, que compreendem⁶⁶:

- a)** Zona de protecção imediata – área da superfície do terreno contígua à captação em que, para a protecção directa das instalações da captação e das águas captadas, todas as actividades são, por princípio, interditas;
- b)** Zona de protecção intermédia – área da superfície do terreno contígua exterior à zona de protecção imediata, de extensão variável, onde são interditas ou condicionadas as actividades e as instalações susceptíveis de poluírem, alterarem a direcção do fluxo ou modificarem a infiltração daquelas águas, em função do risco de poluição e da natureza dos terrenos envolventes;
- c)** Zona de protecção alargada - área da superfície do terreno contígua exterior à zona de protecção intermédia, destinada a proteger as águas de poluentes persistentes, onde as actividades e instalações são interditas ou condicionadas em função do risco de poluição.

88) Sendo certo que a declaração e a delimitação dos perímetros de protecção e das zonas adjacentes às captações de água para abastecimento público de consumo humano são objecto de legislação específica, que define as áreas abrangidas, as instalações e as

⁶³ Que transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2000/60/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro, e estabelecendo as bases e o quadro institucional para a gestão sustentável das águas.

⁶⁴ Cf. artigo 37.º, n.º 1 da Lei da Água.

⁶⁵ Tal condicionamento deverá encontrar-se reflectido nos planos de recursos hídricos e nos instrumentos especiais de gestão territorial, que podem conter programas de intervenção nas áreas limítrofes ou contíguas a captações de água do território nacional (cf. artigo 37.º, n.º 2 da Lei da Água).

⁶⁶ Cf. artigo 37.º, n.º 3 da Lei da Água.



actividades sujeitas a restrições⁶⁷.

- 89) Com efeito, o Decreto-Lei n.º 382/99, de 22 de Setembro, na redacção em vigor (“**DL 382/99**”), veio estabelecer as normas e os critérios para a delimitação de perímetros de protecção de captações de águas subterrâneas destinadas ao abastecimento público, i.e., perímetros de protecção, com a finalidade de proteger a qualidade das águas dessas captações.
- 90) Assim, entende-se por perímetro de protecção a “área contígua à captação na qual se interditam ou condicionam as instalações e as actividades susceptíveis de poluírem as águas subterrâneas” que engloba as zonas de protecção acima referidas⁶⁸.
- 91) Dispondo ainda que a delimitação dos perímetros de protecção de captações superficiais e subterrâneas destinadas ao abastecimento público de água para consumo humano é realizada de acordo com o disposto na Lei da Água, observando o estabelecido em portaria a aprovar pelo membro do Governo responsável pela área do ambiente⁶⁹.
- 92) Em matéria de servidões administrativas e restrições de utilidade pública, o DL 382/99 veio dispor o seguinte⁷⁰:

- a) “*Na zona de protecção imediata é interdita qualquer instalação ou actividade, com excepção das que têm por finalidade a conservação, manutenção e melhor exploração da captação. Nesta zona o terreno é vedado e tem que ser mantido limpo de quaisquer resíduos, produtos ou líquidos que possam provocar infiltração de substâncias indesejáveis para a qualidade da água de captação*”;

⁶⁷ Cf. artigo 37.º, n.º 6 da Lei da Água.

⁶⁸ Cf. artigo 3.º do DL 382/99.

⁶⁹ Cf. artigo 4.º, n.º 1 do DL 382/99, na redacção que lhe foi dada pelo RJURH (*vide* artigo 88.º), e ainda o artigo 43.º, n.º 1 do RJURH. *Vide* ainda a Portaria n.º 702/2009, de 6 de Julho, que estabelece os termos da delimitação dos perímetros de protecção das captações destinadas ao abastecimento público de água para consumo humano, bem como os respectivos condicionamentos.

⁷⁰ Cf. artigo 6.º, n.os 1 a 5, respectivamente, do DL 382/99.



- b) “Na zona de protecção intermédia podem ser interditas ou condicionadas as seguintes actividades e instalações quando se demonstrem susceptíveis de provocarem a poluição das águas subterrâneas [com relevo para o caso]:
- i) Edificações;
 - ii) Estradas e caminhos de ferro;
 - iii) Fossas de esgoto;
 - iv) Unidades industriais;
 - v) Pedreiras e quaisquer escavações”.
- c) “Na zona de protecção intermédia são interditas as seguintes actividades e instalações:
- i) Infra-estruturas aeronáuticas;
 - ii) Oficinas e estações de serviço de automóveis;
 - iii) Depósitos de materiais radioactivos, de hidrocarbonetos e de resíduos perigosos;
 - iv) Postos de abastecimento e áreas de serviço de combustíveis;
 - v) Transporte de hidrocarbonetos, de materiais radioactivos ou de outras substâncias perigosas;
 - vi) Canalizações de produtos tóxicos;
 - vii) Lixeiras e aterros sanitários”.
- d) “Na zona de protecção alargada podem ser interditas ou condicionadas as seguintes actividades e instalações quando se demonstrem susceptíveis de provocarem a poluição das águas subterrâneas [com relevo para o caso]:
- i) Colectores de águas residuais;
 - ii) Fossas de esgoto;
 - iii) Estações de tratamento de águas residuais;



- iv) *Infra-estruturas aeronáuticas;*
- v) *Oficinas e estações de serviço de automóveis;*
- vi) *Postos de abastecimento e áreas de serviço de combustíveis”;*
- e) “*Na zona de protecção alargada são interditas as seguintes actividades e instalações:*
 - i) *Transporte de hidrocarbonetos, de materiais radioactivos e de outras substâncias perigosas;*
 - ii) *Depósitos de materiais radioactivos, de hidrocarbonetos e de resíduos perigosos;*
 - iii) *Canalizações de produtos tóxicos;*
 - iv) *Refinarias e indústrias químicas;*
 - v) *Lixeiras e aterros sanitários”.*
- f) Na zona de protecção especial, definida sempre que se justifique, nomeadamente em zonas em que haja conexão hidráulica directa ou através de condutas cársicas ou fissuras, mediante a realização de estudos hidrogeológicos específicos, são interditas quaisquer actividades ou instalações dentro do respectivo perímetro de protecção⁷¹.
- g) Por último, nas zonas de protecção contra o avanço da cunha salina, podem ser limitados os caudais de exploração das captações existentes e interdita a construção⁷².

93) Deixa-se, ainda, a nota de que, quando se verificar a cessação do título de captação de água para abastecimento público e a respectiva desactivação, deixa de ser aplicada a correspondente zona de protecção associada, bem como os condicionamentos referidos no artigo 37.º da Lei da Água e na portaria acima referida⁷³.

⁷¹ Cf. artigos 3.º, n.º 6 e 6.º, n.º 6 do DL 382/99.

⁷² Cf. artigos 3.º, n.º 7 e 6.º, n.º 7 do DL 382/99.

⁷³ Cf. artigo 43.º, n.º 7 do RJURH.



j) Condutas adutoras

94) Analisadas as OE definidas, foi identificada uma Conduta Adutora na delimitação da OE de Santarém. A este propósito, o RPDM de Santarém em vigor vem estabelecer que a rede municipal de distribuição de água está sujeita às seguintes servidões e condicionamentos⁷⁴:

- a)** É interdita a construção ao longo de uma faixa de 10 m, medida para cada lado do traçado das condutas de adução ou adução-distribuição de água;
- b)** É interdita a construção ao longo da faixa de 3 m, medida para cada lado do traçado das condutas distribuidoras de água;
- c)** Fora das zonas urbanas é interdita a plantação de árvores ao longo da faixa de 10 metros, medida para cada lado do traçado das condutas de água. Nas áreas urbanas a largura da referida faixa será considerada caso a caso na apreciação dos projectos de arranjo dos espaços exteriores.

95) Nas zonas urbanas a distância mínima das outras infra-estruturas em relação às condutas adutoras será a seguinte⁷⁵:

- a)** Cabos eléctricos - 1 metro;
- b)** Cabos telefónicos - 1 metro;
- c)** Colectores de esgotos domésticos - 2,50 metros.

96) Não obstante, sempre que não seja possível cumprir as distâncias referidas no ponto imediatamente anterior, nos locais próximos das condutas de água, os colectores deverão ser maciçados com betão para protecção sanitária⁷⁶.

⁷⁴ Cf. artigo 20.º, n.º 1 do RPDM de Santarém.

⁷⁵ Cf. artigo 20.º, n.º 2 do RPDM de Santarém.

⁷⁶ Cf. artigo 20.º, n.º 3 do RPDM de Santarém.



k) Servidões militares (incluindo servidões aeronáuticas militares)

97) As servidões militares das zonas confinantes com organizações ou instalações militares ou de interesse para a defesa nacional são constituídas nos termos da Lei n.º 2 078, de 11 de Julho de 1955, regulamentada pelo Decreto-Lei n.º 45 986, de 22 de Outubro de 1964.

98) As servidões militares são constituídas, modificadas ou extintas, em cada caso, por decreto do Ministro responsável pela pasta da Defesa Nacional⁷⁷.

99) A área sujeita a servidão deve ser perfeitamente definida, determinando-se em toda a sua extensão, a partir do perímetro da área ocupada pela organização ou instalação considerada, e não pode exceder os 3 km, sendo de 1 km a largura da área, se outra não for indicada no decreto que constituir a servidão⁷⁸.

100) As organizações ou instalações militares pertencem ao domínio público do Estado, do qual só podem ser excluídas mediante desafectação. A desafectação de bens do domínio público militar terá de ser feita por decreto, tendo a cessação da dominialidade o efeito de fazer caducar as respectivas servidões⁷⁹.

101) Ordenado o estudo da constituição ou modificação de uma servidão militar, o departamento competente comunicará o respectivo despacho à câmara municipal do concelho a que pertencer a zona sujeita a servidão. A câmara municipal dará publicidade ao despacho para que os interessados possam pronunciar-se no prazo de 20 dias⁸⁰.

102) As servidões em zonas confinantes com organizações ou instalações afectas à realização de operações militares classificam-se em gerais e particulares, considerando-se gerais sempre que não seja feita essa especificação.

103) As servidões gerais compreendem a proibição de executar, sem licença da autoridade

⁷⁷ Cf. artigo 3.º da Lei n.º 2 078, de 11 de Julho de 1955.

⁷⁸ Cf. artigo 11.º da Lei n.º 2 078, de 11 de Julho de 1955.

⁷⁹ Cf. artigo 7.º da Lei n.º 2 078, de 11 de Julho de 1955.

⁸⁰ Cf. artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 46 986, de 22 de Outubro de 1964.



militar competente, os seguintes trabalhos e actividades: construções de qualquer natureza, mesmo que enterradas, subterrâneas ou aquáticas; alterações de qualquer forma, por meio de escavações ou aterros, do relevo e da configuração do solo; vedações, mesmo que sejam de sebe e como divisória de propriedades; plantações de árvores e arbustos; depósitos permanentes ou temporários de materiais explosivos ou perigosos que possam prejudicar a segurança da organização ou instalação. Estas servidões implicam ainda a proibição de executar, sem licença da autoridade militar competente: trabalhos de levantamento fotográfico, topográfico ou hidrográfico; sobrevoos de aviões, balões ou outras aeronaves; outros trabalhos ou actividades que possam inequivocamente prejudicar a segurança da organização ou instalação ou a execução das missões que competem às forças armadas. As mencionadas proibições não abrangem as obras de conservação de edificações⁸¹.

104) As servidões particulares compreendem a proibição de executar, sem licença da autoridade militar competente, os trabalhos e actividades anteriormente mencionados relativamente às servidões gerais que sejam especificados no decreto que constitua a servidão, em harmonia com as exigências próprias da organização ou instalação concretamente em causa⁸².

105) As zonas de segurança são zonas confinantes com organizações ou instalações afectas à preparação ou manutenção das forças armadas, nomeadamente em períodos de manobras ou de concentração, e de forem constituídas servidões.

106) Relativamente às infra-estruturas aeronáuticas militares (ou civis), e às correspondentes instalações de radiocomunicações eléctricas ou electrónicas, a zona de servidão poderá abranger, em qualquer dos casos, e no máximo, a área delimitada por um raio de 5 km a partir do ponto central que as define, prolongada, em relação aos aeródromos, por uma faixa até 10 km de comprimento e 2,5 km de largura, na direcção das entradas ou saídas das

⁸¹ Cf. artigo 9.º da Lei n.º 2 078, de 11 de Julho de 1955.

⁸² Cf. artigo 10.º da Lei n.º 2 078, de 11 de Julho de 1955



pistas⁸³.

107) Nos termos do artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 45 986, de 22 de Outubro de 1964, são aplicáveis às servidões militares relativas a aeródromos e instalações de apoio à aviação os artigos 4.º, 8.º, e 17.º do Decreto-lei n.º 45 987, de 22 de Outubro de 1964.

108) Analisadas todas as Opções Estratégicas definidas, verifica-se a integração em zonas abrangidas por servidões militares das seguintes localizações:

- a)** AHD⁸⁴;
- b)** Montijo⁸⁵;
- c)** CTA⁸⁶;

⁸³ Cf. artigo 11.º, n.º 3, da Lei n.º 2 078, de 11 de Julho de 1955

⁸⁴ De acordo com a Planta de Condicionantes do PDM de Lisboa, as zonas confinantes com o AHD encontram-se sujeitas a servidão militar- Aeródromo de Trânsito nº1 - 2ª Zona e Aeródromo de Trânsito nº1 - 1ªZona – nos termos do Decreto 48 542 de 24 Agosto 1968. De acordo com a Planta de Condicionantes do PDM de Lisboa, as zonas confinantes com o AHD encontram-se sujeitas à servidão militar aeronáutica – Base aérea n.º 6 do Montijo – prevista no Decreto n.º 42 090, de 7 de Janeiro de 1959.

De acordo com a Planta de Condicionantes do PDM de Lisboa, as zonas confinantes com o AHD encontram-se sujeitas à servidão militar aeronáutica – Depósito Geral de Material da Força Aérea, localizadas em Alverca do Ribatejo, município de Vila Franca de Xira –prevista no Decreto nº 48 542, de 24 Agosto 1968, alterado pelo Decreto n.º 3/2007, 2 de Março.

⁸⁵ A Base Aérea n.º 6 do Montijo, com zonas de protecção e área de servidão estabelecida pelo Decreto n.º 42 090, de 7 de Janeiro de 1959 (cf. artigo 81.º e Anexo I, Ficha C1 do RPDMM). Nessas zonas de protecção qualquer actividade ou forma de ocupação mencionada no decreto que instituir a servidão será condicionada à prévia autorização da entidade competente. Relativamente às zonas de protecção, o Decreto n.º 42 090 estabelece o seguinte: É estabelecida uma zona geral de protecção em volta do aeródromo do Montijo com a largura de 3 km medidos em toda a extensão a partir do perímetro da área ocupada pelo aeródromo. O referido Decreto prevê ainda a proibição de execução de determinados trabalhos e actividades sem prévia autorização da autoridade militar competente (cf. artigo 3.º) e outras limitações (cf. artigo 9.º)

⁸⁶ O RPDMM prevê que o Campo de Tiro de Alcochete se encontra sujeito a servidão militar pelo Decreto n.º 496/70, de 24 de Outubro, com zona de ampliação objecto de DUP, Despacho n.º 43/MDN/87. As instalações de interesse para



I) Serviços aeronáuticos civis

109) O n.º 3.º do artigo 11.º da Lei n.º 2078, de 11 de Julho de 1955 (“**Lei 2078**”), já visto a propósito do regime aplicável às servidões militares, é também aplicável a infra-estruturas aeronáuticas civis. Nesses termos, no que diz respeito às infra-estruturas aeronáuticas civis (e militares), e às correspondentes instalações de radiocomunicações eléctricas ou electrónicas, a zona de servidão poderá abranger, em qualquer dos casos, e no máximo, a área delimitada por um raio de 5 km a partir do ponto central que as define, prolongada, em relação aos aeródromos, por uma faixa até 10 km de comprimento e 2,5 km de largura, na direcção das entradas ou saídas das pistas⁸⁷.

110) As zonas confinantes com aeródromos civis e instalações de apoio à aviação civil estão sujeitas a servidões aeronáuticas nos termos do Decreto-Lei n.º 45 987, de 22 de Outubro de 1964 (“**DL 45 987**”) e, subsidiariamente, nos termos do regime estabelecido para as servidões militares no Decreto-Lei n.º 45 986, de 22 de Outubro de 1964⁸⁸. Estas servidões visam garantir a segurança e eficiência da utilização e funcionamento dos aeródromos civis e das instalações de apoio à aviação civil e a protecção das pessoas e bens à superfície⁸⁹. As zonas das servidões aeronáuticas e os limites de espaço aéreo por ela abrangidos são definidos para cada caso por forma a assegurar a realização dos fins vindos de mencionar, e tendo em conta as resoluções e recomendações internacionais aceites pelo Governo⁹⁰.

111) As servidões aeronáuticas classificam-se em gerais e particulares, considerando-se gerais

a defesa nacional, militares ou não (refinarias, depósitos de combustíveis, fábricas de armamentos, pólvora e explosivos e estabelecimentos industriais privados destinados a fins militares), estão sujeitas a servidões que podem ser particulares ou gerais, conforme são ou não especificados os condicionamentos nas áreas de servidão, no decreto que as instituir (cf. artigo 81.º e Ficha C1 do RPDM).

⁸⁷ Cf. artigo 11.º, n.º 3, da Lei 2078.

⁸⁸ Cf. artigo 11.º do DL 45 987.

⁸⁹ Cf. artigo 2.º do DL 45 987.

⁹⁰ Cf. artigo 7.º do DL 45 987.



sempre que não seja feita esta especificação⁹¹.

- 112)** As servidões gerais compreendem a proibição de executar sem licença da autoridade aeronáutica as actividades e trabalhos seguintes: construções de qualquer natureza, mesmo que sejam enterradas, subterrâneas ou aquáticas; alterações de qualquer forma, por meio de escavações ou aterros, do relevo e da configuração do solo; vedações, mesmo que sejam de sebe e como divisória de propriedades; plantações de árvores e arbustos; depósitos permanentes ou temporários de materiais explosivos ou perigosos que possam prejudicar a segurança da organização ou instalação; levantamento de postos, linhas ou cabos aéreos de qualquer natureza; montagem de quaisquer dispositivos luminosos; montagem e funcionamento de aparelhagem eléctrica, que não seja de uso exclusivamente doméstico; quaisquer outros trabalhos ou actividades que inequivocamente possam afectar a segurança da navegação aérea ou a eficiência das instalações de apoio à aviação civil.
- 113)** As servidões particulares compreendem a proibição de executar sem licença da autoridade aeronáutica aqueles dos trabalhos e actividades previstos relativamente às servidões gerais que forem especificados de harmonia com as exigências próprias do aeródromo ou instalação considerada⁹².
- 114)** Poderá ser ordenada a demolição ou alteração de construções ou outros trabalhos que, à data da constituição ou modificação de servidões respeitantes a aeródromos ou instalações de apoio à aviação, existam ou estejam em curso nas áreas a elas sujeitas, desde que tal se torne necessário para a segurança ou eficiência da utilização e funcionamento do aeródromo ou da instalação de apoio⁹³.
- 115)** São consideradas de utilidade pública as expropriações necessárias à execução das obras de construção ou ampliação de aeródromos e instalações de apoio à aviação civil⁹⁴.

⁹¹ Cf. artigos 3.º e 5.º do DL 45/987.

⁹² Cf. artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 45/987, de 22 de Outubro de 1964.

⁹³ Cf. artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 45/987, de 22 de Outubro de 1964.

⁹⁴ Cf. artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 45/987, de 22 de Outubro de 1964.



116) Analisadas todas as Opções Estratégicas definidas, verifica-se a integração em zonas abrangidas por servidões aeronáuticas civis das seguintes localizações:

- a) AHD e Montijo⁹⁵;
- b) Rio Frio⁹⁶.

m) Servidões da rede eléctrica

117) Nos termos do Decreto-Lei n.º 15/2022, de 14 de Janeiro, que estabelece a organização e o funcionamento do Sistema Eléctrico Nacional⁹⁷, “[o] regime das servidões administrativas de linhas eléctricas consta de legislação complementar, devendo o respectivo projecto ser submetido [...] no prazo de seis meses após a data da entrada em vigor do presente decreto-lei”⁹⁸, dispondo igualmente que, até à data da entrada em vigor de tal regulamentação, “mantém-se em vigor as disposições do Decreto-Lei n.º 43 335, de 19 de Novembro de 1960, na sua redacção actual, na matéria relativa à implantação de instalações eléctricas e à constituição de servidões”. Mantém-se igualmente em vigor o Decreto Regulamentar n.º 1/92, de 18 de Fevereiro, que aprova o Regulamento de Segurança das Linhas Eléctricas de Alta Tensão.

118) A distância a observar entre a linha e os diversos possíveis obstáculos é calculada nos termos dos artigos 27.º e seguintes do Decreto Regulamentar n.º 1/92, de 18 de Fevereiro, em função da tensão da linha e do objecto concretamente em causa, não tendo sido possível verificar

⁹⁵ Decreto n.º 48542, de 24 de Agosto de 1968, que sujeita a servidão militar e aeronáutica os terrenos confinantes com o Aeroporto de Lisboa.

⁹⁶ Cf. Decreto n.º 62/76, de 23 de Janeiro, que sujeita a servidão aeronáutica os terrenos adjacentes ao Aeroporto de Rio Frio, então assumido como NAL.

⁹⁷ Transpondo a Directiva (UE) 2019/944 e a Directiva (UE) 2018/2001

⁹⁸ Artigo 301.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 15/2022, de 14 de Janeiro.



n) Serviços de telecomunicações

- 119)** A importância das telecomunicações exige a concessão a determinadas estações emissoras ou receptoras de radiocomunicações a protecção indispensável à prossecução dos elevados fins de utilidade pública e de defesa nacional que lhes estão cometidos. Neste sentido, as zonas confinantes com os centros radioeléctricos nacionais que prossigam fins de reconhecida utilidade pública ficam sujeitas a servidões administrativas, denominadas radioeléctricas, e bem assim a outras restrições de utilidade pública, nos termos do Decreto-Lei n.º 597/73, de 7 de Novembro (“**DL 597/73**”).
- 120)** As áreas sujeitas a servidão radioeléctrica compreendem zonas de libertação e zonas de desobstrução.
- 121)** As zonas de libertação desdobram-se em zonas primárias, e zonas secundárias. As zonas de libertação primárias não podem exceder os 500m a contar dos limites do respectivo centro radioeléctrico, e são constituídas pelas áreas que confinam directamente com os limites dos centros radioeléctricos. As zonas de libertação secundárias não podem exceder os 4000m a contar dos limites do respectivo centro radioeléctrico, e são constituídas pelas áreas que circundam as zonas primárias⁹⁹.
- 122)** Nas zonas de libertação primárias é proibida, salvo autorização dada pela instância oficial competente, ouvida a entidade exploradora do centro radioeléctrico protegido, qualquer acção que envolva: a instalação ou manutenção, ainda que temporária, de estruturas ou outros obstáculos metálicos; a construção ou manutenção de edifícios ou de outros obstáculos cujo nível superior ultrapasse a cota máxima do terreno fixada no decreto que estabelecer a protecção do centro; o estabelecimento ou manutenção de árvores, culturas ou outros obstáculos que prejudiquem a propagação radioeléctrica do centro; a exigência de estradas abertas ao trânsito público ou de parques públicos de estacionamento de veículos

⁹⁹ Cf. artigo 7.º do DL 597/73.



motorizados; e a instalação ou manutenção de linhas aéreas. A instalação e utilização, nas zonas de protecção primárias, de qualquer aparelhagem eléctrica susceptível de prejudicar o funcionamento das instalações do respectivo centro, carecem sempre de prévia autorização da instância oficial competente¹⁰⁰.

123) As zonas de libertação secundárias estão sujeitas aos condicionamentos determinados pela instância oficial competente, nos termos do DL 597/73¹⁰¹.

124) A zona de desobstrução não deve ter mais de 50m, medidos na perpendicular para cada um dos lados da linha recta que une os dois centros. Nesta zona é proibida a implantação ou manutenção de edifícios ou de outros obstáculos que distem menos de 10m do elipsóide da 1.ª zona de Fresnel¹⁰².

125) A constituição de servidões radioeléctricas é efectivada, caso a caso, mediante decreto do Ministro responsável pela pasta das Comunicações, e do Secretário de Estado responsável pela pasta da Informação e Turismo¹⁰³.

126) O decreto que constitui a servidão deve fixar as cotas a observar nos condicionantes mencionados, incluir um levantamento topográfico da área considerada, à escala 1:25 000, com indicação da natureza e extensão da respectiva servidão e indicar, ainda: as entidades competentes para conceder as autorizações e para ordenar a demolição, remoção, abate, ou inutilização dos obstáculos perturbadores e para a aplicação administrativa das multas pelas infracções verificadas; as entidades para as quais cabe recurso hierárquico das decisões proferidas nos termos da alínea anterior; as entidades especialmente incumbidas de fiscalizar o cumprimento das disposições legais respeitantes às servidões consideradas.

127) Analisadas todas as OE definidas, verifica-se a integração em zonas abrangidas por servidões radioeléctricas das seguintes localizações:

¹⁰⁰ Cf. artigos 8.º e 9.º do DL 597/73.

¹⁰¹ Cf. artigo 10.º do DL 597/73

¹⁰² Cf. artigo 10.º do DL 597/73.

¹⁰³ Cf. artigo 14.º do DL 597/73.



a) AHD¹⁰⁴;

b) CTA¹⁰⁵.

o) Serviços ferroviários

128) Por razões de segurança do transporte rodoviário, considerou-se necessária a criação de um regime de serviços e restrições de utilidade pública para os proprietários ou vizinhos dos prédios confinantes com as linhas de caminho de ferro.

129) O Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de Novembro, estabelece o novo regime jurídico dos bens do domínio público ferroviário, incluindo as regras sobre a sua utilização, desaffectação, permuta e, bem assim, as regras aplicáveis às relações dos proprietários confinantes e população em geral com aqueles bens.

130) De acordo com o n.º 1 do artigo 1.º, integram o domínio público ferroviário os bens pertencentes à infra-estrutura ferroviária, designadamente, «as linhas férreas e ramais que constituem a rede ferroviária nacional» [alínea a)], «os edifícios das estações e dos apeadeiros» [alínea d)], ou «as dependências afectas às infra-estruturas e as destinadas à exploração comercial do serviço de transporte ferroviário de passageiros ou mercadorias» [alínea e)].

¹⁰⁴ Feixe Hertziano de Ligação Lisboa - Monte Gordo, Despacho Conjunto A-94/90-XI, de 21 de Setembro de 1990.

¹⁰⁵ De acordo com a Planta de Ordenamento do PDMM, na área de implantação do aeroporto localizada no concelho do Montijo encontra-se junto ao Centro Radioeléctrico. Nos termos do RPDM, ficam sujeitas a servidão radioeléctrica não só as áreas envolventes dos centros radioeléctricos — zonas de libertação — como as faixas que unem dois centros —faixas de desobstrução. As zonas de libertação destinam-se a proteger os centros radioeléctricos de obstáculos que prejudiquem a propagação das ondas radioeléctricas e a evitar perturbações electromagnéticas que afectem a recepção dessas ondas. Referência do local sujeito a servidão no concelho do Montijo. — Centro Retransmissor de Radiodifusão Sonora em Ondas Curtas, da RDP, em São Gabriel — freguesia de Canha (cf. artigo 77.º e Ficha B9 do Anexo I do RPDM do Montijo).



131) Da existência de servidão ferroviária incidente sobre o Activo resulta (cf. artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de Novembro e *in casu*, o disposto no artigo 31.º do PDMS, artigo 38º e 46 do PDMVN):

- a)** Em matéria de edificações, aterros, depósitos de materiais ou plantação de árvores:
 - i)** A proibição de fazer construções, edificações, aterros, depósitos de materiais ou plantação de árvores a distância inferior a 10m contada:
 - (1)** Da aresta superior do talude de escavações ou da aresta inferior do talude do aterro;
 - (2)** De uma linha traçada a 4m da aresta exterior do carril mais próximo, na ausência dos pontos de referência indicados no ponto anterior.
 - ii)** Quando se verifique que a altura das construções, edificações, aterros, depósitos de terras ou árvores é superior, real ou potencialmente, a 10m, a distância a salvaguardar deverá ser igual à soma da altura, real ou potencial;
 - iii)** Proibição de fazer escavações, qualquer que seja a profundidade, a menos de 5 m da linha férrea;
 - iv)** Se a linha férrea estiver assente em aterro, a escavação não pode ocorrer senão a uma distância equivalente a uma vez e meia a altura do aterro;
 - v)** Quando a profundidade das escavações ultrapasse os 5m de profundidade, a distância a salvaguardar deve ser igual à soma da profundidade.
 - vi)** Interdição de instalação a edifícios industriais a distância inferior a 40m da linha de caminho-de-ferro;
- b)** Necessidade de parecer da CP - Caminhos de Ferro Portugueses, E. P, enquanto não for definida uma faixa superior, nas seguintes situações, para as construções/ampliações de construções existentes:



- i) Todos os casos que se situem até 50m de um e de outro lado do caminho de ferro, contados a partir da actual entrevia, no troço compreendido entre o limite sul do concelho e a sede municipal;
- ii) No troço ferroviário restante, distância de 30 m.

132) Analisadas todas as OE definidas, verifica-se a existência de servidões ferroviárias nas localizações de Santarém, Vendas Novas e Rio Frio.

p) Servidões Rodoviárias

(1) Estradas Nacionais

133) As estradas integram o domínio público por directa imposição constitucional, nos termos do artigo 84.º da CRP, estando em causa o domínio público rodoviário. De acordo com a norma constitucional, caberá à lei definir as estradas que integram o domínio público do Estado, o domínio público das regiões autónomas e o domínio público das autarquias locais, bem como o respectivo regime, condições de utilização e limites.

134) A Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril, aprovou o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (“EERRN”), estabelecendo as regras que visam a protecção da estrada e a respectiva zona envolvente e fixando as condições de segurança e de circulação dos seus utilizadores e as de exercício das actividades relacionadas com a sua gestão, exploração e conservação.

135) Ademais, o EERRN estabelece o regime jurídico dos bens que integram o domínio público rodoviário do Estado e o regime sancionatório aplicável aos comportamentos ou actividades de terceiros que sejam lesivos desses bens ou direitos com eles conexos, bem como às situações de incumprimento.

136) As disposições constantes do EERRN aplicam-se às estradas que integram a rede rodoviária nacional e, bem assim, às estradas regionais, estradas nacionais desclassificadas, ainda não entregues aos municípios, e ligações à rede rodoviária nacional.



137) Nos terrenos confinantes com as estradas classificadas pelo EERRN, a servidão é constituída com a publicação no Diário da República, pelo IMT, I.P., da declaração de aprovação do estudo prévio de uma estrada da rede rodoviária nacional e da planta parcelar.

138) Após a publicação do acto declarativo de utilidade pública e da respectiva planta parcelar, as zonas de servidão *non aedificandi* das novas estradas, bem como das estradas já existentes, passam a ser as seguintes¹⁰⁶:

a) Servidão *non aedificandi*:

- i)** Auto-estradas e vias rápidas: 50 m para cada lado do eixo da estrada e nunca a menos de 20 m da zona da estrada;
- ii)** IP: 50 m para cada lado do eixo da estrada ou dentro da zona de servidão de visibilidade e nunca a menos de 20 m da zona da estrada;
- iii)** IC: 35 m para cada lado do eixo da estrada ou dentro da zona de servidão de visibilidade e nunca a menos de 15 m da zona da estrada;
- iv)** Estradas nacionais: 20m para cada lado do eixo da estrada ou dentro da zona de servidão de visibilidade e nunca a menos de 5m da zona da estrada.
- v)** Nós de ligação: círculo de 150m de raio centrado na intersecção dos eixos das vias, qualquer que seja a classificação destas.

139) Por razões socioeconómicas, devidamente fundamentadas, ou topográficas, o IMT, I. P., pode definir, em extensões significativas e perfeitamente delimitadas, zonas de servidão *non aedificandi* inferiores às supra-referidas, após pronúncia da administração rodoviária e da autarquia¹⁰⁷.

140) No âmbito das servidões rodoviárias, a realização de obras ou actividades dentro da área de jurisdição, mas fora do domínio público rodoviário, fica sujeita a autorização da

¹⁰⁶ Cf. artigo 32.º, n.º 8 do EERRN.

¹⁰⁷ Cf. artigo 32.º, n.º 15 do EERRN.



administração rodoviária, quando essas obras ou actividades decorram fora da zona da estrada mas dentro das zonas de servidão rodoviária¹⁰⁸.

141) No âmbito da zona de respeito¹⁰⁹, a realização de obras ou actividades dentro da área de jurisdição mas fora do domínio público rodoviário fica sujeita a parecer vinculativo da Administração Rodoviária o qual deve incidir sobre as obras e actividades de carácter industrial, comercial, habitacional, lúdicas e outras que possam influenciar directa ou indirectamente a fluidez do tráfego e a segurança da circulação¹¹⁰.

142) Analisadas todas as OE definidas, verifica-se a existência de servidões rodoviárias nas localizações do CTA, Santarém, Vendas Novas e Rio Frio.

(2) Estradas e Caminhos Municipais

143) Ao nível municipal, as estradas integram as redes municipais mediante protocolos a celebrar entre a autoridade rodoviária e as câmaras municipais, mantendo-se sob tutela da autoridade rodoviária enquanto não forem recebidas pelas autarquias. As estradas municipais continuam a reger-se pelo Regulamento Geral das Estradas e Caminhos municipais, aprovado pela Lei n.º 2110, de 19 de Agosto de 1961 (“**Lei 2110**”).

144) As redes de vias municipais são classificadas em Estradas Municipais e em Caminhos Municipais, cuja constituição de servidões segue o regime previsto na Lei 2110.

¹⁰⁸ Cf. artigo 42.º, n.º 2, alínea a) do EERRN.

¹⁰⁹ Considera-se zona de respeito “*a faixa de terreno com a largura de 150 m para cada lado e para além do limite externo da zona de servidão non aedificandi, na qual é avaliada a influência que as atividades marginais à estrada podem ter na segurança da circulação, na garantia da fluidez do tráfego que nela circula e nas condições ambientais e sanitárias da sua envolvente*” (cf. artigo 3.º, alínea vv) do EERRN).

¹¹⁰ Cf. artigo 42.º, n.º 2, alínea b) do EERRN.



145) Para as zonas de servidão *non aedificandi*, o EERN determina que nos terrenos à margem das vias municipais denominados zonas *non aedificandi*, não é permitido efectuar quaisquer construções dentro dos limites, a saber:¹¹¹

- i) Estradas Municipais: faixas com servidão *non aedificandi* limitadas de cada lado da via por uma linha que dista do seu eixo 6 metros;
- ii) Caminhos Municipais: faixas com servidão *non aedificandi* limitadas de cada lado da via por uma linha que dista do seu eixo 4,5 metros.

146) Consoante se trate de estradas ou caminhos municipais as Câmaras Municipais, podem alargar as faixas, respectivamente, até ao máximo de 8 e 6 metros, para cada lado do eixo, na sua totalidade ou apenas em alguma ou algumas das vias municipais.¹¹²

147) Não é permitido efectuar construções nas zonas de visibilidade do interior das concordâncias das ligações ou cruzamentos com outras comunicações rodoviárias.

148) Existem, no entanto, excepções à construção em zonas *non aedificandi* e condicionamento da implantação de edificações e actividades a afastamentos mínimos das vias municipais¹¹³.

149) As estradas e caminhos municipais têm faixas de protecção que se destinam a garantir a segurança, circulação e a permitir a realização de futuros aglomerados, obras de beneficiação, entre outros.

150) Neste sentido as faixas de respeito, estão sujeitas a licenciamento municipal, as actividades de construção, reconstrução ou reparação de edifícios e vedações ou execução de trabalhos de qualquer natureza, até 8 e 6 metros, respectivamente, para estradas e caminhos municipais, além da linha limite da zona da via municipal¹¹⁴.

¹¹¹ Cf. artigo 58º, n.º 1 da Lei 2110.

¹¹² Cf. artigo 58º da Lei 2110.

¹¹³ Cf. artigos 58.º e 61.º da Lei 2110.

¹¹⁴ Cf. artigo 79.º da Lei 2110.



151) Analisadas todas as OE definidas, verifica-se a existência de servidões rodoviárias nas localizações de Montijo, Santarém e Vendas Novas.

q) Servidões de Marcos Geodésicos

152) Todos os vértices geodésicos pertencentes à Rede Geodésica Nacional (“**RGN**”) e todas as marcas de nivelamento pertencentes à Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão (“**RNGAP**”), são da responsabilidade da Direcção-Geral do Território (“**DGT**”).

153) A sinalização geodésica é, ainda, objecto da constituição de servidões destinadas a salvaguardar a visibilidade dos respectivos vértices ou marcos geodésicos, nos termos previstos no Decreto-Lei nº 143/82, de 26 de Abril (“**DL 143/82**”), com as seguintes implicações:

- a)** Sujeição à possibilidade de intervenção, promovida pela actual DGT, para “*corte das árvores que impeçam a execução dos trabalhos de observação*” e de “*obstáculos facilmente removíveis, tais como medas de palha, construções abarracadas de carácter não permanente e outras de natureza semelhante*”, mediante indemnização¹¹⁵;
- b)** Proibição do “*proprietário ou usufrutuário dos terrenos situados dentro da zona de respeito fazer plantações, construções e outras obras ou trabalhos de qualquer natureza que impeçam a visibilidade das direcções constantes das minutas da triangulação revista*”¹¹⁶, sem prévia autorização da DGT¹¹⁷, definindo-se tal zona de respeito por “*uma zona circunjacente ao sinal, nunca inferior a 15 m de raio*”¹¹⁸, concretamente “*definida*

¹¹⁵ Cf. artigo 20.º do DL 143/82.

¹¹⁶ Cf. artigo 22.º, n.º 1 do DL 143/82.

¹¹⁷ Cf. artigo 23.º do DL 143/82.

¹¹⁸ Cf. artigo 22.º, n.º 4 do DL 143/82.



em função da visibilidade que deve ser assegurada ao sinal entretanto construído, de acordo com as respectivas minutas de triangulação”¹¹⁹,

- c) Fica proibida a “*qualquer entidade pública ou particular a utilização de marcos geodésicos, de triangulação cadastral ou outras referências que impeçam ou dificultem a normal função daqueles sinais*”¹²⁰.

154) Nas localizações do CTA, Vendas Novas e em Rio Frio, encontram-se marcos geodésicos conflituantes com a proposta de localização de infra-estrutura aeroportuária.

155) Atento o que antecede, haverá que assegurar a compatibilização do projecto das OE com a localização do marco geodésico ou, alternativamente, ser promovida uma solução de revisão da sinalização geodésica, em termos concertados com a DGT.

r) **Sistema de defesa contra fogos rurais**

156) Estando parte das delimitações das OE classificada como de alta ou muito alta perigosidade de incêndio, em especial na zona proposta para a implantação do NAL (v.g. Rio Frio, CTA, Santarém), são, em regra, interditos os usos e as acções que se traduzam em operações de loteamento e obras de edificação¹²¹.

157) Adicionalmente, ao abrigo da Carta Nacional de Perigosidade de Incêndio Rural, subsistem algumas manchas de alto risco de perigosidade de incêndio na zona proposta para a implantação do novo edifício aeroportuário (a referida Carta encontra-se com seus efeitos

¹¹⁹ cf. artigo 22.º, n.º 3 do DL 143/82.

¹²⁰ Cf. artigo 24.º do DL 143/82.

¹²¹ Cf. artigos 42.º, n.º 2 e 60.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de Outubro, que aprovou o novo Sistema de Gestão Integrada de Fogos Rurais (“**SGIFR**”), em vigor desde Janeiro de 2022, e 16.º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de Junho, que aprovou o anterior Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios (“**SNDFCI**”).



suspensos até a adaptação das áreas prioritárias de prevenção e segurança à realidade territorial pelas comissões sub-regionais de gestão integrada de fogos rurais¹²²).

158) Poderá, todavia, ser admitida a construção:

- a) Em áreas prioritárias de prevenção e segurança, para “[o]bras com fins não habitacionais que pela sua natureza não possuam alternativas de localização, designadamente infra-estruturas de redes de defesa contra incêndios, vias de comunicação, instalações e estruturas associadas de produção e de armazenamento de energia eléctrica, infra-estruturas de transporte e de distribuição de energia eléctrica e de transporte de gás e de produtos petrolíferos, incluindo as respectivas estruturas de suporte, instalações de telecomunicações e instalações de sistemas locais de aviso à população”, caso seja possível comprovar a falta de alternativa de localização em outras zonas¹²³.
- b) Fora de áreas prioritárias de prevenção e segurança, quando se situem em solo rústico e território florestal ou a menos de 50 m de territórios florestais, mediante:
 - i) O cumprimento de um conjunto de condições cumulativas – a saber¹²⁴:
 - (1) Adopção interessado de uma faixa de gestão de combustível com a largura de 50 m em redor do edifício ou conjunto de edifícios;
 - (2) Afastamento à estrema do prédio, ou à estrema de prédio confinante pertencente ao mesmo proprietário, nunca inferior a 50 m, no caso de obras de construção.
 - (3) Adopção de medidas de protecção relativas à resistência do edifício à passagem do fogo, de acordo com os requisitos estabelecidos por despacho do presidente da ANEPC e a constar em ficha de segurança ou projecto de especialidade no âmbito do regime jurídico de segurança contra incêndio em edifícios, de acordo

¹²² Cf. artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 49/2022, de 19 de Julho.

¹²³ Cf. artigo 60.º, n.º 2, alínea c) do SGIFR.

¹²⁴ Cf. artigo 61.º, n.º 1 do SGIFR.



com a categoria de risco, sujeito a parecer obrigatório da entidade competente e à realização de vistoria;

- (4) Adopção de medidas relativas à contenção de possíveis fontes de ignição de incêndios no edifício e respectivo logradouro.
- ii) Reclassificação do solo rústico como solo urbano, nos termos da lei¹²⁵.

s) **Estabelecimentos com substâncias perigosas¹²⁶**

159) Analisadas as Opções Estratégicas definidas, verifica-se que a localização do AHD se insere em espaço onde está instalado um estabelecimento com substâncias perigosas, destinado ao abastecimento de combustível para aeronaves¹²⁷.

160) Dito isto, importa ter presente que, nos termos do Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de Agosto (“**DL 150/2015**”)¹²⁸, deverão ser mantidas distâncias de segurança adequadas entre

¹²⁵ Cf. artigo 61.º, n.º 5 do SGIFR.

¹²⁶ Embora exista ainda um regime aplicável aos estabelecimentos de fabrico e armazenagem de produtos explosivos (*vide* Decreto-Lei n.º 139/2002, de 17 de Maio, que aprovou o Regulamento de Segurança dos Estabelecimentos de Fabrico e de Armazenagem de Produtos Explosivos e revoga o Decreto-Lei n.º 142/79, de 23 de Maio, e as Portarias n.ºs 29/74, de 16 de Janeiro, 831/82, de 1 de Setembro, e 506/85, de 25 de Julho), não identificámos a existência de tais estabelecimentos na área de delimitação das OE.

¹²⁷ Não obstante, o regime aqui previsto aplicar-se-á caso venha a verificar-se a necessidade de instalar um estabelecimento semelhante para o abastecimento de combustível para aeronaves em qualquer uma das OE.

¹²⁸ O DL 150/2015 estabelece o regime de prevenção de acidentes graves que envolvem substâncias perigosas e de limitação das suas consequências para a saúde humana e para o ambiente, transpondo a Directiva n.º 2012/18/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de Julho de 2012, relativa ao controlo dos perigos associados a acidentes graves que envolvem substâncias perigosas. Da referida directiva, resulta que os “*Estados-Membros asseguram que os objectivos de prevenção de acidentes graves e de limitação das suas consequências para a saúde humana e para o ambiente são tidos em conta nas suas políticas de afectação ou utilização dos solos e/ou noutras políticas pertinentes. Prosseguem esses objectivos através do controlo: a) Da implantação dos novos estabelecimentos; b) Das alterações dos estabelecimentos abrangidas pelo artigo 11.º; c) Do novo ordenamento da área, como vias de circulação, locais de*



os estabelecimentos abrangidos pelo referido decreto-lei e as zonas residenciais, locais de utilização pública, vias de comunicação e, quando aplicável, as zonas ambientalmente sensíveis¹²⁹. Para o efeito, o DL 150/2015 define as zonas de perigosidade em função da quantidade e da perigosidade das substâncias perigosas presentes nos estabelecimentos, distinguindo-se¹³⁰:

- a)** Primeira zona de perigosidade: a zona no exterior do estabelecimento onde em caso de acidente grave possam ocorrer efeitos letais na saúde humana;
 - b)** Segunda zona de perigosidade: a zona no exterior do estabelecimento onde em caso de acidente grave possam ocorrer efeitos irreversíveis na saúde humana
- 161)** As câmaras municipais deverão assegurar a manutenção das distâncias de segurança através da aplicação dos critérios de ocupação a definir por portaria¹³¹, quando procedem¹³²:
- a)** À elaboração, revisão e alteração de planos municipais de ordenamento do território

utilização pública e zonas residenciais nas imediações de estabelecimentos, sempre que o local de implantação ou o ordenamento da área possam estar na origem de um acidente grave ou aumentar o risco da sua ocorrência ou de agravar as suas consequências". Adicionalmente, decorre ainda da referida directiva que "os Estados-Membros asseguram que a sua política de afectação ou de utilização do solo ou outras políticas pertinentes, bem como os procedimentos de execução dessas políticas, têm em conta a necessidade, a longo prazo, de: a) Manter distâncias de segurança adequadas entre, por um lado, os estabelecimentos abrangidos pela presente directiva e, por outro, as zonas residenciais, os edifícios e as zonas de utilização pública, as zonas de recreio e lazer e, na medida do possível, as principais vias de circulação; b) Proteger as zonas naturais de interesse particular, ou com características particularmente sensíveis, situadas nas imediações dos estabelecimentos, se for caso disso, através do estabelecimento de distâncias de segurança adequadas ou de outras medidas adequadas; c) No caso dos estabelecimentos existentes, tomar medidas técnicas complementares nos termos do artigo 5.º, de modo a não aumentar os riscos para a saúde humana e para o ambiente".

¹²⁹ Cf. artigo 7.º, n.º 1 do DL 150/2015.

¹³⁰ Cf. artigo 7.º, n.º 2 do DL 150/2015.

¹³¹ Até à presente data, a referida Portaria não foi aprovada.

¹³² Cf. artigo 10.º, n.º 1 do DL 150/2015.



(PMOT)¹³³;

- b) Ao licenciamento, autorização ou aceitação de comunicação prévia de operações urbanísticas situadas nas zonas de perigosidade dos estabelecimentos, nomeadamente de vias de circulação, de locais de utilização pública e de zonas residenciais, que possam estar na origem de um acidente grave ou aumentar o risco da sua ocorrência ou de agravar as suas consequências.
- 162) Adicionalmente, as entidades com competência na atribuição de licença, autorização ou concessão de uso de áreas ou de implantação de equipamentos ou infra-estruturas não abrangidas pelo RJUE deverão assegurar a manutenção das distâncias de segurança, através da aplicação dos critérios acima referidos, quando procedem à emissão dessas licenças, autorizações ou concessões em áreas abrangidas pelas zonas de perigosidade associadas aos estabelecimentos¹³⁴.
- 163) Importa ainda ter presente que as zonas de perigosidade associadas aos estabelecimentos abrangidos pelo DL 150/2015 deverão encontrar-se reflectidas num cadastro criado para o efeito pela APA, I.P.¹³⁵

3. Condicionantes decorrentes do quadro normativo comunitário em matéria de transportes

- 164) O estudo da solução para o NAL deve ainda tomar em consideração um conjunto de condicionamentos provenientes do Direito da União Europeia (“**DUE**”), em matéria de desenvolvimento das infra-estruturas e redes de transportes¹³⁶. Desde logo:

¹³³ Sendo certo que as zonas de perigosidade associadas aos estabelecimentos deverão ser integradas nas plantas de condicionantes dos Planos Municipais de Ordenamento do Território (cf. artigo 10.º, n.º 2 do DL 150/2015).

¹³⁴ Cf. artigo 10.º, n.º 4 do DL 150/2015.

¹³⁵ Cf. artigo 12.º, n.ºs 1 e 2 do DL 150/2015.

¹³⁶ As competências da UE nessas matérias decorrem dos artigos 4.º, alínea g), 13.º, 58.º, 90.º e ss., 170.º e ss., 177.º e 207.º, n.º 5 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (“**TFUE**”).



- a) O Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (“**RTE-T**” e “**REG 1315/2013**”), estabelece um conjunto de objectivos, princípios e prioridades aplicáveis ao desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e, conxamamente¹³⁷; e
- b) O Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Julho de 2021, que cria o Mecanismo Interligar a Europa (“**MIE**” e “**REG 2021/1153**”), destinado a “*acelerar os investimentos no domínio das redes transeuropeias e alavancar financiamento proveniente dos sectores público e privado*”¹³⁸.

165) A RTE-T assenta na “*implantação de uma rede de estrutura dupla, com uma abordagem metodológica coerente e transparente, composta por uma rede global e uma rede principal*”¹³⁹, em que:

- a) “*A rede global é composta por todas as infra-estruturas de transporte existentes e planeadas da rede transeuropeia de transportes, bem como por medidas destinadas a promover uma utilização eficiente e sustentável, do ponto de vista social e ambiental,*

¹³⁷ Importa referir que o REG 1315/2013 se encontra em revisão, na sequência de proposta legislativa apresentada pela Comissão Europeia (COM/2021/812 final), alterada na sequência do início da Guerra na Ucrânia (COM/2022/384 final), para efeitos de execução do *European Green Deal* assumido como vector determinante do programa político da Comissão Europeia (COM/2019/640 final), em que, *inter alia*, se assume a criação de aeroportos com *emissões zero* e que se constituam como “*plataformas multimodais da mobilidade e dos transportes, interligando todos os modos de transporte pertinentes, o que melhorará a qualidade do ar a nível local, contribuindo assim para melhorar a saúde dos residentes*” (cf. Ponto 24 da COM/2021/812 final), e o propósito de tornar “*mais ecológica a circulação em terra nos aeroportos*” (cf. Ponto 25 da COM/2021/812 final).

¹³⁸ Para além de tais actos normativos, releva ainda a Directiva (UE) 2021/1187 do Parlamento Europeu e do Conselho de 7 de Julho de 2021 que estabelece medidas para facilitar a realização da rede transeuropeia de transportes, tendente à adopção de medidas de optimização administrativa para os procedimentos de licenciamento em cada Estado Membro, bem como ao reconhecimento do estatuto prioritário dos projectos da RTE-T para efeitos de tramitação administrativa.

¹³⁹ Cf. artigo 6.º, n.º 1 do REG 1315/2013.



*dessa mesma infra-estrutura*¹⁴⁰; e

- b) “A rede principal é composta pelas partes da rede global estrategicamente mais importantes para atingir os objectivos de desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes”¹⁴¹.

166) O Aeroporto de Lisboa faz parte dos Aeroportos da Rede Principal da RTE-T sujeitos à obrigação de interligação “às infra-estruturas de transporte ferroviário e rodoviário da rede transeuropeia de transportes até 31 de Dezembro de 2050, salvo se limitações físicas o impedirem”, mais devendo, “[t]endo em conta a procura potencial de tráfego (...) ser integrados, se possível, na rede ferroviária de alta velocidade”¹⁴². De igual modo, Lisboa também é qualificada como Nό de Ligação da Rede Principal¹⁴³. Para além disso, Lisboa e o respectivo aeroporto encontram-se num Corredor da Rede Principal¹⁴⁴, mais precisamente

¹⁴⁰ Cf. artigo 6.º, n.º 2 do REG 1315/2013.

¹⁴¹ Cf. artigo 6.º, n.º 3 do REG 1315/2013.

¹⁴² Cf. Anexo II, Parte 2 e artigo 41.º, n.º 3 do REG 1315/2013.

¹⁴³ Os nós de ligação da rede principal incluem: “a) os nós urbanos, nomeadamente os seus portos e aeroportos; b) os portos marítimos e os portos das vias navegáveis interiores; c) os pontos de travessia de fronteiras com países vizinhos; d) os terminais rodoferroviários; e e) os aeroportos destinados a mercadorias e a passageiros” (cf. artigo 41.º, n.º 1 do REG 1315/2013). A inclusão de Lisboa como nó de ligação da rede principal resulta do Anexo II, Parte 1 do REG 1315/2013.

¹⁴⁴ Os quais “são um instrumento destinado a facilitar a implantação coordenada da rede principal”, devendo centrar-se na integração modal, na interoperabilidade e no desenvolvimento coordenado da infra-estrutura, nomeadamente nos troços transfronteiriços e nos pontos de estrangulamento (cf. artigo 42.º, n.º 1 do REG 1315/2013). A acrescer, os corredores “devem permitir aos Estados-Membros a adopção de uma abordagem coordenada e sincronizada no que respeita aos investimentos na infra-estrutura, de modo a gerir as capacidades da forma mais eficiente possível” e “apoiar a implantação de sistemas de gestão de tráfego interoperáveis a nível global, e, se adequado, recorrer à inovação e às novas tecnologias” (cf. artigo 42.º, n.º 2 do REG 1315/2013) e “abrangem os fluxos de longa distância mais importantes dessa rede e visam, em especial, melhorar as ligações transfronteiriças no interior da União” (cf. artigo 43.º, n.º 1 do REG 1315/2013). Devem, ainda, “ser multimodais e abertos à inclusão de todos os modos de transporte” e “atravessar pelo menos duas fronteiras e envolver, se possível, pelo menos três modos de transporte, incluindo, se adequado, as auto-estradas do mar” (cf. artigo 43.º, n.º 2 do REG 1315/2013).



no Corredor Atlântico¹⁴⁵.

167) A essa luz, importa recordar que são elegíveis para apoio financeiro da UE, nos termos do REG 2021/1153, as “*acções que implementem a rede principal (...), incluindo as acções relacionadas com as ligações transfronteiriças e as ligações em falta (...) e com nós urbanos, plataformas logísticas multimodais, portos marítimos, portos interiores, terminais rodoviários e ligações a aeroportos da rede principal, na acepção do anexo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013*”, enquanto “*acções relacionadas com redes eficientes, interligadas, interoperáveis e multimodais para o desenvolvimento das infra-estruturas ferroviárias, rodoviárias, das vias navegáveis interiores e marítimas*”¹⁴⁶.

168) Nos termos do já aludido regulamento comunitário que enquadra a RTE-T, é definido o

¹⁴⁵ Cf. Anexo I, Parte I, do Regulamento (UE) n.º 1316/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Dezembro de 2013, que cria o Mecanismo Interligar a Europa (“**REG 1316/2013**”), ex vi artigo 44.º, n.º 1 do REG 1315/2013.

¹⁴⁶ Cf. artigo 9.º, n.º 2, alínea a), subalínea i) do REG 2021/1153. Com menor relevância, os sistemas de gestão do tráfego aéreo, nomeadamente os decorrentes do sistema de Investigação sobre a Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu (SESAR) também são elegíveis, enquanto acções de apoio aos sistemas de aplicações telemáticas e relacionadas com a mobilidade inteligente, interoperável, sustentável, multimodal, inclusiva, acessível, segura e protegida – cf. artigo 9.º, n.º 2, alínea a), subalínea i) do REG 2021/1153. Importa chamar a atenção para a circunstância do financiamento em causa estar dependente do contributo para a consecução dos objectivos gerais – i.e., “*construir, desenvolver, modernizar e completar as redes transeuropeias nos sectores dos transportes e da energia e no sector digital, bem como facilitar a cooperação transfronteiriça no domínio das energias renováveis, tendo em conta os compromissos de descarbonização a longo prazo e os objectivos de reforçar a competitividade europeia; o crescimento inteligente, sustentável e inclusivo, a coesão territorial, social e económica e o acesso ao mercado interno e a sua integração, com ênfase em facilitar as sinergias entre os sectores dos transportes e da energia e o sector digital*” (cf. artigo 3.º, n.º 1, ex vi artigo 9.º, n.º 1 do REG 2021/1153) – e específicos no sector dos transportes – i.e. “*contribuir para o desenvolvimento de projectos de interesse comum no domínio das redes e infra-estruturas eficientes, interligadas e multimodais para uma mobilidade inteligente, interoperável, sustentável, inclusiva, acessível, segura e protegida, em conformidade com os objectivos do Regulamento (UE) n.º 1315/2013*” e “*adaptar partes da RTE-T para a dupla utilização da infra-estrutura de transportes, com vista a melhorar a mobilidade civil e militar*”[cf. artigo 3.º, n.º 2, alínea a), ex vi artigo 9.º, n.º 1 do REG 2021/1153] do MIE e, “*tendo simultaneamente em conta os compromissos de descarbonização a longo prazo*” (cf. artigo 9.º, n.º 1 do REG 2021/1153).



seguinte conjunto de objectivos¹⁴⁷:

- a) Em geral, a “rede transeuropeia de transportes deve reforçar a coesão social, económica e territorial da União e contribuir para a criação de um espaço único europeu dos transportes eficiente e sustentável, que proporcione mais benefícios aos seus utilizadores e que apoie o crescimento inclusivo”;
- b) Em termos específicos, há lugar a um desdobramento de quadro categorias de objectivos:
 - i) **Coesão**, envolvendo contributos quanto a: “i) a acessibilidade e interligação de todas as regiões da União, incluindo as remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas e montanhosas, bem como as zonas pouco povoadas”; ii) a redução das disparidades na qualidade das infra-estruturas entre os Estados-Membros; iii) tanto para passageiros como para mercadorias, o estabelecimento de interligações, por um lado, entre as infra-estruturas de transportes destinadas ao tráfego de longa distância, e, por outro lado, as destinadas ao tráfego regional e local; iv) uma infra-estrutura de transportes que reflecta as situações específicas nas diferentes zonas da União e permita uma cobertura equilibrada de todas as regiões europeias”.
 - ii) **Eficiência**, mediante “i) a eliminação dos estrangulamentos e a realização das ligações em falta, tanto a nível das infra-estruturas de transportes como dos pontos de ligação entre elas, nos territórios dos Estados-Membros e entre os Estados-Membros; ii) a interligação e a interoperabilidade das redes de transportes nacionais; iii) a integração e interligação optimizadas de todos os modos de transporte; iv) a promoção de transportes economicamente eficientes e de elevada qualidade, que contribuam para níveis de crescimento económico e de competitividade mais elevados; v) a utilização eficiente das infra-estruturas novas e existentes; vi) a aplicação de conceitos tecnológicos e operacionais inovadores e economicamente eficientes”.

¹⁴⁷ Cf. artigo 4.º do REG 1315/2013.



- iii) **Sustentabilidade**, mediante “*i) o desenvolvimento de todos os modos de transporte de forma coerente com a sua sustentabilidade e eficiência económica a longo prazo; ii) a contribuição para os objectivos consistentes em assegurar transportes com baixas emissões de gases com efeito de estufa, baixo teor de carbono e não poluentes, a segurança dos combustíveis, a redução dos custos externos e a protecção ambiental; iii) a promoção dos transportes com baixo teor de carbono, a fim de alcançar até 2050 uma redução significativa das emissões de CO₂, de acordo com as metas relevantes da União em matéria de redução de CO₂”.*
- iv) **Aumento dos benefícios para os utilizadores**, através de “*i) a satisfação das suas necessidades de mobilidade e de transporte na União e nas suas relações com os países terceiros, ii) a garantia de padrões seguros e de elevada qualidade para o transporte de passageiros e de carga; iii) o apoio da mobilidade, mesmo em caso de catástrofes naturais ou provocadas pelo homem, e a garantia da acessibilidade aos serviços de emergência e salvamento; iv) o estabelecimento de requisitos para as infra-estruturas, nomeadamente no domínio da interoperabilidade e da segurança, que garantam a qualidade, eficiência e sustentabilidade dos serviços de transporte; v) a acessibilidade para os idosos, as pessoas com mobilidade reduzida e os passageiros com deficiência”.*

169) Impõe-se, ainda, que a RTE-T tenha “em conta as circunstâncias específicas das diferentes zonas da União e, em particular, os aspectos turísticos e as características topográficas das regiões em causa”¹⁴⁸, e que seja “planeada, desenvolvida e explorada de um modo eficiente em termos de recursos”, envolvendo¹⁴⁹:

- a) “O desenvolvimento, a melhoria e a manutenção das infra-estruturas de transporte

¹⁴⁸ Podendo inclusivamente para o efeito “[a]justar os mapas da infra-estrutura rodoviária, ferroviária e das vias navegáveis interiores de modo a reflectir unicamente os progressos registados na conclusão da rede”, garantindo, em simultâneo, a conformidade com os requisitos aplicáveis [cf. artigos 5.º, n.º 2 e 49.º, n.º 4, alínea c) do REG 1315/2013.

¹⁴⁹ Cf. artigo 5.º, n.º 1 do REG 1315/2013.



existentes;

- b)** *A optimização da integração e interligação das infra-estruturas;*
 - c)** *A implantação de novas tecnologias e de aplicações telemáticas, caso essa implantação se justifique do ponto de vista económico;*
 - d)** *A devida consideração das sinergias possíveis com outras redes, em particular com as redes transeuropeias de energia ou de telecomunicações;*
 - e)** *A avaliação do impacto ambiental estratégico, estabelecendo planos e programas adequados, e dos impactos em termos de atenuação dos efeitos das alterações climáticas;*
 - f)** *A adopção de medidas de planeamento e, se necessário, de aumento da capacidade da infra-estrutura;*
 - g)** *A devida consideração da vulnerabilidade da infra-estrutura de transportes às alterações climáticas e às catástrofes naturais ou provocadas pelo homem, a fim de fazer face a estes desafios”.*
- 170)** Um determinado projecto de infra-estrutura de transportes pode ser considerado um projecto de interesse comum, elegível “para a assistência financeira da União no quadro dos instrumentos disponíveis para a rede transeuropeia de transportes”¹⁵⁰, desde que preencha os seguintes requisitos:

- a)** *“Contribuir para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes através da construção de novas infra-estruturas de transporte e da reabilitação e modernização das infra-estruturas de transporte existentes, bem como da adopção de medidas destinadas a promover uma utilização eficiente da rede em termos de recursos”¹⁵¹ e, mais*

¹⁵⁰ Cf. artigo 7.º, n.º 5 do REG 1315/2013. Importando notar que os “projectos de interesse comum podem abranger o seu ciclo completo, incluindo os estudos de viabilidade e os procedimentos de autorização, a execução e a avaliação” (cf. artigo 7.º, n.º 3 do REG 1315/2013).

¹⁵¹ Cf. artigo 7.º, n.º 1 do REG 1315/2013.



concretamente¹⁵²:

- i) Contribuir para os objectivos que se insiram em pelo menos duas das quatro categorias de objectivos específicos da RTE-T;
 - ii) Preencher os requisitos previstos no regulamento aplicáveis à rede global e rede principal, caso a afectem;
 - iii) Ser economicamente viáveis com base numa análise dos custos e benefícios socioeconómicos;
- b) Ser “executados de acordo com a lei da União e a lei nacional aplicáveis, nomeadamente com os actos jurídicos em matéria de protecção do ambiente, alterações climáticas, segurança, concorrência, auxílios estatais, contratos públicos, saúde pública e acessibilidade”, cabendo a cada Estado-Membro velar por isso¹⁵³.
- 171) A integração de Lisboa em Corredor da Rede Principal determina, ainda, a sujeição a um conjunto de obrigações de cooperação entre os Estados Membros abrangidos pelo corredor em causa (*in casu*, Corredor Atlântico), sob a orientação de um coordenador europeu, nomeado pela Comissão Europeia em concertação com os Estados-Membros em causa e depois de consultar o Parlamento Europeu e o Conselho¹⁵⁴.
- 172) Há, ainda, a considerar os seguintes aspectos relativos à rede global.

- a) A qual deve¹⁵⁵:

- i) “Ser especificada com mais pormenor através da descrição dos componentes da infra-

¹⁵² Cf. artigo 7.º, n.º 2 do REG 1315/2013.

¹⁵³ Cf. artigo 7.º, n.º 4 do REG 1315/2013.

¹⁵⁴ Cf. artigos 45.º e ss. do REG 1315/2013. Relevam, em particular, as formas de articulação aí preconizadas com a Comissão Europeia, à qual são concedidos poderes delegados (cf. artigos 52.º e 53.º do REG 1315/2013) em relação à adopção de actos de execução associados à dimensão transfronteiriça e horizontal dos planos de actividades relativos ao corredor da rede principal (cf. artigo 47.º, n.º 2 do REG 1315/2013).

¹⁵⁵ Cf. artigo 9.º, n.os 1 e 2 do REG 1315/2013.



estrutura;

- ii) Cumprir os requisitos aplicáveis às infra-estruturas de transportes estabelecidos para a rede global;
 - iii) Constituir a base para a identificação de projectos de interesse comum;
 - iv) Cumprir os requisitos aplicáveis às infra-estruturas de transportes estabelecidos para a rede global;
 - v) Ter em conta as condicionantes físicas e as especificidades topográficas das infra-estruturas de transportes dos Estados-Membros, identificadas nas especificações técnicas de interoperabilidade (ETI);
 - vi) Obter todos os esforços ao alcance dos Estados-Membros para a sua conclusão e para cumprimento das disposições aplicáveis à rede global até 31 de Dezembro de 2050.
 - b) No seu desenvolvimento, "deve ser dada prioridade geral às medidas necessárias para:
 - i) Assegurar o reforço da acessibilidade e da interligação de todas as regiões da União, tendo simultaneamente em conta o caso específico das regiões insulares, das redes isoladas e das regiões pouco povoadas, remotas e ultraperiféricas;
 - ii) Assegurar uma integração optimizada dos modos de transporte e a interoperabilidade entre eles;
 - iii) Colmatar as ligações em falta e eliminar os estrangulamentos, nomeadamente nos troços transfronteiriços;
 - iv) Promover a utilização eficiente e sustentável da infra-estrutura e, se necessário, reforçar a capacidade;
 - v) Melhorar ou manter a qualidade da infra-estrutura em termos de segurança, eficiência, condições climáticas e, se adequado, resistência a catástrofes, desempenho ambiental, condições sociais e acessibilidade para todos os utilizadores, incluindo idosos, pessoas com mobilidade reduzida e passageiros com deficiência,



bem como a qualidade dos serviços e a continuidade dos fluxos de tráfego;

- vi)** *Criar e implantar aplicações telemáticas e promover um desenvolvimento tecnológico inovador*¹⁵⁶.
- c)** Em complementaridade às medidas anteriores, “*deve ser dada especial atenção a medidas necessárias para:*

 - i)** *Garantir a segurança dos combustíveis através de uma maior eficiência energética, e promover a utilização de fontes de energia alternativas, em especial com um nível baixo ou nulo de emissões de carbono, e de sistemas de propulsão alternativos;*
 - ii)** *Atenuar a exposição das zonas urbanas aos efeitos negativos do trânsito de transportes ferroviários e rodoviários;*
 - iii)** *Eliminar as barreiras administrativas e técnicas, nomeadamente à interoperabilidade da rede transeuropeia de transportes e à concorrência*¹⁵⁷.
- 173)** Em particular, em relação à infra-estrutura do transporte aéreo:

 - a)** Constituem suas componentes, nomeadamente¹⁵⁸:

 - i)** *O espaço aéreo, as rotas e as linhas aéreas;*
 - ii)** *Os aeroportos;*
 - iii)** *As ligações dos aeroportos aos outros modos de transporte na rede transeuropeia de transportes;*
 - iv)** *Os equipamentos associados;*
 - v)** *Os sistemas de navegação aérea, incluindo o novo sistema europeu de gestão do tráfego aéreo ('sistema SESAR').*

¹⁵⁶ Cf. artigo 10.º, n.º 1 do REG 1315/2013.

¹⁵⁷ Cf. artigo 10.º, n.º 2 do REG 1315/2013.

¹⁵⁸ Cf. artigo 24.º, n.º 1 do REG 1315/2013.



- b) Os aeroportos de passageiros devem “*registar um volume de tráfego total anual de passageiros equivalente, no mínimo, a 0,1% do volume total anual de passageiros de todos os aeroportos da União, salvo se o aeroporto em causa estiver situado fora de um raio de 100 km do aeroporto da rede global mais próximo, ou fora de um raio de 200 km se a região na qual está localizado for servida por uma linha ferroviária de alta velocidade*”¹⁵⁹;
- c) Os Estados-Membros devem assegurar que¹⁶⁰:
 - i) “*os aeroportos situados no seu território ofereçam pelo menos um terminal aberto a todos os operadores de forma não discriminatória que aplique taxas transparentes, adequadas e justas;*
 - ii) *sejam aplicadas à infra-estrutura de transportes aéreos da rede global as normas comuns de base para proteger a aviação civil de actos de interferência ilícita [...];*
 - iii) *a infra-estrutura de gestão do tráfego aéreo permita a realização do céu único europeu”.*
- d) Para além das prioridades referidas na alínea b) do parágrafo anterior, na promoção de projectos de interesse comum relacionados com a infra-estrutura de transporte aéreo, deve ser ainda dada prioridade aos seguintes aspectos:
 - i) “*Aumento da capacidade aeroportuária;*
 - ii) *Apoio à realização do Céu Único Europeu e à aplicação de sistemas de gestão do tráfego aéreo, em especial dos que implantam o sistema SESAR;*
 - iii) *Melhoria das ligações multimodais entre os aeroportos e as infra-estruturas de outros modos de transporte;*

¹⁵⁹ Cf. artigo 24.º, n.º 2 do REG 1315/2013. O volume total anual de passageiros e o volume anual de carga baseia-se na média disponível dos últimos três anos publicada pelo Eurostat.

¹⁶⁰ Cf. artigo 25.º do REG 1315/2013.



iv) *Melhoria da sustentabilidade e atenuação do impacto ambiental da aviação*¹⁶¹.

174) Os Estados-Membros devem ainda garantir, relativamente às infra-estruturas de transportes, de forma justa e não discriminatória, que:

- a) *“Os modos de transporte estejam interligados num dos seguintes locais: terminais de mercadorias, estações de passageiros, portos das vias navegáveis interiores, aeroportos e portos marítimos, de modo a permitir o transporte multimodal de passageiros e de mercadorias;*
- b) *Sem prejuízo das disposições aplicáveis da legislação da União e nacional, os terminais de mercadorias e as plataformas logísticas, os portos das vias navegáveis interiores e os portos marítimos, bem como os aeroportos que movimentam carga, estejam equipados para prestar fluxos de informação ao nível da infra-estrutura e entre os modos de transporte no âmbito da cadeia logística. Esses sistemas devem permitir, nomeadamente, a prestação de informações em tempo real sobre a capacidade disponível de infra-estrutura, os fluxos de tráfego e os dados de posicionamento, a localização e o seguimento, e garantir a segurança nos itinerários multimodais;*
- c) *Sem prejuízo das disposições aplicáveis da legislação da União e nacional, a continuidade do tráfego de passageiros na rede global seja facilitada por meio dos equipamentos adequados e da oferta de aplicações telemáticas nas estações ferroviárias, nas estações de autocarros, nos aeroportos e, se aplicável, nos portos marítimos e nos portos das vias navegáveis interiores”.*¹⁶²

175) A circunstância de estar em causa um Nó Urbano, também tem implicações relevantes, na medida em que daí resulta que “os Estados-Membros devem procurar assegurar, sempre

¹⁶¹ Cf. artigo 26.º do REG 1315/2013.

¹⁶² Cf. artigo 28.º, n.º 1 do REG 1315/2013. Para mais, “os terminais de mercadorias devem estar equipados com guindastes, tapetes rolantes e outros dispositivos para movimentação de mercadorias entre diferentes modos de transporte e para posicionamento e armazenamento de mercadorias” (cf. artigo 28.º, n.º 2 do REG 1315/2013).



que exequível¹⁶³:

- a) "No caso do transporte de passageiros: a interligação entre as infra-estruturas ferroviária, rodoviária, aérea e, conforme adequado, a infra-estrutura das vias navegáveis interiores e a infra-estrutura marítima da rede global;
- b) No caso do transporte de mercadorias: a interligação entre as infra-estruturas ferroviária, rodoviária, e, conforme adequado, as infra-estruturas das vias navegáveis interiores e as infra-estruturas aérea e marítima da rede global;
- c) A interligação contínua entre as infra-estruturas da rede global e as infra-estruturas de tráfego regional e local e de distribuição urbana de mercadorias, incluindo os centros de consolidação logística e de distribuição;
- d) A atenuação da exposição das zonas urbanas aos efeitos negativos do trânsito de transportes ferroviários e rodoviários, que pode incluir o atravessamento das zonas urbanas;
- e) A promoção de sistemas eficientes de distribuição urbana de mercadorias com baixo nível de ruído e de carbono".

176) No que tange às aplicações telemáticas¹⁶⁴:

- a) Estas "devem permitir gerir o tráfego e trocar informações no âmbito de um único modo de transporte e entre diferentes modos no que respeita às operações de transporte multimodal e aos serviços de valor acrescentado relacionados com o transporte, melhorar a segurança e o desempenho ambiental e simplificar os procedimentos administrativos. As aplicações telemáticas devem facilitar a interligação contínua entre a infra-estrutura da rede global e as infra-estruturas de transporte regional e local";
- b) "são implantadas, se exequível, em toda a União, a fim de criar um conjunto de

¹⁶³ Cf. artigo 30.º do REG 1315/2013.

¹⁶⁴ Cf. artigo 31.º do REG 1315/2013.



capacidades básicas interoperáveis em todos os Estados-Membros”;

- c) As aplicações telemáticas incluem, nomeadamente:
 - i) No caso do transporte aéreo: os sistemas de gestão do tráfego aéreo, nomeadamente decorrentes do sistema SESAR;
 - ii) No caso do transporte rodoviário: o STI;
 - iii) No caso dos caminhos-de-ferro: o ERTMS.

177) No planejamento e desenvolvimento das infra-estruturas:

- a) “os Estados-Membros devem prestar especial atenção aos projectos de interesse comum que ofereçam serviços de transporte de mercadorias eficientes que utilizem a infra-estrutura da rede global, que contribuam para reduzir as emissões de dióxido de carbono e outros impactos ambientais negativos, e que visem¹⁶⁵:
 - i) Melhorar a utilização sustentável da infra-estrutura de transportes, incluindo a sua gestão eficaz;
 - ii) Promover a implantação de serviços de transporte inovadores, nomeadamente através das auto-estradas do mar, das aplicações telemáticas e do desenvolvimento das infra-estruturas auxiliares necessárias para alcançar, sobretudo, os objectivos relacionados com o ambiente e a segurança destes serviços, bem como o estabelecimento das estruturas de governação relevantes;
 - iii) Facilitar as operações de transporte multimodal, incluindo os fluxos de informação que as acompanham, e reforçar a cooperação entre os prestadores de serviços de transporte;
 - iv) Estimular a eficiência em matéria de recursos e de emissões de carbono, nomeadamente nos domínios da tracção de veículos, da condução/propulsão e do planeamento de sistemas e de operações;

¹⁶⁵ Cf. artigo 32.º do REG 1315/2013.



- v) Analisar e fornecer informações sobre as características e o desempenho das frotas, os requisitos administrativos e os recursos humanos;
 - vi) Melhorar as ligações com as zonas mais vulneráveis e isoladas da União, nomeadamente as regiões ultraperiféricas, insulares, remotas e montanhosas".
- b) A fim de incentivar o acompanhamento da evolução e implantação tecnológicas inovadoras da rede global, deve-se¹⁶⁶:
- i) "Apoiar e promover a descarbonização dos transportes, mediante a transição para tecnologias de transporte inovadoras e sustentáveis;
 - ii) Possibilitar a descarbonização de todos os modos de transporte estimulando a eficiência energética, introduzir sistemas de propulsão alternativos, incluindo sistemas de fornecimento de electricidade, e disponibilizar as infra-estruturas correspondentes. Estas infra-estruturas podem incluir as redes e os outros equipamentos necessários ao abastecimento energético, ter em conta a interface infra-estrutura-veículo e abranger as aplicações telemáticas;
 - iii) Melhorar a segurança e a sustentabilidade da circulação de pessoas e do transporte de mercadorias;
 - iv) Melhorar o funcionamento, a gestão, as acessibilidades, a interoperabilidade, a multimodalidade e a eficiência da rede, nomeadamente através da bilhética multimodal e da coordenação dos horários dos percursos;
 - v) Promover formas eficientes de prestar informação acessível e comprehensível a todos os cidadãos sobre interligações, interoperabilidade e multimodalidade;
 - vi) Promover medidas para reduzir os custos externos, nomeadamente o congestionamento, os danos para a saúde e todos os tipos de poluição, incluindo o ruído e as emissões;

¹⁶⁶ Cf. artigo 33.º do REG 1315/2013.



- vii) *Introduzir tecnologias de segurança e normas de identificação compatíveis nas redes;*
 - viii) *Melhorar a resistência às alterações climáticas;*
 - ix) *Prosseguir o desenvolvimento e a implantação de aplicações telemáticas no âmbito de um modo de transporte e entre os vários modos".*
- c) No que tange à segurança das infra-estruturas de transportes, os Estados-Membros devem ter devidamente em conta¹⁶⁷:
- i) a necessidade de garantir um nível adequado de segurança na movimentação de passageiros e mercadorias;
 - ii) a necessidade de melhorar a resistência das infra-estruturas às alterações climáticas e às catástrofes naturais.
- d) “A avaliação ambiental dos planos e projectos deve ser efectuada de acordo com a lei da União, nomeadamente as Directivas 92/43/CEE, 2000/60/CE, 2001/42/CE, 2009/147/CE e 2011/92/UE”;¹⁶⁸
- e) As infra-estruturas devem garantir “mobilidade e acessibilidade contínuas a todos os utilizadores, em especial os idosos, as pessoas com mobilidade reduzida e os passageiros com deficiência. A concepção e a construção das infra-estruturas de transportes devem cumprir os requisitos aplicáveis União”¹⁶⁹.

178) Por estar em causa a Rede Principal¹⁷⁰:

- a) A rede principal deve estar interligada ao nível dos nós e oferecer interligações entre os Estados-Membros e com as redes de infra-estruturas de transportes dos países vizinhos;
- b) Os Estados-Membros devem adoptar as medidas necessárias para que a rede principal seja

¹⁶⁷ Cf. artigos 34.º e 35.º do REG 1315/2013.

¹⁶⁸ Cf. artigo 36.º do REG 1315/2013.

¹⁶⁹ Cf. artigo 37.º do REG 1315/2013.

¹⁷⁰ Cf. artigos 38.º a 40.º do REG 1315/2013.



desenvolvida nos termos do presente capítulo até 31 de Dezembro de 2030;

- c) “Devem ser tidas em conta as tecnologias inovadoras, as aplicações telemáticas e as medidas regulamentares e de governação para a gestão da utilização da infra-estrutura, de modo a assegurar uma utilização eficiente, em termos de recursos, da infra-estrutura de transportes no transporte de passageiros e de mercadorias e a oferecer capacidade suficiente”;
- d) Em particular, as infra-estruturas ferroviárias devem cumprir os seguintes requisitos:
 - i) “plena electrificação das vias-férreas e, desde que necessário para operações com comboios eléctricos, dos ramais;
 - ii) linhas de transporte de mercadorias da rede principal conforme indicado no Anexo I: no mínimo, 22,5 t de carga por eixo, 100 km/h de velocidade e a possibilidade de circulação de comboios com 740 m de comprimento,
 - iii) plena implantação do ERTMS,
 - iv) bitola nominal da via para as novas linhas ferroviárias: 1 435 mm, excepto nos casos em que a nova linha seja uma extensão de uma rede cuja bitola seja diferente e separada da das principais linhas da União”.¹⁷¹
- e) No que se refere à infra-estrutura de transporte rodoviário:
 - i) “criação de áreas de descanso nas auto-estradas de 100 em 100 km, aproximadamente, de acordo com as necessidades da sociedade, do mercado e do ambiente, nomeadamente a fim de oferecer espaço de estacionamento adequado aos utilizadores comerciais da estrada com um nível de segurança adequado;
 - ii) disponibilização de combustíveis alternativos menos poluentes”.¹⁷²
- f) No que se refere à infra-estrutura de transporte aéreo:

¹⁷¹ A Comissão Europeia pode, ao abrigo do artigo 39.º, n.º 3 do REG 1315/2013, conceder isenções, a pedido de um Estado-Membro, em casos devidamente justificados, no que se refere ao comprimento do comboio, ao ERTMS, à carga por eixo, à electrificação e à velocidade.

¹⁷² No que respeita à infra-estrutura de transporte rodoviário, a Comissão pode conceder isenções, a pedido de um Estado-Membro, ao disposto no artigo 17.º, n.º 3, alíneas a) ou b) do REG 1315/2013, em casos devidamente justificados, desde que seja garantido um nível de segurança adequado.



- i) capacidade para disponibilizar combustíveis alternativos menos poluentes.
- g) A infra-estrutura de transportes incluída na rede principal deve ser desenvolvida de acordo com as disposições relevantes da rede global.

C. LIMITAÇÕES AMBIENTAIS JURIDICAMENTE RELEVANTES

1. Em Geral

179) Entre as diversas componentes ambientais protegidas, há que distinguir entre componentes ambientais naturais (“*como o ar, a água e o mar, a biodiversidade, o solo e o subsolo, a paisagem*” – cf. artigo 10.º da LBA) e componentes ambientais associadas a comportamentos humanos (v.g. “*as alterações climáticas, os resíduos, o ruído e os produtos químicos*” – cf. artigo 11.º da LBA).

180) Considerando que diversas das componentes ambientais já são objecto de um quadro normativo sectorial próprio, à luz do qual se impõem restrições à transformação do território e procedimentos próprios para as superar¹⁷³, e sem prejuízo das componentes ambientais cujo cariz técnico obriga a um trabalho mais entretecido entre as diversas equipas afectas ao trabalho da CTI, em que a componente técnica assume primazia, cabe essencialmente deixar duas notas.

181) Uma primeira nota, para referir que a LBA deve ser aplicada coordenadamente com a Lei de Bases do Clima (“**LBC**”), e com os *indirizzo*s normativos daí advinentes respeitantes à prevenção de riscos inerentes a alterações climáticas, correspondentes às vertentes da resiliência e segurança climáticas [cf. artigo 3.º, alíneas g) e h) da LBC], bem como da integração, que obriga a considerar “*os impactes das alterações climáticas nos investimentos*

¹⁷³ A análise do regime próprio em relação a áreas protegidas e/ou integrantes da Rede Natura 2000 consta da Secção Pontos II.B.1.b.(3) e II.2.c) *supra*. A acrescer, com particular relevância em matéria de ponderação de opção de localização de grandes infra-estruturas públicas, há também que atender ao impacto das mesmas na paisagem, considerando designadamente os compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português no contexto da Convenção Europeia da Paisagem.



e actividades económicas, tanto públicos como privados” [cf. artigo 4.º, alínea d) da LBC]. Por outras palavras, à luz do quadro normativo assim mutuamente reforçado, é inequívoco que o combate às alterações climáticas deve assentar numa previsão e prevenção de riscos futuros decorrentes dessas mesmas alterações climáticas (v.g., subida do nível do mar), a qual depende assumidamente de *apport* técnico qualificado.

182) Como segunda nota, assinala-se que por força da relevância normativa específica e complexa – tanto a nível nacional, como comunitário e internacional – que a componente ambiental “ruído” assume no contexto da instalação de uma infra-estrutura aeroportuária, se procede a uma breve explicação das limitações daí advinentes e das implicações que, no caso concreto, daí resultam.

2. Do ruído em particular

183) A prevenção e o controlo da poluição sonora impõem que as fontes de ruído susceptíveis de causar incomodidade possam ser submetidas a procedimento de AIA [cf. artigo 4.º, n.º 1, alínea a) do Regulamento Geral do Ruído (“RGR”)], tendo por referência a dicotomia de classificação do território em *zona(s) sensível(-is)* [i.e., “área definida em plano municipal de ordenamento do território como vocacionada para uso habitacional, ou para escolas, hospitais ou similares, ou espaços de lazer, existentes ou previstos, podendo conter pequenas unidades de comércio e de serviços destinadas a servir a população local, tais como cafés e outros estabelecimentos de restauração, papelarias e outros estabelecimentos de comércio tradicional, sem funcionamento no período nocturno” – cf. artigo 3.º, alínea x) do RGR] e *zona(s) mista(s)* [i.e., “área definida em plano municipal de ordenamento do território, cuja ocupação seja afecta a outros usos, existentes ou previstos, para além dos referidos na definição de zona” – cf. artigo 3.º, alínea v) do RGR] e os valores-limite de exposição ao ruído definidos nesse contexto (cf. artigo 11.º do RGR).

184) Neste quadro, a fixação de valores-limite de exposição ao ruído varia consoante “*esteja projectada, à data de elaboração ou revisão do plano municipal de ordenamento do território,*



uma grande infra-estrutura de transporte aéreo”, havendo lugar a uma equiparação aos valores previstos para as zonas mistas, em tais casos [cf. artigo 11.º, n.º 1, alínea d) do RGR].

185) Mais: para as infra-estruturas de transporte aéreo preconiza-se ainda um conjunto de regras específicas, em matéria de:

- a)** Sujeição aos valores-limite de emissão previstos no RGR (cf. artigo 19.º, n.º 1 do RGR) e de adopção de medidas de redução do ruído ambiente causado a receptores sensíveis (cf. artigo 19.º, n.os 2 a 4 do RGR) e de determinação da responsabilidade por tais medidas, a quem primeiro se tenha instalado ou tenha sido autorizado – o produtor do ruído ou o receptor sensível (cf. artigo 19.º, n.º 5 do RGR);
- b)** Articulação com outros actos normativos – nacionais, internacionais e comunitários¹⁷⁴ – em matéria de gestão do ruído causado por aeronaves a operar no aeroporto, nomeadamente no quadro do regime que estabelece as regras e os procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos (cf. Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de Novembro, na versão vigente), em particular no período nocturno, entre as 0 e as 6 horas (cf. artigo 20.º do RGR)¹⁷⁵;
- c)** Remissão para o procedimento de AIA, a aferição do cumprimento dos preceitos legais definidos em matéria de controlo de ruído de infra-estruturas de transporte (cf. artigo 19.º, n.º 7 do RGR).

186) Atento o que antecede, resulta evidente que em zonas do território mais densamente povoadas, e em relação às quais não tenha havido antecipada previsão da existência de um aeroporto, o cumprimento dos valores-limite de exposição normativamente definidos é não

¹⁷⁴ Nomeadamente a Resolução A33/7 da OACI e o Regulamento (UE) n.º 598/2014 do Parlamento Europeu e Do Conselho de 16 de Abril de 2014, relativo ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da União no âmbito de uma abordagem equilibrada e que revoga a Directiva 2002/30/CE.

¹⁷⁵ No caso do Aeroporto Humberto Delgado, vigora a Portaria n.º 303-A/2004, de 22 de Março, que define as respectivas restrições de operação relacionadas com o ruído.



só mais difícil, como poderá envolver sobrecustos relevantes.

187) No quadro das opções de localização em análise, surgem zonas sensíveis nas imediações de:

- a) Portela (AHD);
- b) Montijo;
- c) Vendas Novas.

188) A acrescer, importa ainda considerar o preconizado no Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de Novembro, e no Regulamento (UE) n.º 598/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de Abril de 2014, relativo ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da União no âmbito de uma abordagem equilibrada, bem como da Portaria n.º 303-A/2004, de 22 de Março, que define as restrições de operação relacionadas com o ruído, adequadas ao objectivo ambiental estabelecido para o Aeroporto de Lisboa. Com efeito, decorre do quadro normativo aqui enunciado, um conjunto de restrições às operações aeroportuárias que, por força do impacte sonoro causado nas populações, já hoje limitando a actividade do AHD.

III. ANÁLISE DO REGIME JURÍDICO DAS EXPROPRIAÇÕES E SERVIDÕES, NOMEADAMENTE ANÁLISE DE RISCO E IMPLICAÇÕES NO CALENDÁRIO

A. EXPROPRIAÇÕES E DEMAIS SITUAÇÕES GERADORAS DE RESPONSABILIDADE PATRIMONIAL DO ESTADO

1. Em relação a particulares

189) Como é consabido, a lei permite as **expropriações de utilidade pública** – “[o]s bens imóveis e os direitos a eles inerentes podem ser expropriados por causa de utilidade pública compreendida nas atribuições, fins ou objecto da entidade expropriante, mediante o



*pagamento contemporâneo de uma justa indemnização*¹⁷⁶, assegurados que estejam o cumprimento dos princípios gerais da actividade administrativa¹⁷⁷ e, em particular, mediante a limitação da expropriação ao “necessário para a realização do seu fim”, ainda que possa “atender-se a exigências futuras, de acordo com um programa de execução faseada e devidamente calendarizada, o qual não pode ultrapassar o limite máximo de seis anos”¹⁷⁸, e sem prejuízo das situações em que, estando em causa uma expropriação parcial, o proprietário possa requerer a expropriação total¹⁷⁹.

- 190)** A par das expropriações propriamente ditas, sempre que a expropriação se revele desproporcionada, admite-se também poderem “constituir-se sobre imóveis as servidões necessárias à realização de fins de interesse público”¹⁸⁰, as quais “dão lugar a indemnização quando: a) inviabilizem a utilização que vinha sendo dada ao bem, considerado globalmente; b) inviabilizem qualquer utilização do bem, nos casos em que estes não estejam a ser

¹⁷⁶ Cf. artigo 1.º do Código das Expropriações (“CE”), dando cumprimento ao preconizado no artigo 62.º, n.º 2 da Constituição da República Portuguesa (“CRP”) – a “requisição e a expropriação por utilidade pública só podem ser efectuadas com base na lei e mediante o pagamento de justa indemnização” – no artigo 17.º da Declaração Universal dos Direitos do Homem – “1. Toda a pessoa, individual ou colectiva, tem direito à propriedade. 2. Ninguém pode ser arbitrariamente privado da sua propriedade” –, no artigo 1.º do Protocolo Adicional à Convenção Europeia dos Direitos do Homem (“CEDH”) – “Qualquer pessoa singular ou colectiva tem direito ao respeito dos seus bens. Ninguém pode ser privado do que é sua propriedade a não ser por utilidade pública e nas condições previstas pela lei e pelos princípios gerais do direito internacional” – e no artigo 17.º, n.º 1 da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia (“CDFUE”) – “Todas as pessoas têm o direito de fruir da propriedade dos seus bens legalmente adquiridos, de os utilizar, de dispor deles e de os transmitir em vida ou por morte. Ninguém pode ser privado da sua propriedade, excepto por razões de utilidade pública, nos casos e condições previstos por lei e mediante justa indemnização pela respectiva perda, em tempo útil. A utilização dos bens pode ser regulamentada por lei na medida do necessário ao interesse geral”. Salvo indicação expressa em sentido contrário, todos os actos normativos citados neste relatório referem-se à respectiva versão vigente na presente data.

¹⁷⁷ Cf. artigo 2.º do CE, artigo 266.º, n.º 2 da CRP e artigos 3.º e ss. do Código do Procedimento Administrativo (“CPA”).

¹⁷⁸ Cf. artigo 3.º, n.º 1 do CE.

¹⁷⁹ Cf. artigo 3.º, n.º 2 do CE.

¹⁸⁰ Cf. artigo 8.º, n.º 1 do CE (destaques nossos).



utilizados; ou c) anulem completamente o seu valor económico”¹⁸¹. Num tal quadro, conforme já foi decidido pela jurisprudência administrativa¹⁸² e constitucional¹⁸³, importa sublinhar que a mera sujeição a licença da autoridade militar (ou aeronáutica, fruto da aplicação subsidiária do regime das servidões militares), sem que daí decorra o desaparecimento da aptidão para construir, não determina *per se* um dever de indemnização.

- 191)** Ao que antecede acrescem situações distintas que importa considerar, atenta a respectiva relevância patrimonial, enquadráveis no quadro da chamada ***indemnização pelo sacrifício***¹⁸⁴ ou ***expropriação pelo sacrifício***¹⁸⁵ – a indemnização devida pela precarização de

¹⁸¹ Cf. artigo 8.º, n.º 2 do CE.

¹⁸² Vd. Acórdão do Tribunal Central Administrativo do Sul, de 14 de Maio de 2015 (Processo n.º 11422/14). Conforme sucedeu com o arresto citado, salvo indicação expressa em contrário, toda a jurisprudência dos tribunais das jurisdições cível e administrativa mencionada no presente relatório foi consultada no sítio na Internet www.dgsi.pt.

¹⁸³ Vd. Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 480/2014, de 25 de Junho de 2014. Também aqui, à imagem do que sucedeu com o arresto citado, salvo indicação expressa em contrário, toda a jurisprudência do Tribunal Constitucional mencionada no presente relatório foi consultada no sítio na Internet www.tribunalconstitucional.pt.

¹⁸⁴ Cf. artigo 16.º do Regime Jurídico da Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado (“RJRCEE”) – “*O Estado e as demais pessoas colectivas de direito público indemnizam os particulares a quem, por razões de interesse público, imponham encargos ou causem danos especiais e anormais, devendo, para o cálculo da indemnização, atender-se, designadamente, ao grau de afectação do conteúdo substancial do direito ou interesse violado ou sacrificado*”. Entendem-se como “*especiais os danos ou encargos que incidam sobre uma pessoa ou um grupo, sem afectarem a generalidade das pessoas, e anormais os que, ultrapassando os custos próprios da vida em sociedade, mereçam, pela sua gravidade, a tutela do direito*” (cf. artigo 2.º do RJRCEE).

¹⁸⁵ A distinção mais relevante em termos práticos entre a *indemnização pelo sacrifício* e a *expropriação pelo sacrifício* prende-se com os termos em que se calcula o ressarcimento do prejuízo causado aos particulares: num caso (*indemnização pelo sacrifício*), seguindo as regras próprias do regime indemnizatório – ou seja, a reconstituição natural ou em dinheiro, se aquela não for possível (cf. artigo 3.º do RJRCEE); noutro caso (*expropriação pelo sacrifício*), seguindo as regras específicas da expropriação, considerando uma justa indemnização que atenda ao “*valor real e corrente do bem de acordo com o seu destino efectivo ou possível numa utilização económica normal, à data da publicação da declaração de utilidade pública, tendo em consideração as circunstâncias e condições de facto existentes naquela data*” (cf. artigo 23.º, n.º 1 do CE), bem como aos encargos respeitantes a eventuais indemnizações a arrendatários afectados pela expropriação (cf. artigo 30.º do CE) e à interrupção de actividades económicas (cf. artigo 31.º do CE).



actos administrativos constitutivos de direitos, nomeadamente a respectiva revogação, modificação suspensão ou caducidade¹⁸⁶, quando o quadro normativo vigente o admita, como sucede ao abrigo do Regime Jurídico das Serviços Aeronáuticas (“RJSA”)¹⁸⁷, no contexto de adopção de medidas preventivas de planeamento territorial¹⁸⁸, ou na alteração

¹⁸⁶ Importa notar que nos termos do artigo 73.º, n.º 1 do RJUE, as licenças e autorizações urbanísticas “só podem ser revogadas nos termos estabelecidos na lei para os actos constitutivos de direitos”, ou seja, numa das seguintes situações: “a) Na parte em que sejam desfavoráveis aos interesses dos beneficiários; b) Quando todos os beneficiários manifestem a sua concordância e não estejam em causa direitos indisponíveis; c) Com fundamento na superveniência de conhecimentos técnicos e científicos ou em alteração objectiva das circunstâncias de facto, em face das quais, num ou outro caso, não poderiam ter sido praticados; d) Com fundamento em reserva de revogação, na medida em que o quadro normativo aplicável consinta a precarização do acto em causa e se verifique o circunstancialismo específico previsto na própria cláusula” – cf. artigo 167.º, n.º 2 do CPA. Note-se, contudo, poder ser discutível se o preceituado no artigo 171.º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (“RJIGT”), a respeito do dever de indemnizar decorrente de “restrições impostas aos proprietários pelos planos territoriais” não é, *per se*, a habilitação normativa suficiente para proceder à revogação ou modificação de licenças e autorizações urbanísticas, porquanto o número 2 do referido preceito prevê que o “sacrifício de direitos preexistentes e juridicamente consolidados que determine a caducidade, revogação ou a alteração das condições de licença, da comunicação prévia ou informação prévia válidos e eficazes determina o dever de justa indemnização”. Note-se que, no caso específico das operações de loteamento, tal possibilidade de precarização é expressamente consentida pelo legislador – cf. artigos 48.º e 48.º-A do Regime Jurídico da Urbanização e Edificação (“RJUE”).

¹⁸⁷ Cf. artigo 8.º (proémio) e 8.º, § 1.º do Decreto-Lei n.º 45.987, de 22 de Outubro de 1964 – “Art. 8.º Poderá ser ordenada a demolição ou alteração de construções ou outros trabalhos que, à data da constituição ou modificação de servidões respeitantes a aeródromos ou instalações de apoio à aviação, existam ou estejam em curso nas áreas a elas sujeitas, desde que tal se torne necessário para a segurança ou eficiência da utilização e funcionamento do aeródromo ou da instalação de apoio. §.1.º A demolição ou alteração dá direito a justa indemnização, que, na falta de acordo, será fixada nos termos da legislação sobre expropriações por utilidade pública”.

¹⁸⁸ Cf. artigo 134.º, n.º 6 do RJIGT – “[e]m casos excepcionais, quando a acção em causa prejudique de forma grave e irreversível a finalidade do plano, a disposição do número anterior [i.e., a exclusão do âmbito de do âmbito de aplicação das medidas preventivas, das operações urbanísticas validamente autorizadas antes da sua entrada em vigor, bem como daquelas em relação às quais exista já informação prévia favorável ou aprovação do projecto de arquitectura válidas] pode ser afastada, sem prejuízo do direito de indemnização a que houver lugar”.



de licenças de operação de loteamento em execução de instrumentos de gestão territorial¹⁸⁹.

192) Pela sua relevância no caso concreto, importa chamar a atenção para as situações de indemnização potencialmente decorrentes da aprovação da decisão de localização da infra-estrutura aeroportuária, pela via indirecta da consequente alteração por adaptação dos planos municipais de ordenamento do território directamente aplicáveis aos particulares¹⁹⁰, sempre que não seja possível assegurar-se a compensação de prejuízos por via de mecanismos de repartição de benefícios e encargos definidos pelo próprio plano (*perequação compensatória*)¹⁹¹:

a) *"O sacrifício de direitos preexistentes e juridicamente consolidados que determine a caducidade, revogação ou a alteração das condições de licença, da comunicação prévia ou informação prévia válidos e eficazes, em consequência da alteração do regime de uso"*

¹⁸⁹ Cf. artigo 48.º do RJUE. A respeito de um mesmo assunto (precarização de permissões urbanísticas anteriores) alerta-se para a contradição entre o preconizado no artigo 171.º, n.º 6 do RJIGT, que determina a aplicação do regime compensatório do CE, e o artigo 48.º, n.º 4 do RJUE que remete para o regime da indemnização pelo sacrifício.

¹⁹⁰ Como não poderia deixar de ser, “é responsável pelo pagamento da indemnização prevista no presente artigo a pessoa colectiva que aprovar o programa ou plano territorial que determina directa ou indirectamente os danos indemnizáveis” (cf. artigo 171.º, n.º 8 do RJIGT), relevando *in casu* a qualificação da decisão de localização da infra-estrutura portuária como programa sectorial [cf. artigo 39.º, n.º 2, alínea c) do RJIGT], com a consequente necessidade de o diploma que aprovar a localização “[c]onsagrar as formas e os prazos de actualização dos programas ou dos planos preexistentes, ouvidas as comissões de coordenação e desenvolvimento regional e a entidade intermunicipal, a associação de municípios ou os municípios abrangidos” [cf. artigo 51.º, n.º 2, alínea a) do RJIGT], considerando a falta de oponibilidade directa dos programas territoriais a particulares (cf. artigo 3.º, n.º 2 do RJIGT), sem prejuízo da possibilidade de adopção de medidas preventivas para “salvaguardar situações excepcionais de reconhecido interesse nacional ou regional, nomeadamente a execução de empreendimentos de relevante interesse público, situações de calamidade pública ou outras situações de risco, bem como para garantir a elaboração, alteração ou revisão de programas especiais” (cf. artigo 134.º, n.º 8 do RJIGT), que podem ser adoptadas pelo Governo, para “evitar a alteração das circunstâncias e das condições de facto existentes que possa limitar a liberdade de planeamento ou comprometer ou tornar mais onerosa a execução do programa” (cf. artigo 134.º, n.º 1 do RJIGT).

¹⁹¹ Cf. artigo 171.º, n.º 8 do RJIGT.



do solo”¹⁹²;

- b)** “A restrição ao aproveitamento urbanístico constante da certidão de um plano de pormenor com efeitos registais, determinada pela sua alteração, revisão ou suspensão, durante o prazo de execução previsto na programação do plano”¹⁹³;
- c)** As “restrições singulares às possibilidades objectivas de aproveitamento do solo impostas aos proprietários, resultantes da alteração, revisão ou suspensão de planos territoriais, que comportem um encargo ou um dano anormal, desde que ocorram no decurso do período de três anos a contar da data da sua entrada em vigor”¹⁹⁴, com excepção das “restrições, devidamente fundamentadas, determinadas pelas características físicas e naturais do solo, pela existência de riscos para as pessoas e bens ou pela falta de vocação do solo para o processo de urbanização e edificação que decorre da respectiva classificação prevista no plano territorial”^{195,196}.

2. Em relação a outras pessoas colectivas de direito público

- 193)** Conexamente, por força da autonomia jurídica e patrimonial das pessoas colectivas de direito público – em especial, das pessoas colectivas públicas territoriais (i.e., autarquias

¹⁹² Cf. artigo 171.º, n.º 2 do RJIGT. Incidentalmente, cabe ainda referir que a para das situações elencadas no referido artigo 171.º, n.º 2 do RJIGT, também se equipara a tais situações os casos em que existe um procedimento de licenciamento urbanístico com aprovação de projecto de arquitectura, nos termos do artigo 20.º, n.os 1 a 3 do RJUE.

¹⁹³ Cf. artigo 171.º, n.º 3 do RJIGT.

¹⁹⁴ Cf. artigo 171.º, n.º 4 do RJIGT.

¹⁹⁵ Cf. artigo 171.º, n.º 5 do RJIGT.

¹⁹⁶ O legislador clarifica, ainda, que nos casos em que exista um tal dever de indemnização, o mesmo compreende igualmente “as despesas efectuadas na concretização de uma modalidade de utilização prevista no plano territorial se essa utilização for posteriormente alterada ou suprimida por efeitos de revisão ou suspensão daquele instrumento e essas despesas tiverem perdido utilidade”.



locais)¹⁹⁷ –, também se preconiza terem tais entidades “*direito a ser compensadas, em dinheiro ou em espécie, como melhor convier aos fins públicos em causa, dos prejuízos efectivos que resultarem da afectação definitiva dos seus bens de domínio público a outros fins de utilidade pública*”¹⁹⁸. Importa sublinhar que existe regulação dispersa da qual resultam diferenças relevantes entre os diferentes regimes de dominialidade pública, a que adiante se retornará.

194) Por maioria de razão, o mesmo sucedendo quanto aos imóveis que integrem o respectivo património (i.e., não dominiais), independentemente dos termos concretos como se assegurará o ingresso destes últimos no património do Estado. Note-se que, por razões de conveniência e segurança jurídica, é comum recorrer-se a uma intervenção legislativa para enquadrar devidamente os termos da recomposição dominial e patrimonial em causa¹⁹⁹.

B. IMPLICAÇÕES PROCEDIMENTAIS E TEMPORAIS

1. Expropriações e Servidões administrativas equiparadas a expropriações

195) Nos termos da lei, o procedimento expropriativo encontra-se dividido em duas fases distintas: **(i)** fase administrativa, integrando “*uma constelação de actos que gravitam em torno do acto de declaração de utilidade pública*”²⁰⁰; **(ii)** fase judicial, respeitante à resolução do litígio entre expropriante e expropriado a respeito do valor da indemnização²⁰¹.

¹⁹⁷ Importando recordar, neste âmbito, a relevância da autonomia do poder local, constitucionalmente consagrada (cf. artigos 235.º e ss. da CRP)

¹⁹⁸ Cf. artigo 6.º, n.º 1 do CE.

¹⁹⁹ E, na verdade, até recentemente, exigia-se expressamente intervenção legislativa para promover a desafectação de certos bens do domínio público – cf. artigo 19.º da Lei da Titularidade dos Recursos Hídricos (“LTRH”), na versão prévia à alteração introduzida pela Lei Orgânica n.º 2/2023, de 18 de Agosto – Lei de Infra-Estruturas Militares (“LIEM”).

²⁰⁰ Cf. artigos 10.º a 22.º do CE e 33.º a 37.º do CE. Acompanhamos, aqui a distinção seguida por ALVES CORREIA in *Manual de Direito do Urbanismo*, Vol. II, Almedina, 2010, fl. 374.

²⁰¹ Cf. artigos 38.º e ss. do CE. Importa notar que antes do início da fase judicial propriamente dita, existe



a) Fase Administrativa

196) Quanto à fase administrativa, importa sublinhar que existem três tipos de procedimento expropriativo distintos: *(i) expropriação comum; (ii) expropriação urgente²⁰²; e (iii) expropriação urgentíssima²⁰³*. A expropriação urgentíssima cinge-se a situações em que a “necessidade da expropriação decorra de calamidade pública ou de exigências de segurança interna ou de defesa nacional”, pelo que não abordaremos em detalhe, contrariamente ao que faremos com as expropriações comuns e urgentes.

(1) Expropriações comuns

197) O procedimento de expropriação comum obedece aos seguintes trâmites:

a) Resolução a requerer a expropriação

i) **Decisão de início do procedimento expropriativo**, com designação do responsável pela direcção do procedimento administrativo em causa, responsável desde logo pela instrução administrativa da resolução de requerer a expropriação ou resolução de expropriar²⁰⁴;

ii) **Instrução do subprocedimento de emissão da resolução de expropriar**, da qual deve resultar a comprovação dos factos de que depende a emissão da resolução de expropriar²⁰⁵, designadamente:

(1) *Dos bens a expropriar*, devendo as parcelas de imóveis ser identificadas através da menção das descrições e inscrições na conservatória a que pertençam e das inscrições matriciais, se não estiverem omissas, ou de planta parcial contendo as coordenadas dos pontos que definem os limites das áreas a expropriar,

²⁰² Cf. artigo 15.º do CE.

²⁰³ Cf. artigo 16.º do CE.

²⁰⁴ Cf. artigos 53.º, 55.º e 115.º do CPA.

²⁰⁵ Cf. artigo 10.º, n.ºs 1 a 4 do CE e artigos 58.º e 115.º, n.º 1 do CPA.



reportadas à rede geodésica, e, se houver planta cadastral, os limites do prédio, desde que situados a menos de 300 m dos limites da parcela, em escala correspondente à do cadastro geométrico da propriedade ou, na falta deste, em escala graficamente representada não inferior a 1:1000, nas zonas interiores dos perímetros urbanos, ou a 1:2000, nas exteriores;

- (2) *Dos proprietários e demais interessados conhecidos*, identificados através do nome, firma, denominação, residência habitual ou sede;
 - (3) *Do montante previsto dos encargos a suportar com a expropriação*, tendo por base a quantia que for determinada previamente em avaliação, documentada por relatório, efectuada por perito da lista oficial, da livre escolha da entidade interessada na expropriação;
 - (4) *Do previsto em instrumento de gestão territorial para os imóveis a expropriar e para a zona da sua localização.*
- iii) **Proposta de resolução de requerer a expropriação ou de expropriar**, a emitir pela autoridade administrativa competente para requerer a expropriação, contendo o resultado da instrução, a invocação da causa de utilidade pública a prosseguir e a identificação da norma habilitante²⁰⁶;
 - iv) **Notificação da resolução de expropriar com proposta de aquisição por via de direito privado (tendo por base o valor proposto pelo perito)**, a dirigir ao expropriado e aos demais interessados (nomeadamente, arrendatários, titulares de direitos reais menores sobre os mesmos imóveis ou outros interessados potencialmente afectados) cuja morada seja conhecida, mediante carta ou ofício registado com aviso de recepção²⁰⁷. Na eventualidade de serem devolvidas as cartas ou ofícios ou de

²⁰⁶ Cf. artigo 10.º, n.º 1 do CE.

²⁰⁷ Cf. artigos 10.º, n.º 5 do CE. Nos termos do artigo 9.º, n.º 1 do CE “consideram-se interessados, além do expropriado, os titulares de qualquer direito real ou ónus sobre o bem a expropriar e os arrendatários de prédios rústicos ou urbanos”,



serem desconhecidos os proprietários, a publicitação ocorre por editais a afixar nos locais de estilo do município do lugar da situação do bem ou da sua maior extensão e das freguesias onde se localize e em dois números seguidos de dois dos jornais mais lidos na região, sendo um destes de âmbito nacional²⁰⁸;

- v) **Pronúncia do expropriado e demais interessados para recusar, aceitar ou apresentar contraproposta:** num prazo de 20 dias, contados a partir da recepção da proposta, ou de 30 dias, a contar da última publicação nos jornais objecto em que se publicitou a proposta²⁰⁹.

- vi) **Sequência alternativa:**

- (1) Havendo acordo, poderá haver lugar a **aquisição por via de direito privado** (i.e., contrato de compra e venda)²¹⁰;

sendo “*tidos por interessados os que no registo predial, na matriz ou em títulos bastantes de prova que exibam figurem como titulares dos direitos a que se referem os números anteriores ou, sempre que se trate de prédios omissos ou haja manifesta desactualização dos registos e das inscrições, aqueles que pública e notoriamente forem tidos como tais*” (cf. artigo 9.º, n.º 3 do CE). Refira-se que no caso específico dos arrendatários habitacionais de prédio urbano, é apresentada uma proposta de indemnização “*como alternativa ao realojamento*” a que tem direito – cf. artigos 9.º, n.º 2, 11.º, n.º 3 e 30.º, n.º 2 do CE.

²⁰⁸ Cf. artigo 11.º, n.º 4 do CE.

²⁰⁹ Cf. artigo 11.º, n.º 5 do CE.

²¹⁰ Cf. artigo 11.º, n.º 7 do CE, importando notar que a aquisição “*poderá ter lugar ainda que a área da parcela, ou da parte sobrante, seja inferior à unidade de cultura*”. Não obstante, tal aquisição ainda obrigará ao cumprimento das demais formalidades necessárias à prática do acto notarial de que depende a transferência da propriedade, nomeadamente no que se refere à harmonização entre a matriz e o registo – cf. artigo 58.º do Código do Notariado (“CN”) –, e, após a entrada em vigor do Novo Regime Jurídico do Cadastro Predial (“NRJCP”), quanto à obrigatoriedade de junção a tal acto notarial da “*planta da nova configuração geométrica que resulte da alteração, elaborada por executante de cadastro predial em suporte cartográfico oficial a disponibilizar no âmbito do SNIC*”, caso a expropriação promova ou tenha por efeito “*a alteração da configuração geométrica ou do posicionamento das extremas de prédios cadastrados, mesmo que não implique alteração da área, ou que lhes imponha um ónus ou encargo nos termos da lei, quer em relação ao prédio originário, quer em relação aos prédios que eventualmente resultem da alteração*” (cf. artigo 65.º, n.º 1 do NRJCP).



(2) Em caso de recusa, falta de resposta tempestiva, ou não aceitação da contraproposta, pode ser apresentado **requerimento pela entidade interessada na expropriação para efeitos de declaração de utilidade pública**, o qual é dirigido ao ministro a cujo departamento compete a apreciação final do processo ou, na dúvida quanto à identificação de tal ministro, ao Primeiro-Ministro, com faculdade de delegar no Ministro do Ordenamento do Território²¹¹, instruindo-se tal requerimento com²¹²:

- (a) Cópia da resolução a que se refere o n.º 1 do artigo 10.º e da respectiva documentação;
- (b) Todos os elementos relativos à fase de tentativa de aquisição por via de direito privado quando a ela haja lugar e indicação das razões do respectivo insucesso;
- (c) Indicação da dotação orçamental que suportará os encargos com a expropriação e da respectiva cativação, ou caução correspondente;
- (d) Programação dos trabalhos elaborada pela entidade expropriante, no caso de urgência, bem como a fundamentação desta;
- (e) Estudo de impacte ambiental, quando legalmente exigido.

b) Declaração de utilidade pública e respectiva publicação

- i) **Instrução do procedimento de declaração da utilidade pública**, no quadro da qual a “*entidade requerida pode determinar que o requerente junte quaisquer outros documentos ou preste os esclarecimentos que entenda necessários*”²¹³, e se procede à preparação da fundamentação da decisão²¹⁴ e à reunião dos elementos necessários à emissão da declaração de utilidade pública²¹⁵,

²¹¹ Cf. artigos 11.º, n.º 6 e 14.º do CE.

²¹² Cf. artigo 12.º, n.º 1 do CE.

²¹³ Cf. artigo 12.º, n.º 3 do CE.

²¹⁴ Cf. artigo 13.º, n.º 1 do CE.

²¹⁵ Cf. artigo 17.º, n.os 3 e 4 do CE.



ii) Emissão da **declaração de utilidade pública**, a qual é sujeita a publicitação e notificação²¹⁶, nos seguintes termos:

- (1) Publicação, por extracto, na 2.ª série do Diário da República²¹⁷;
- (2) Notificação ao(s) expropriado(s) e demais interessados por carta ou ofício sob registo com aviso de recepção²¹⁸ ou, sendo desconhecidos ou frustrando-se tal notificação, por editais a afixar nos locais de estilo do município do lugar da situação do bem ou da sua maior extensão e das freguesias onde se localize e em dois números seguidos de dois dos jornais mais lidos na região, sendo um destes de âmbito nacional²¹⁹;
- (3) Averbamento no registo predial do(s) imóvel(-is) expropriado(s)²²⁰;
- (4) Afixação de aviso na entrada principal do prédio, quando exista²²¹.

c) **Expropriação amigável**

- i) **Proposta de expropriação amigável:** após a publicação da declaração de utilidade pública, no prazo de 15 dias, a entidade expropriante deve apresentar uma proposta de montante indemnizatório ao expropriado e aos demais interessados cujos endereços sejam conhecidos, através de carta ou ofício registado com aviso de recepção²²².
- ii) **Resposta à proposta de expropriação amigável:** em igual prazo de 15 dias após a

²¹⁶ Importa notar que o legislador admite expressamente a possibilidade de a declaração de utilidade pública poder resultar directamente de acto normativo (legal ou regulamentar), caso em que se equipara a declaração de utilidade pública o “acto administrativo que individualize os bens a expropriar” (cf. artigo 13.º, n.º 2 do CE).

²¹⁷ Cf. artigo 17.º, n.º 1 do CE.

²¹⁸ Cf. artigo 17.º, n.º 1 do CE.

²¹⁹ Cf. artigo 11.º, n.º 4 do CE, *ex vi* artigo 17.º, n.º 2 do CE.

²²⁰ Cf. artigo 17.º, n.º 1 do CE.

²²¹ Cf. artigo 17.º, n.º 7 do CE.

²²² Cf. artigos 33.º e 35.º, n.º 1 do CE.



recepção da proposta, o expropriado e demais interessados podem responder, aceitando a proposta, apresentando uma contraproposta ou rejeitando a proposta²²³;

iii) **Sequência alternativa:**

- (1) Em caso de apresentação de **contraproposta** que possa interessar à entidade expropriante, inicia-se uma negociação que pode incidir sobre diversos aspectos – “a) *O montante da indemnização; b) O pagamento de indemnização ou de parte dela em prestações, os juros respectivos e o prazo de pagamento destes; c) O modo de satisfazer as prestações; d) A indemnização através da cedência de bens ou direitos (...); e) A expropriação total; f) Condições acessórias*”²²⁴ – e no âmbito da qual o “*expropriado e os demais interessados devem esclarecer, por escrito, dentro dos prazos de oito dias a contar da data em que tenham sido notificados para o efeito, as questões que lhes forem postas pela entidade expropriante*”²²⁵.
- (2) Em caso de **rejeição da proposta, falta de resposta ou contraproposta que se conclua não interessar** à entidade expropriante, dar-se-á início à expropriação litigiosa, procedendo-se à notificação de tal decisão ao expropriado e demais interessados²²⁶;
- (3) Em caso de **aceitação** da proposta ou de sucesso na negociação de um **acordo**, procedendo-se à respectiva formalização²²⁷ através de escritura pública de expropriação amigável²²⁸ ou auto de expropriação amigável²²⁹, a celebrar

²²³ Cf. artigo 35.º, n.º 2 do CE.

²²⁴ Cf. artigo 34.º do CE.

²²⁵ Cf. artigo 35.º, n.º 4 do CE.

²²⁶ Cf. artigo 35.º, n.º 3 do CE.

²²⁷ Cf. artigo 36.º do CE.

²²⁸ Cf. artigo 36.º, n.º 1, alínea a) do CE.

²²⁹ Cf. artigo 36.º, n.º 1, alínea b) do CE.



perante notário²³⁰, embora com a possibilidade, no caso de auto de expropriação, de também poder ocorrer perante oficial público ou funcionário designado para o efeito²³¹, e com as seguintes particularidades:

- (a) A formalização deve ocorrer no prazo de oito dias subsequentes em que o acordo estabelecido for comunicado pela entidade expropriante ao responsável pela celebração ou auto ou escritura²³²;
- (b) Do instrumento em causa deverá constar obrigatoriamente: (i) a indemnização acordada e a forma de pagamento; (ii) a data e o número do Diário da República em que foi publicada a declaração de utilidade pública da expropriação; e (iii) o extracto da planta parcelar²³³, servindo o auto ou escritura que tenha por objecto parte de um prédio, qualquer que seja a sua área, como título bastante para efeitos da sua desanexação²³⁴;
- (c) A “*indemnização acordada pode ser atribuída a cada um dos interessados ou fixada globalmente*”²³⁵ e, em caso de falta de acordo entre todos os interessados sobre a partilha da indemnização global acordada, a indemnização é entregue “àquele que por todos for designado ou consignada em depósito no lugar do domicílio da entidade expropriante, à ordem do juiz de direito da comarca do lugar da situação dos bens ou da maior extensão deles, efectuando-se a partilha nos termos do Código de Processo Civil”²³⁶;
- (d) Caso surjam interessados desconhecidos à data da celebração da escritura ou do auto, haverá apenas lugar “à reconstituição da situação que existiria

²³⁰ Cf. artigo 36.º, n.º 2 do CE.

²³¹ Cf. artigo 36.º, n.º 1, alínea b) do CE.

²³² Cf. artigo 37.º, n.º 1 do CE.

²³³ Cf. artigo 37.º, n.º 2 do CE.

²³⁴ Cf. artigo 36.º, n.º 3 do CE.

²³⁵ Cf. artigo 37.º, n.º 3 do CE.

²³⁶ Cf. artigo 37.º, n.º 4 do CE.



se tivessem participado no acordo, nos termos em que este foi concluído”, salvo se o desconhecimento proceder de “dolo ou culpa grave por parte da entidade expropriante”²³⁷

d) Posse administrativa (fase eventual)

i) Em qualquer fase da expropriação, após a emissão de declaração de utilidade pública e até à adjudicação judicial da propriedade²³⁸, estando em causa “trabalhos necessários à execução do projecto de obras aprovado [que] sejam urgentes”, pode ser autorizada pela entidade competente para declarar a utilidade pública da expropriação a posse administrativa dos bens a expropriar por entidade expropriante que seja pessoa colectiva de direito público ou empresa pública, nacionalizada ou concessionária de serviço público ou de obras públicas, se a mesma for indispensável para o “início imediato” ou “prosecução ininterrupta” dos referidos trabalhos²³⁹. Para o efeito é, consequentemente, necessário:

- (1)** Ser requerida e instruída a autorização de posse administrativa, com explicitação dos motivos que a fundamentam e do prazo previsto para o início das obras na parcela expropriada, de acordo com o programa dos trabalhos elaborado pela entidade expropriante²⁴⁰;
 - (2)** Ser autorizada a posse administrativa.
- ii) Após ser autorizada a posse administrativa, procede-se:
- (1)** À notificação da autorização da posse administrativa e, se ainda não ocorreu antes, da declaração de utilidade pública²⁴¹, devendo tal notificação conter: “o

²³⁷ Cf. artigo 37.º, n.º 5 do CE.

²³⁸ Cf. artigos 19.º, n.º 3 e 20.º, n.º 1, alínea a) do CE.

²³⁹ Cf. artigo 19.º, n.º 1 do CE.

²⁴⁰ Cf. artigo 19.º, n.º 2 do CE.

²⁴¹ Cf. artigo 20.º, n.º 1, alínea a) do CE.



*local, o dia e a hora do acto de transmissão da posse*²⁴²;

- (2) Ao depósito em instituição bancária do lugar do domicílio ou sede da entidade expropriante, à ordem do expropriado e dos demais interessados, se aquele e estes forem conhecidos e não houver dúvidas sobre a titularidade dos direitos afectados, da quantia constante da resolução de expropriar determinada previamente em avaliação, documentada por relatório, efectuada por perito da lista oficial, da livre escolha da entidade interessada na expropriação²⁴³ ou, alternativamente, ao depósito de caução prestada por qualquer das formas legalmente admissíveis²⁴⁴, não havendo lugar a tal se os expropriados e demais interessados não forem conhecidos ou houver dúvidas sobre a titularidade dos direitos afectados²⁴⁵;
- (3) À solicitação ao presidente do tribunal da Relação do distrito judicial do lugar da situação do bem ou da sua maior extensão a indicação de um perito ou mais peritos da lista oficial para a realização da vistoria *ad perpetuam rei memoriam*²⁴⁶;
- (4) À marcação da vistoria *ad perpetuam rei memoriam*, após comunicação da indicação do(s) perito(s) designado(s) pelo tribunal, com notificação de tal marcação ao perito, aos interessados conhecidos e o curador provisório (caso o haja), por carta ou ofício registado com aviso de recepção, a expedir de forma a ser recebido com a antecedência mínima de cinco dias úteis, no qual se indicará, ainda, se a expropriação é total ou parcial, devendo ainda proceder-se à remessa dos seguintes elementos²⁴⁷:

²⁴² Cf. artigo 20.º, n.º 2 do CE.

²⁴³ Cf. artigo 20.º, n.º 1, alínea b) do CE.

²⁴⁴ Cf. artigo 20.º, n.º 5 do CE.

²⁴⁵ Cf. artigo 20.º, n.º 6, alínea b) do CE.

²⁴⁶ Cf. artigo 20.º, n.os 8 e 9 do CE.

²⁴⁷ Cf. artigo 21.º, n.º 1 do CE.



- (a) Ao(s) perito(s): da causa de utilidade pública a prosseguir e a norma habilitante, dos bens a expropriar, os proprietários e demais interessados conhecidos, do previsto em instrumento de gestão territorial para os imóveis a expropriar e para a zona da sua localização e, sempre que possível, de indicação da descrição predial e da inscrição matrícia dos prédios;
- (b) Ao expropriado e demais interessados: indicação da instituição bancária, o local, a data e o montante do depósito do valor constante da resolução de expropriar.
- iii) Recebida a notificação, o perito poderá pedir escusa nos dois dias seguintes, devendo em tal caso a entidade expropriante submeter o pedido de escusa à apreciação do presidente do tribunal da Relação para efeitos de eventual substituição²⁴⁸;
- iv) A vistoria *ad perpetuam rei memoriam* é realizada na data indicada, podendo nela comparecer os interessados, o curador provisório e a entidade expropriante, os quais podem também formular por escrito os quesitos que tiverem por pertinentes, a que o perito deve responder no seu relatório (também referido como auto de vistoria *ad perpetuam rei memoriam*)²⁴⁹, o qual deve conter: “a) Descrição pormenorizada do local, referindo, designadamente, as construções existentes, as características destas, a época da edificação, o estado de conservação e, sempre que possível, as áreas totais construídas; b) Menção expressa de todos os elementos susceptíveis de influírem na avaliação do bem vistoriado (...); c) Plantas, fotografias ou outro suporte de captação da imagem do bem expropriado e da área envolvente; d) Elementos remetidos ao perito (...); e) Respostas aos quesitos [que lhe forem colocados por quem comparecer à vistoria]”²⁵⁰.
- v) Realizada a vistoria, o perito deve elaborar e entregar o respectivo relatório/auto à

²⁴⁸ Cf. artigo 21.º, n.º 2 do CE.

²⁴⁹ Cf. artigo 21.º, n.º 3 do CE.

²⁵⁰ Cf. artigo 21.º, n.º 4 do CE.



entidade expropriante, no prazo de 15 dias²⁵¹, prorrogável até 30 dias pela entidade expropriante, a requerimento do perito, e em casos devidamente justificados²⁵².

- vi) Uma vez recebido o relatório, “*a entidade expropriante, no prazo de cinco dias, notificará o expropriado e os demais interessados por carta registada com aviso de recepção, remetendo-lhes cópia do mesmo e dos respectivos anexos*”²⁵³.
- vii) Após tal notificação, o expropriado e os demais interessados disporão de um prazo de cinco dias para reclamar contra o conteúdo do relatório²⁵⁴.
- viii) Havendo reclamação, “*o perito pronunciar-se-á no prazo de cinco dias, em relatório complementar*”²⁵⁵.
- ix) Não havendo reclamação ou, havendo, após a apresentação de relatório complementar, “*a entidade expropriante poderá utilizar o prédio para os fins da expropriação, lavrando o auto de posse administrativa e dando início aos trabalhos previstos*”²⁵⁶.

²⁵¹ Cf. artigo 21.º, n.º 5 do CE.

²⁵² Cf. artigo 21.º, n.º 6 do CE.

²⁵³ Cf. artigo 21.º, n.º 7 do CE.

²⁵⁴ Cf. artigo 21.º, n.º 7 do CE, *in fine*.

²⁵⁵ Cf. artigo 21.º, n.º 8 do CE.

²⁵⁶ Cf. artigo 21.º, n.º 9 do CE. Note-se que o legislador salvaguardou especificamente o caso dos imóveis expropriados correspondentes a casas de habitação, em que se salvaguarda especificamente a situação de poder ser requerido judicialmente o dferimento da desocupação, nos termos actualmente previstos nos artigos 864.º e 865.º do Código de Processo Civil (“CPC”) – nesse sentido, cf. Acórdão do Tribunal da Relação do Porto de 27 de Maio de 2008 (Processo nº 0822969). Importa sublinhar, todavia, que na esteira do Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo de 8 de Novembro de 2000 (Processo nº 043535B), se entende ter a entidade expropriante “*poderes para obter a disponibilidade do terreno através da prática de acto administrativo intimando (...) a desocupá-lo em determinado prazo, sob pena de despejo e demolição (...) sem necessidade de prévio recurso ao tribunal*”, encontrando tal solução eco no previsto no artigo 76.º do Regime Jurídico do Património Imobiliário Público (“RJPIP”), de onde resulta que “[q]uem ocupar sem título imóvel do Estado ou de instituto público e o não desocupar no prazo de 90 dias a contar de



x) O auto de posse deverá obrigatoriamente conter²⁵⁷:

- (1) “Identificação do expropriado e dos demais interessados conhecidos ou menção expressa de que são desconhecidos”;
 - (2) “Identificação do Diário da República onde tiver sido publicada a declaração de utilidade pública e de urgência da expropriação ou o despacho que autorizou a posse administrativa”;
 - (3) “Indicação da data e demais circunstâncias susceptíveis de identificarem o relatório da vistoria, que dele constará em anexo”
 - (4) “Na impossibilidade de identificação do prédio através da inscrição matricial ou da descrição predial, (...) a composição, confrontações e demais elementos que possam contribuir para a identificação física do terreno onde se encontra o bem expropriado”.
- xi) Elaborado o auto de posse, deverão ser remetidas cópias do auto de posse administrativa carta registada com aviso de recepção, ao expropriado e aos demais interessados conhecidos²⁵⁸.

(2) Expropriação por zonas ou lanços

198) No presente caso, uma vez que estão em causa projectos de equipamentos ou infra-estruturas de interesse público, podem ser expropriadas de uma só vez, ou por zonas ou lanços, as áreas necessárias à respectiva execução²⁵⁹.

199) Assim, em caso de expropriação por zonas ou lanços:

notificação para o efeito fica sujeito a despejo imediato, sem dependência de acção judicial”, o que não permite uma fácil conciliação entre tal prerrogativa e a garantia contenciosa de deferimento da desocupação de casa de habitação.

²⁵⁷ Cf. artigo 22.º, n.os 1 e 2 do CE.

²⁵⁸ Cf. artigo 22.º, n.º 3 do CE.

²⁵⁹ Cf. artigo 4.º, n.º 1 do CE.



- a) O acto de declaração de utilidade pública deve determinar, além da (i) área total, (ii) a divisão desta e (iii) a ordem e (iv) os prazos para início da aquisição, com o limite máximo de seis anos²⁶⁰;
 - b) Os bens abrangidos pela segunda zona ou lanço e seguintes continuam na propriedade e posse dos seus donos até serem objecto de expropriação amigável ou de adjudicação judicial, sem prejuízo da entidade expropriante poder tomar posse administrativa dos bens, nos termos do disposto no artigo 19.º do CE²⁶¹;
 - c) Para o cálculo da indemnização relativa a prédios não compreendidos na primeira zona definida, são atendidas as benfeitorias necessárias neles introduzidas no período que mediar entre a data da declaração de utilidade pública e a data da aquisição da posse pela entidade expropriante da respectiva zona ou lanço²⁶².
- 200)** Neste caso, a declaração de utilidade pública caduca relativamente aos bens cuja arbitragem não tiver sido promovida pela entidade expropriante dentro do prazo de um ano, ou se os processos respectivos não forem remetidos ao tribunal competente no prazo de 18 meses, em ambos os casos a contar do termo fixado para a aquisição da respectiva zona ou lanço.
- 201)** O proprietário e os demais interessados têm direito a ser indemnizados dos prejuízos directa e necessariamente resultantes do bem ter estado sujeito a expropriação.
- 202)** A indemnização a que se refere o ponto anterior é determinada nos termos do CE, utilizando-se, na falta de acordo, o processo previsto nos artigos 42.º e seguintes do CE, na parte aplicável, com as necessárias adaptações.

²⁶⁰ Cf. artigo 4.º, n.º 2 do CE.

²⁶¹ Cf. artigo 4.º, n.º 3 do CE.

²⁶² Cf. artigo 4.º, n.º 4 do CE.



(3) Expropriações urgentes

203) As principais variações em relação ao procedimento de expropriação comum que decorrem das expropriações urgentes, são as seguintes:

- a) É dispensada a audiência do expropriado e demais interessados e negociação de aquisição por via do direito privado do imóvel na sequência da resolução de requerer a expropriação²⁶³;
- b) Ocorre no próprio acto declarativo da utilidade pública e refere-se a expropriações para obras de interesse público²⁶⁴, devendo ser sempre fundamentada, desde logo à luz da programação dos trabalhos elaborada pela entidade expropriante – programação, de resto, que deve constar da resolução de expropriar²⁶⁵;
- c) Confere de imediato a possibilidade de avançar para a posse administrativa do imóvel a expropriar²⁶⁶, permitindo que a efectivação da posse administrativa tenha o seguinte desvio em relação aos procedimentos comuns: permite-se a dispensa do depósito prévio da quantia resultante da resolução de expropriar, “*devendo o mesmo ser efectuado no prazo de 10 dias, contados nos termos do artigo 279.º do Código Civil, a partir da data da investidura administrativa na posse dos bens*”²⁶⁷

204) Importa notar que existem inúmeros exemplos de casos em que a urgência da expropriação é directamente resultante de lei aplicável, como é inclusivamente o caso da “*expropriação de bens e direitos necessários ao exercício das actividades concessionadas*” de

²⁶³ Nesse sentido, cf. SALVADOR DA COSTA *Código das Expropriações e Estatuto dos Peritos Avaliadores*, Almedina, 2010, p. 74 e FERNANDO ALVES CORREIA *Manual de Direito do Urbanismo*, Volume II, Almedina, 2010, p. 395, bem como o Acórdão do Tribunal da Relação do Porto de 21 de Fevereiro de 2022 (Processo n.º 2977/20.0T8VLG-A.P1).

²⁶⁴ Cf. artigo 15.º, n.º 1 do CE.

²⁶⁵ Cf. artigos 12.º e 15.º, n.º 2 do CE.

²⁶⁶ Cf. artigo 15.º, n.º 1 do CE, *in fine*.

²⁶⁷ Cf. artigo 20.º, n.º 6, alínea a) do CE.



serviço público aeroportuário²⁶⁸, entre muitos outros²⁶⁹.

205) A atribuição de carácter urgente caduca se as obras na parcela não tiverem início no prazo fixado no programa de trabalhos, salvo ocorrendo motivo devidamente justificado^{270/271}.

b) Expropriação litigiosa

(1) Arbitragem

206) Frustrada a expropriação amigável, há lugar a arbitragem, promovida pela entidade expropriante²⁷², a qual requer ao presidente do tribunal da Relação da situação dos prédios ou da sua maior extensão para designar três árbitros²⁷³. Caso a extensão e número de bens a expropriar o justifique para assegurar o normal andamento do processo, a entidade expropriante poderá requerer a designação de mais de um grupo de árbitros²⁷⁴.

207) O presidente do tribunal da Relação deve proceder à designação dos árbitros (ou grupo de árbitros) no prazo de cinco dias, indicando qual dos árbitros presidirá.

208) A comunicação da designação dos árbitros deverá ser então notificada pela entidade expropriante – indicando, desde logo, ao expropriado e aos demais interessados que estes dispõem da faculdade de apresentação de quesitos no âmbito da arbitragem²⁷⁵ –, no prazo

²⁶⁸ Cf. artigo 7.º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de Novembro

²⁶⁹ *Inter alia*, o artigo 2.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 15/2021, de 23 de Fevereiro (alterado pela Lei n.º 5/2023, de 20 de Janeiro), o artigo 112.º, n.º 3, alínea b) da Lei de Organização e Funcionamento do Sistema Eléctrico Nacional (“LOFSEN”).

²⁷⁰ Cf. artigo 15.º, n.º 3 do CE.

²⁷¹ A caducidade não obsta à ulterior autorização da posse administrativa.

²⁷² Cf. artigo 42.º, n.º 1 do CE.

²⁷³ Cf. artigo 45.º, n.º 1 e n.º 3 do CE.

²⁷⁴ Cf. artigo 46.º, n.º 1 do CE.

²⁷⁵ Cf. artigo 47.º, n.º 2 do CE.



de 10 dias a contar da sua recepção, seguindo os seguintes termos²⁷⁶:

- a) Por carta ou ofício registado, com aviso de recepção, dirigido aos interessados de que se conheça a respectiva residência e ao curador provisório;
- b) Por edictal, com dilação de oito dias, a afixar na entrada principal do edifício da câmara municipal do concelho onde se situam os prédios ou a sua maior extensão, relativamente aos interessados não abrangidos pela alínea anterior e àqueles que não for possível notificar nos termos nela prescritos;
- c) Aos árbitros, devendo a comunicação dirigida ao respectivo presidente ser acompanhada do processo de expropriação ou de cópia deste e, sempre que possível, de indicação da descrição predial e da inscrição matricial do prédio.

209) Em seguida, e no prazo de 15 dias contados da notificação acima referida, as partes podem apresentar ao árbitro presidente, em quadruplicado, os quesitos que entendam pertinentes para a fixação do valor dos bens objecto da expropriação²⁷⁷.

210) Finda esta fase, os árbitros deverão proferir acórdão, devidamente fundamentado e tomado por maioria, em conferência, servindo de relator o presidente²⁷⁸.

211) Caso a decisão arbitral não seja tomada por unanimidade ou maioria, deverá considerar-se a média aritmética dos laudos que mais se aproximarem ou o laudo intermédio, se as diferenças entre ele e cada um dos restantes forem iguais^{279|280}.

212) A decisão dos árbitros é então entregue à entidade expropriante no prazo máximo de

²⁷⁶ Cf. artigo 47.º, n.º 1 do CE.

²⁷⁷ Cf. artigo 48.º do CE.

²⁷⁸ Cf. artigo 49.º, n.os 1 e 2 do CE.

²⁷⁹ Cf. artigo 49.º, n.º 2 do CE.

²⁸⁰ A este propósito, deixa-se ainda a nota de que os laudos de cada uns dos árbitros deverão ser juntos ao acórdão e conter as respostas aos quesitos, indicando as que serviram de base ao cálculo da indemnização proposta e justificando os critérios de cálculo adoptados (cf. artigo 49.º, n.º 3 do CE).



30²⁸¹ dias a contar da recepção da comunicação aos árbitros da sua designação ou da apresentação dos quesitos²⁸².

213) Em seguida, a entidade expropriante deverá remeter o processo de expropriação ao tribunal da comarca da situação do bem expropriado ou da sua maior extensão no prazo de 30 dias²⁸³, a contar do recebimento da decisão arbitral, acompanhado²⁸⁴:

- a)** De certidões actualizadas das descrições e das inscrições em vigor dos prédios na conservatória do registo predial competente; e
- b)** Das respectivas inscrições matriciais, ou da certificação de que os mesmos estão omissos;
- c)** Da guia de depósito à ordem do tribunal do montante arbitrado ou, se for o caso, da parte em que este exceda a quantia depositada nos termos da alínea b) do n.º 1 ou do n.º 5 do artigo 20.º do CE.

214) Depois de devidamente instruído o processo e de efectuado o depósito nos termos dos pontos anteriores, no prazo de 10 dias, o juiz deverá adjudicar à entidade expropriante a propriedade e posse, salvo se, quanto a esta, já houver posse administrativa, ordenando simultaneamente a notificação do seu despacho, da decisão arbitral e de todos os elementos apresentados pelos árbitros, à entidade expropriante e aos expropriados e demais interessados, com indicação, quanto a estes, do montante depositado e da faculdade de interposição de recurso²⁸⁵.

215) A adjudicação da propriedade deverá então ser comunicada pelo tribunal ao conservador

²⁸¹ O prazo poderá ser prorrogado até 60 dias, a requerimento de qualquer dos árbitros, dirigido à entidade expropriante, em casos devidamente justificados, designadamente em razão do número de arbitragens (cf. artigo 49.º, n.º 5 do CE).

²⁸² Cf. artigo 49.º, n.º 3 do CE.

²⁸³ Caso o prazo não seja respeitado, a entidade expropriante deverá ainda depositar juros moratórios correspondentes ao período de atraso (cf. artigo 51.º, n.º 1 do CE).

²⁸⁴ Cf. artigo 51.º, n.º 1 do CE.

²⁸⁵ Cf. artigo 51.º, n.º 5 do CE.



do registo predial competente para efeitos de registo oficioso²⁸⁶.

(2) Recurso Judicial

- 216)** Discordando os interessados da decisão arbitral, podem estes interpor recurso judicial – com efeito meramente devolutivo –, no prazo de 20 dias a contar da notificação do despacho de adjudicação à entidade expropriante da propriedade e posse (salvo quando já houver posse administrativa)²⁸⁷.
- 217)** O prazo previsto no parágrafo anterior destina-se exclusivamente à impugnação do acórdão arbitral, abrindo a discussão acerca do valor indemnizatório devido²⁸⁸.
- 218)** Uma vez interposto, juiz atribui imediatamente aos interessados o montante sobre o qual se verifique acordo²⁸⁹, retendo, se necessário, a quantia provável das custas do processo no caso de o expropriado ou os demais interessados decaírem no recurso²⁹⁰.
- 219)** Qualquer dos titulares de direito a indemnização pode requerer, no prazo de 10 dias a contar da notificação da decisão a que se refere o parágrafo anterior, que lhe seja entregue a parte da quantia sobre a qual não se verifica acordo que lhe competir, mediante prestação de garantia bancária ou seguro-caução de igual montante²⁹¹.
- 220)** Não sendo exercido o direito a que se refere o parágrafo anterior, a entidade expropriante pode requerer a substituição por caução do depósito da parte da indemnização

²⁸⁶ Cf. artigo 51.º, n.º 6 do CE.

²⁸⁷ Cf. artigos 51.º, n.º 5 e 52.º, n.º 1 do CE.

²⁸⁸ Esta fase processual nada tem que ver com a matéria atinente à aquisição, através de adjudicação judicial, da parcela expropriada pela expropriante.

²⁸⁹ O “*montante sobre o qual se verifique acordo*” determina-se conjugando o valor indemnizatório defendido pela parte que recorre da decisão arbitral com o valor defendido na resposta ao recurso apresentada pela parte contrária.

²⁹⁰ Cf. artigo 52.º, n.º 3 do CE.

²⁹¹ Cf. artigo 52.º, n.º 4 do CE.



sobre a qual não se verifica acordo²⁹².

221) Não havendo recurso da decisão arbitral, o juiz:

- a)** Respeitará os termos da atribuição da indemnização – atribuída a cada um dos interessados ou fixada globalmente²⁹³ – no caso de pluralidade de interessados;
- b)** E, não tendo havido acordo entre os interessados sobre a partilha da indemnização global que tiver sido acordada, é esta entregue àquele que por todos for designado ou consignada em depósito no lugar do domicílio da entidade expropriante, à ordem do juiz de direito da comarca do lugar da situação dos bens ou da maior extensão deles, efectuando-se a partilha nos termos do Código de Processo Civil²⁹⁴.

222) É admitido, ainda, recurso para o Tribunal da Relação, com efeito meramente devolutivo²⁹⁵, mas já não de recurso para o Supremo Tribunal de Justiça, excepto para uniformização de jurisprudência²⁹⁶.

2. Indemnização ou expropriação pelo sacrifício

223) Em alternativa à expropriação por utilidade pública propriamente dita, ou mesmo à imposição de servidões administrativas, as circunstâncias do caso poderão conduzir viabilizar formas alternativas de salvaguardar o interesse público inerente ao desenvolvimento de algum das OE consideradas, através da precarização de actos administrativos que confirmam direitos urbanísticos.

224) A referida precarização de actos administrativos é o resultado de um procedimento administrativo de “segundo grau”, em que se procede à destruição ou modificação dos

²⁹² Cf. artigo 52.º, n.º 5 do CE.

²⁹³ Cf. artigo 37.º, n.º 3 do CE.

²⁹⁴ Cf. artigo 37.º, n.º 4 do CE.

²⁹⁵ Cf. artigo 66.º, n.º 2 do CE.

²⁹⁶ Cf. artigo 66.º, n.º 5 do CE.



direitos urbanísticos conferidos por acto administrativo válido e eficaz pré-existente. Para o efeito, salvo disposição legal em contrário, o acto secundário deve revestir a forma legalmente prescrita para o acto afectado²⁹⁷, observando-se também “as formalidades exigidas para a prática do acto revogado ou anulado que se mostrem indispensáveis à garantia do interesse público ou dos direitos e interesses legalmente protegidos dos interessados”. Importa sublinhar, em qualquer caso, que embora exista um dever de indemnizar²⁹⁸, não se prevê uma obrigação de contemporaneidade da indemnização com a lesão de direitos o particular²⁹⁹, podendo inclusivamente o direito à indemnização prescrever³⁰⁰ nos termos gerais, ou mesmo caducar³⁰¹.

3. Mutações e desafectações dominiais

225) Considerando as diversas localizações existentes, para além do disposto em termos gerais em matéria de desafectação e mutação dominial³⁰², há ainda a considerar os regimes dominiais potencialmente implicados na construção da infra-estrutura aeroportuária. Assim:

- a)** Como se verifica em termos inequívocos nas OE Rio Frio, Vendas Novas, CTA e Montijo, existem terrenos integrantes do **domínio público hídrico** (i.e., parcelas do leito ou margem de águas públicas), que podem deixar de ser “*afecto[s] exclusivamente ao interesse público do uso das águas*”, mediante “*despacho dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças, pela área a que o imóvel está afecto [in casu, infra-estruturas ou obras públicas] e pela área da defesa nacional*”.
- b)** No caso específico das OE CTA e Montijo, há também a considerar móveis do **domínio**

²⁹⁷ Cf. artigo 170.º, n.º 1 do CPA.

²⁹⁸ Cf. artigo 16.º do RJRCEE.

²⁹⁹ Contrariamente ao que sucede em caso de expropriação (cf. artigo 1.º do CE).

³⁰⁰ Cf. artigo 5.º do RJRCEE.

³⁰¹ Cf. artigo 171.º, n.º 9 do RJIGT.

³⁰² Cf. artigo 6.º do CE e artigos 17.º e 24.º do RPIP.



público militar, em relação aos quais se preconiza a respectiva desafectação mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da defesa nacional³⁰³, ou por estes e o membro do Governo responsável por outro regime de dominialidade que se queira associar ao imóvel³⁰⁴;

- c) Verifica-se nas OE de Rio Frio e Santarém, um potencial conflito com o **domínio público rodoviário do Estado**, preconizando-se que para os terrenos que deixem de estar afectos à função rodoviária (ou quando o respectivo estatuto dominial seja dispensável à existência da estrada):
 - i) Em caso de desafectação, um procedimento assente em parecer do IMT, I. P. e despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e infra-estruturas rodoviárias³⁰⁵. O referido despacho, *“para além das menções obrigatórias exigidas por lei, deve conter a identificação do bem e os fundamentos da decisão, designadamente as razões que justificam a desafectação e o efeito produzido por este acto, bem como a consequente integração no domínio privado do Estado ou no património privado da administração rodoviária, fixando, neste último caso, o regime de alienação ou utilização dos bens imóveis objecto de desafectação”*³⁰⁶, servindo tal despacho de título bastante para efeitos de registo predial e inscrição matricial dos

³⁰³ Cf. artigo 8.º, n.º 1 da LIEM.

³⁰⁴ Cf. artigo 8.º, n.º 5 da LIEM.

³⁰⁵ Cf. artigo 38.º, n.º 1 do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (“EERN”).

³⁰⁶ Cf. artigo 38.º, n.º 2 do EERN. Importa sublinhar que a *“integração dos bens desafectados no património privado da administração rodoviária apenas se pode realizar quando os mesmos se destinem a alienação ou a aproveitamento urbanístico ou imobiliário e as verbas a apurar com a respectiva alienação ou utilização sejam afectas prioritariamente, na sua totalidade, à redução da dívida daquela empresa ou destinados a investimentos na conservação, operação, manutenção e modernização das infra-estruturas rodoviárias geridas pela mesma”* (cf. artigo 38.º, n.º 3 do EERN), podendo *“a alienação e utilização dos bens imóveis desafectados e integrados no património privado da administração rodoviária (...) efectuar-se em regime de propriedade plena, constituição de direito de superfície, ou qualquer outro meio jurídico adequado”* (cf. artigo 38.º, n.º 4 do EERN).



- bens desafectados, a favor do beneficiário³⁰⁷;
- ii) Em caso de alteração da afectação dominial, a mesma pode ter lugar “[q]uando um bem do domínio público do Estado se revele apto a desempenhar mais do que um dos fins de utilidade pública que justificam a sua integração no domínio público”, sendo feita por “despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, das infra-estruturas rodoviárias e do sector de actividade respectivo”³⁰⁸.
 - d) Ainda que não resulte clara a existência de um conflito com o **domínio público ferroviário**, nas OE Rio Frio e Santarém, sublinha-se que em relação aos bens sujeitos a tal regime dominial se assume normativamente um princípio de onerosidade associado quer à desafectação para posterior rentabilização patrimonial por parte da concessionária da rede ferroviária,³⁰⁹ quer à mutação dominial dos mesmos bens, através de compensação financeira e/ou permuta³¹⁰, em ambos os casos afectando prioritariamente à redução da dívida daquela empresa, e autorização por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e da tutela³¹¹.
 - e) No que se refere ao **domínio público municipal** (nomeadamente rodoviário – aparentando existir conflito em relação a tal respeito nas OE Vendas Novas e Montijo), importa recapitular que, fora os casos de mutação dominial, a desafectação de imóveis do domínio público municipal³¹² pode ocorrer quando se percam as utilidades que

³⁰⁷ Cf. artigo 38.º, n.º 5 do EERN.

³⁰⁸ Cf. artigo 39.º, n.os 1 e 2 do EERN. *Brevitatis causa*, por não se relacionar com os cenários equacionáveis no caso presente, abster-nos-emos de desenvolver os termos em que pode ter lugar a mutação dominial de estradas da rede rodoviária nacional para integrar a rede municipal (cf. artigo 39.º, n.º 2 do EERN).

³⁰⁹ Cf. artigos 24.º e 25.º do Regime Jurídico do Domínio Público Ferroviário (“RJDPF”).

³¹⁰ Cf. artigo 26.º do RJDPF.

³¹¹ Cf. artigo 24.º, n.º 1 e 26.º, n.º 1 do RJDPF.

³¹² Em alternativa, o CE prevê no seu artigo 6.º que as pessoas colectivas de direito público têm direito a ser compensadas, em dinheiro ou em espécie, como melhor convier aos fins públicos em causa, dos prejuízos efectivos que resultarem da afectação definitiva dos seus bens de domínio público a outros fins de utilidade pública (cf. n.º 1).



justificam a sujeição ao regime da dominialidade³¹³, ingressando, em consequência, no domínio privado das autarquias locais³¹⁴. Procedimentalmente, os passos a seguir para o efeito são os seguintes:

- i) Compete à Assembleia Municipal deliberar sobre a afectação ou desafectação de bens do domínio público municipal³¹⁵.
- ii) Uma vez desafectado o bem do domínio público e integrado no domínio privado municipal, o bem poderá ser alienado³¹⁶.
- iii) Para tal, compete:
 - (1) À Assembleia Municipal, sob proposta da Câmara Municipal, autorizar a câmara a adquirir, alienar ou onerar bens imóveis de valor superior a 1000 vezes a RMMG, e fixar as respectivas condições gerais, podendo determinar o recurso à hasta pública, assim como a alienar ou onerar bens ou valores artísticos do município, independentemente do seu valor³¹⁷;
 - (2) À Câmara Municipal adquirir, alienar ou onerar bens imóveis de valor até 1000 vezes a RMMG³¹⁸, bem como alienar em hasta pública, independentemente de autorização da assembleia municipal, bens imóveis de valor superior ao valor

Na falta de acordo, o montante da compensação é determinado por arbitragem, nos termos previstos no CE (cf. n.º 2, do artigo 6.º do CE).

³¹³ Cf. artigo 17.º do RJPIP.

³¹⁴ Desde que a desafectação e o consequente ingresso do bem no domínio privado da autarquia local sejam fundamentados exclusivamente por razões de interesse público.

³¹⁵ Cf. artigo 25.º, n.º 1, alínea g) do RJAL.

³¹⁶ A este respeito, importa não esquecer que a Administração está sujeita ao princípio da boa administração, previsto no artigo 3.º do RJPIP, nos termos do qual a gestão, a utilização e a alienação dos bens imóveis do Estado (aqui considerando também as autarquias locais) devem ser realizadas de acordo com a ponderação dos custos e benefícios (cf. n.º 1, do artigo 3.º do RJPIP).

³¹⁷ Cf. alínea i), do n.º 1, do artigo 25.º RJAL.

³¹⁸ Cf. alínea g), do n.º 1, do artigo 33.º RJAL.



acima referido, desde que a alienação decorra da execução das opções do plano e a respectiva deliberação tenha sido aprovada por maioria de dois terços dos membros da assembleia municipal em efectividade de funções³¹⁹.

226) Conforme se alude nas mutações e desafectações dominiais relativas ao domínio rodoviário e ferroviário, importa ter em atenção que as intervenções que afectem tais bens dominiais podem ter repercussões contratuais, no quadro dos contratos de concessão de serviço público ou de obra pública³²⁰. Será esse particularmente o caso noutras vertentes do **domínio público infra-estrutural** do Estado (e mesmo das autarquias locais), nomeadamente no que se refere às infra-estruturas relativas às redes eléctrica, de telecomunicações, de gás e de abastecimento e saneamento de águas residuais, em que poderá ser necessário assegurar o resarcimento do eventual sobrecusto associado ao desvio ou reforço das infra-estruturas em causa.

C. RISCOS A CONSIDERAR E FORMA DE OS MITIGAR

1. Complexidade procedural e formas de a mitigar

227) Ainda que no quadro da elaboração de um programa sectorial – *in casu*, de uma decisão de localização de grande empreendimento público de incidência territorial – não se exija um programa de execução e um plano de financiamento³²¹, os princípios gerais da actividade

³¹⁹ Cf. alínea h), do n.º 1, do artigo 33.º RJAL.

³²⁰ Concessão de obras públicas é “*o contrato pelo qual o co-contratante se obriga à execução ou à concepção e execução de obras públicas, adquirindo em contrapartida o direito de proceder, durante um determinado período, à respectiva exploração, e, se assim estipulado, o direito ao pagamento de um preço*” e concessão de serviços públicos “*o contrato pelo qual o co-contratante se obriga a gerir, em nome próprio e sob sua responsabilidade, uma actividade de serviço público, durante um determinado período, sendo remunerado pelos resultados financeiros dessa gestão ou, directamente, pelo contraente público*” – cf. artigos 407.º, n.º 1 e 407.º, n.º 2 do Código dos Contratos Públicos (“CCP”).

³²¹ Cf. *a contrario*, artigo 41.º do RJIGT.



administrativa³²² e da adequada gestão financeira pública³²³, tornam inescapável a ponderação das implicações financeiras de cada uma das localizações ponderadas e, sobretudo, da localização que vier a ser seleccionada, à luz das situações de expropriação, servidões e outras indemnizações que a localização concreta possa suscitar. Mais: as próprias consequências em termos de calendarização da realização das obras do aeroporto inerentes ao estatuto predial da localização também se constituem como críticos na tomada de decisão. Isto, claro, para além das demais derivadas de que depende a selecção da localização, nomeadamente em termos ambientais e no contexto da AAE que está em curso e cometida à CTI.

228) Por outras palavras, será necessário antecipar em alguma medida – ainda que em termos mais perfuntórios – os eventuais impactes económico-financeiros que podem advir da localização escolhida e, evidentemente, compará-los com as localizações alternativas consideradas.

229) Noutro plano, resulta da lei que o requerimento de declaração de utilidade pública deve ser instruído com o Estudo de Impacte Ambiental (“**EIA**”), quando o mesmo seja devido – o que é, inequivocamente, aqui o caso, como já se viu anteriormente (vd. Relatório Fase 1)³²⁴.

³²² Nomeadamente os princípios da prossecução do interesse público, da boa administração, da proporcionalidade, da razoabilidade e da imparcialidade – cf. artigo 267.º, n.º 2 da CRP e ainda artigos 4.º, 5.º, 7.º, 8.º e 9.º do CPA.

³²³ Cf. artigo 18.º, n.º 1 da Lei de Enquadramento Orçamental (“**LEO**”).

³²⁴ Considerando que é o procedimento de avaliação de impacte ambiental (“**AIA**”) que deve determinar a viabilidade ou inviabilidade da opção de reforço da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa numa determinada localização e, bem assim, influir na configuração concreta da referida infra-estrutura, em função de eventuais *condições impostas* da Declaração de Impacte Ambiental (“**DIA**”), há algo de paradoxal na antecipação do procedimento expropriativo para momento anterior à conclusão do procedimento de AIA, à luz daquilo que são as garantias substanciais de “*efectiva necessidade do bem para utilização do fim expropriativo*” e de “*restrição da expropriação ao mínimo imprescindível*” (cf. LUIS PERESTRELO DE OLIVEIRA, *Código das Expropriações Anotado*, Coimbra, 2000, pp. 23 e 24 e, em geral, artigos 2.º e 3.º do CE). Também bizarro se torna, por se encontrar ferida de nulidade o licenciamento ou autorização de projectos sujeitos a procedimento de AIA [cf. artigo 22.º, n.º 3 do Regime Jurídico da AIA (“**RJAIA**”)], e, por seu turno, por se



230) Sendo necessária a elaboração de um EIA para ser requerida a emissão da declaração de utilidade pública, e pressupondo um EIA o desenvolvimento de um projecto pelo menos na fase de *estudo prévio* [cf. artigo 2.º, alínea g) do RJAIA], a conclusão de tal estudo prévio condiciona quer a tramitação do procedimento de AIA, quer o procedimento expropriativo.

231) O que antecede não significa que haja em parte alguma se encontre uma proibição expressa de tramitação simultânea de procedimentos, ainda que num quadro de uma mútua prejudicialidade em que assumidamente nenhum dos procedimentos se suspenda³²⁵, sendo certo que os respectivos efeitos poderão ser modelados através da aposição de cláusulas acessórias aos actos administrativos que vierem a ser praticados³²⁶. Em todo o caso, certo é que com o quadro normativo vigente, a elaboração do *estudo prévio* e, consequentemente, do EIA, são condições necessárias à emissão da declaração de utilidade pública.

232) Considerando os factores de complexidade acrescidos ora referidos, a que se soma a potencial complexidade dos procedimentos de mutação ou desafectação dominial, para evitar para evitar maiores dificuldades – e maiores custos – que a transformação e utilização do território por entidades públicas e privadas possa representar, associados à realização do reforço da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa na localização que vier a ser futuramente seleccionada, dever-se-á ponderar a adopção de medidas preventivas pelo Estado que impeçam tal evolução negativa.

233) Para inteira clareza: **medidas preventivas** são actos jurídicos que revestem a natureza de

encontrar sujeito a procedimento de AIA o projecto, em fase de *estudo prévio, anteprojecto ou projecto* [cf. artigo 2.º, alínea g) do RJAIA] de construção de um aeroporto cuja pista de descolagem e de aterragem tenha um comprimento de pelo menos 1500m [cf. Anexo I, n.º 7 a) e Anexo II, n.º 10, alínea d) do RJAIA] ou que sejam sujeitas a tal procedimento de AIA na sequência de análise caso-a-caso (cf. artigo 3.º do RJAIA). Não obstante, a verdade é que para além da solução hoje vigente, já à luz do Código das Expropriações de 1991 se admitia a possibilidade de a declaração de utilidade pública ser emitida com base em programa preliminar – ou seja, numa fase anterior de elaboração do projecto, prévia à elaboração da aprovação do correspondente estudo prévio (cf. artigo 3.º do Anexo I à Portaria n.º 255/2023, de 7 de Agosto).

³²⁵ Cf. artigo 38.º, n.º 1 do CPA.

³²⁶ Cf. artigo 149.º do CPA.



regulamentos administrativos³²⁷, de natureza cautelar para “*evitar a alteração das circunstâncias e das condições de facto existentes que possa limitar a liberdade de planeamento ou comprometer ou tornar mais onerosa a execução*” de, *in casu*, empreendimento de relevante interesse público³²⁸, que podem consistir na proibição, na limitação ou na sujeição a parecer vinculativo das operações de loteamento e obras de urbanização, de construção, de ampliação, de alteração e de reconstrução, com exceção das que sejam isentas de controlo administrativo prévio³²⁹, determinando a suspensão de eficácia dos planos municipais de ordenamento do território na área abrangida por aquelas medidas e, se assim for determinado, dos demais programas e planos territoriais em vigor na mesma área³³⁰.

234) Caso se assevere que existem operações urbanísticas licenciadas que ainda não estão executadas e que podem colidir com o interesse público em causa, deverá também ser devidamente ponderada a opção de estender o efeito cautelar das medidas preventivas a tais situações que, comummente, estão fora do respectivo âmbito de aplicação, ainda que

³²⁷ Cf. artigo 136.º do RJIGT. O que também resulta do elenco das medidas preventivas como parâmetro de controlo da legalidade urbanística do licenciamento de uma obra, a par de “*quaisquer outras normas legais e regulamentares*”, nos artigos 20.º, n.º 1 do RJUE [“*A apreciação do projecto de arquitectura, (...), incide sobre a sua conformidade com planos municipais ou intermunicipais de ordenamento no território, planos especiais de ordenamento do território, medidas preventivas (...) e quaisquer outras normas legais e regulamentares* (...)", destaque nosso], 21.º do RJUE [“*A apreciação dos projectos de loteamento (...) incide sobre a sua conformidade com planos municipais ou intermunicipais de ordenamento do território, (...) medidas preventivas (...) e quaisquer outras normas legais e regulamentares* (...)", destaque nosso], 21.º do RJUE [“*A apreciação dos projectos de loteamento (...) incide sobre a sua conformidade com planos municipais ou intermunicipais de ordenamento do território, (...) medidas preventivas (...) e quaisquer outras normas legais e regulamentares* (...)", destaque nosso], 21.º do RJUE [“*O pedido de licenciamento é indeferido quando: a) Violar plano municipal e intermunicipal de ordenamento do território, (...) medidas preventivas (...) ou quaisquer outras normas legais e regulamentares aplicáveis* (...)", destaque nosso], 24.º, n.º 1, alínea a), do RJUE [“*O pedido de licenciamento é indeferido quando: a) Violar plano municipal e intermunicipal de ordenamento do território, (...) medidas preventivas (...) ou quaisquer outras normas legais e regulamentares aplicáveis* (...)", destaque nosso], 24.º, n.º 1, alínea a), do RJUE [“*O pedido de licenciamento é indeferido quando: a) Violar plano municipal e intermunicipal de ordenamento do território, (...) medidas preventivas (...) ou quaisquer outras normas legais e regulamentares aplicáveis* (...)", destaque nosso], 68.º, alínea a) do RJUE [“*(...) são nulas as licenças, as autorizações de utilização e as decisões relativas a pedidos de informação prévia previstos no presente diploma que: a) Violem o disposto em plano municipal ou intermunicipal de ordenamento do território, (...) medidas preventivas ou licença ou comunicação prévia de loteamento em vigor*”, destaque nosso].

³²⁸ Cf. artigo 134.º, n.º 1 e n.º 8 do RJIGT.

³²⁹ Cf. artigo 134.º, n.º 4 do RJIGT.

³³⁰ Cf. artigo 134.º, n.º 2 do RJIGT.



envolvendo um dever de indemnização³³¹.

235) As medidas preventivas deixam de vigorar quando *(i)* forem revogadas; *(ii)* decorrer o prazo fixado para a sua vigência; *(iii)* entrar em vigor o plano que motivou a sua adopção; *(iv)* a entidade competente abandonar a intenção de elaborar o plano que as originou; *(v)* cessar o interesse na salvaguarda das situações excepcionais de reconhecido interesse público, determinando a sua caducidade³³².

236) O prazo de vigência das medidas preventivas deve ser logo fixado no acto que as estabelecer, não podendo ser superior a dois anos, prorrogável por mais um, quando tal se mostre necessário^{333|334}. Se um dever de fundamentação é especialmente relevante aquando da adopção de medidas preventivas (ou da sua prorrogação), agrava-se substancialmente se novas medidas forem tomadas dentro do prazo de 4 anos contados da caducidade das medidas anteriores aprovadas para o mesmo local³³⁵. Exigindo-se, com efeito, que tais casos excepcionais em que uma área torne a ser abrangida por medidas preventivas seja “devidamente fundamentada”³³⁶.

237) *Last but not least:* conforme foi já referido anteriormente, pode assumir particular relevância uma intervenção legislativa que assegure a devida concatenação entre os diversos procedimentos – de aprovação de localização, avaliação ambiental estratégica, avaliação de impacte ambiental, de expropriação, de mutação dominial, etc. – em termos que assegurem as devidas optimizações procedimentais e, a final, temporais.

³³¹ Cf. artigo 134.º, n.os 5 e 6 do RJIGT.

³³² Cf. artigo 141.º, n.º 3 do RGIGT.

³³³ Cf. artigo 141.º, n.º 1 do RJIGT.

³³⁴ Na falta de fixação do prazo de vigência, as medidas preventivas e as normas provisórias vigoram pelo prazo de um ano, prorrogável por seis meses (cf. artigo 141.º, n.º 2 do RJIGT).

³³⁵ Cf. artigo 141.º, n.º 5 do RJIGT.

³³⁶ Cf. artigo 141.º, n.º 5 do RJIGT.



2. Risco contencioso

- 238) A necessidade de se proceder a expropriações ou à imposição de servidões administrativas que sigam as regras expropriativas é, consabidamente, propensa à judicialização da discussão *inter partes*, havendo possibilidade de recorrer contenciosamente – inclusivamente em sede cautelar – dos actos administrativos praticados no procedimento expropriativo (em particular, a declaração de utilidade pública e a autorização de posse administrativa), a par do recurso judicial já previsto a respeito do montante que vier a ser fixado em sede arbitral.
- 239) De modo a reduzir o impacto do risco contencioso, importa, por conseguinte, assegurar o devido reconhecimento do carácter urgente das expropriações a realizar, nomeadamente através de acto legislativo.

3. Caducidades relativas ao procedimento expropriativo

- 240) A declaração de utilidade pública caduca se o beneficiário da expropriação não tiver promovido a constituição da arbitragem no prazo de um ano ou se o processo não for enviado ao tribunal competente no prazo de 18 meses, em ambos os casos contados a partir da data de publicação daquele acto no Diário da República³³⁷.
- 241) A declaração de caducidade pode ser requerida pelo expropriado ou por qualquer outro interessado ao tribunal competente para conhecer do recurso da decisão arbitral ou à entidade que declarou a utilidade pública e a decisão que for proferida é notificada a todos os interessados³³⁸.
- 242) Não obstante, a declaração de utilidade pública caducada pode ser renovada em casos devidamente fundamentados e no prazo máximo de um ano a contar do termo dos prazos

³³⁷ Cf. artigo 13.º, n.º 3 do CE.

³³⁸ Cf. artigo 13.º, n.º 4 do CE.



acima mencionados³³⁹.

243) Renovada a declaração de utilidade pública, o expropriado é notificado para optar pela fixação de nova indemnização ou pela actualização da anterior, aproveitando-se, neste caso, os actos até então praticados³⁴⁰.

244) Tratando-se de obra contínua³⁴¹, a caducidade não pode ser invocada depois de aquela ter sido iniciada em qualquer local do respectivo traçado, salvo se os trabalhos forem suspensos ou estiverem interrompidos por prazo a três anos³⁴².

4. Risco de reversão

a) Reversão das expropriações

245) No contexto da construção da infra-estrutura aeroportuária, importa considerar o risco de reversão dos terrenos que, eventualmente, tenham sido expropriados ou adquiridos no contexto de procedimento expropriativo. Assim, importa recordar que o direito de reversão³⁴³, nos termos plasmados no quadro legal hoje vigente³⁴⁴, existe nos seguintes casos:

a) Se no prazo de dois anos, após a data de adjudicação, os bens expropriados não forem aplicados ao fim que determinou a expropriação³⁴⁵;

³³⁹ Cf. artigo 13.º, n.º 5 do CE.

³⁴⁰ Cf. artigo 13.º, n.º 6 do CE.

³⁴¹ Obra contínua aquela que tem configuração geométrica linear e que, pela sua natureza, é susceptível de execução faseada ao longo do tempo, correspondendo a um projecto articulado, global e coerente.

³⁴² Cf. artigo 13.º, n.º 7 do CE.

³⁴³ Cf. artigo 5.º, n.º 1 do CE.

³⁴⁴ Importará confirmar se por alguma outra via (v.g. contratual) houve lugar a uma regulação distinta dos termos como poderia haver lugar a uma reversão ou resolução do contrato.

³⁴⁵ Cf. artigo 5.º, n.º 1, al. a) do CE.



b) Se, entretanto, tiverem cessado as finalidades da expropriação³⁴⁶.

246) Se estiver em causa a realização de uma obra contínua (i.e., aquela que tem configuração geométrica linear e que, pela sua natureza, é susceptível de execução faseada ao longo do tempo, correspondendo a um projecto articulado, global e coerente) que determine a expropriação de bens distintos, o seu início em qualquer local do traçado faz cessar o direito de reversão sobre todos os bens expropriados, excepto se os trabalhos forem suspensos ou estiverem interrompidos por prazo superior a dois anos, a contar da ocorrência do facto que originou a expropriação.

247) Ainda que se verifique um dos casos acima referidos, não haverá lugar a direito de reversão³⁴⁷:

- a)** Se tiverem decorrido 20 anos desde a data da adjudicação do bem em causa à entidade expropriante³⁴⁸;
- b)** Quando seja dado aos bens expropriados outro destino, mediante nova declaração de utilidade pública³⁴⁹;
- c)** Quando haja renúncia do expropriado³⁵⁰;
- d)** Quando a declaração de utilidade pública seja renovada, com fundamento em prejuízo grave para o interesse público, dentro do prazo de um ano a contar de verificação dos factos que originam o direito à reversão³⁵¹.

248) A reversão deve ser requerida no prazo de três anos a contar da ocorrência do facto que a originou, sob pena de caducidade; decorrido esse prazo, assiste ao expropriado, até ao final do prazo de 20 anos desde a data da adjudicação do bem em causa à entidade expropriante,

³⁴⁶ Cf. artigo 5.º, n.º 1, al. b) do CE

³⁴⁷ Cf. artigo 5.º, n.º 4 do CE.

³⁴⁸ Cf. artigo 5.º, n.º 4, al. a) do CE.

³⁴⁹ Cf. artigo 5.º, n.º 4, al. b) do CE.

³⁵⁰ Cf. artigo 5.º, n.º 4, al. c) do CE.

³⁵¹ Cf. artigo 5.º, n.º 4, al. d) do CE.



o direito de preferência na primeira alienação dos bens³⁵².

249) O acordo entre a entidade expropriante e o expropriado ou demais interessados sobre outro destino a dar ao bem expropriado ou sobre o montante do acréscimo da indemnização legal devida interpreta-se como renúncia aos direitos de reversão e de preferência³⁵³.

250) Se a entidade expropriante pretender alienar parcelas sobrantes, deve comunicar o projecto de alienação ao expropriado e demais interessados conhecidos cujos direitos não hajam cessado definitivamente, por carta ou ofício registado com aviso de recepção, com a antecedência mínima de 60 dias, findos os quais, não sendo exercido o direito de reversão ou, se for o caso, o direito de preferência, se entende que renunciam ao mesmo³⁵⁴.

251) No caso de nova declaração de utilidade pública ou de renovação da declaração anterior, o expropriado é notificado para optar pela fixação de nova indemnização ou pela actualização da anterior, aproveitando-se neste caso os actos praticados³⁵⁵.

b) Cedências urbanísticas

252) Importa ainda ter presente que, no âmbito das cedências urbanísticas que possam ter ocorrido em operações de loteamento³⁵⁶ ou de impacte relevante³⁵⁷, em área a expropriar para efeitos da instalação do complexo aeroportuário, infra-estruturas e demais construções associadas, a lei confere ao cedente o direito de reversão sobre as parcelas cedidas sempre

³⁵² Cf. artigo 5.º, n.º 5 do CE.

³⁵³ Cf. artigo 5.º, n.º 6 do CE.

³⁵⁴ Cf. artigo 5.º, n.º 7 do CE.

³⁵⁵ Cf. artigo 5.º, n.º 8 do CE.

³⁵⁶ Cf. artigo 44.º, n.º 1 do RJUE.

³⁵⁷ Cf. artigo 44.º, n.º 5 do RJUE.



que estas sejam afectas a fins diversos daqueles para que hajam sido cedidas³⁵⁸³⁵⁹.

253) Sendo esse o caso, e havendo imóveis construídos na parcela revertida, o tribunal pode ordenar a sua demolição, a requerimento do cedente³⁶⁰. Em alternativa, o cedente pode exigir ao município uma indemnização, a determinar nos termos estabelecidos no Código das Expropriações com referência ao fim a que se encontre afecta a parcela, calculada à data em que pudesse haver lugar à reversão³⁶¹.

254) Desse modo, a expropriação, desafectação ou mutação dominial das parcelas cedidas no âmbito das operações urbanísticas acima referidas, para efeitos da sua afectação à expansão aeroportuária, poderia suscitar um direito do cedente à reversão das respectivas cedências, sobretudo num quadro em que não se emita declaração de utilidade pública a justificar afectação a outro destino³⁶².

255) Note-se, contudo, que *(i)* o legislador previu que o direito do cedente à reversão não pode ser exercido, quando os fins das parcelas cedidas forem alterados por iniciativa da câmara municipal em execução de instrumento de gestão territorial³⁶³ e que *(ii)* “ao exercício do direito de reversão [previsto no artigo 45.º, n.º 2 do RJUE] aplica-se, com as necessárias

³⁵⁸ Cf. artigo 45.º, n.º 1 do RJUE.

³⁵⁹ Não se aplica se as parcelas cedidas forem afectas a espaços verdes públicos, equipamentos de utilização colectiva e infra-estruturas que, de acordo com a lei e a licença ou comunicação prévia, devam integrar o domínio municipal, independentemente das especificações eventualmente constantes do documento que titula a transmissão (cf. artigo 45.º, n.º 2 do RJUE).

³⁶⁰ Cf. artigo 45.º, n.º 7 do RJUE

³⁶¹ Cf. artigo 45.º, n.º 4 do RJUE.

³⁶² Cf. artigo 5.º, n.º 4, al. b) do CE.

³⁶³ Cf. artigo 45.º, n.º 10 do RJUE e artigo 48.º, n.º 1, do RJUE, o qual dispõe que “as operações de loteamento com as condições definidas na licença ou comunicação prévia podem ser alteradas por iniciativa da câmara municipal desde que tal alteração se mostre necessária à execução de plano municipal ou intermunicipal de ordenamento do território ou área de reabilitação urbana”.



adaptações, o disposto no Código das Expropriações”³⁶⁴.

256) Para adequada clarificação e mitigação do risco associado à eventual reversão de áreas cedidas, poderá equacionar-se, por via de intervenção legislativa, assegurar explicitamente a inexistência de direito de reversão em casos como o presente.

IV. ANÁLISE DO ENQUADRAMENTO LEGAL URBANÍSTICO, INCLUINDO NO RESPEITANTE AOS TERRENOS DO AEROPORTO HUMBERTO DELGADO

A. NOTA PRÉVIA

257) Conforme foi acima referido³⁶⁵, a definição do que se pode construir ou utilizar com expressão territorialmente relevante é o resultado da conjugação do regime de uso do solo definido nos planos municipais (ou intermunicipais) de ordenamento do território, das servidões e restrições de utilidade pública aplicáveis, da situação jurídica pré-existente e, ainda, das regras técnicas e sectoriais aplicáveis à construção ou utilização pretendida e da avaliação ambiental a que o projecto em causa esteja sujeito (quando tal for o caso).

258) Remete-se, assim, para as Fichas Técnicas relativas a cada localização preconizada nas OE³⁶⁶ a especificação do concreto regime de uso do solo e as servidões e restrições de utilidade pública aplicáveis, constando da secção inicial do presente Relatório os termos concretos da aferição da conformidade e compatibilidade da opção de localização da infra-estrutura aeroportuária com os instrumentos de gestão territorial e servidões e restrições de utilidade pública aplicáveis, bem como as formas de superar situações de desconformidade ou incompatibilidade.

259) Não obstante o que antecede, nos termos solicitados pela CTI, na presente secção incluir-

³⁶⁴ Razão pela qual também aqui são aplicáveis as limitações ao direito de reversão acima aludidas (Secção III.C.4.), nomeadamente em termos de limitação temporal.

³⁶⁵ Cf. Secção II.A. do presente Relatório.

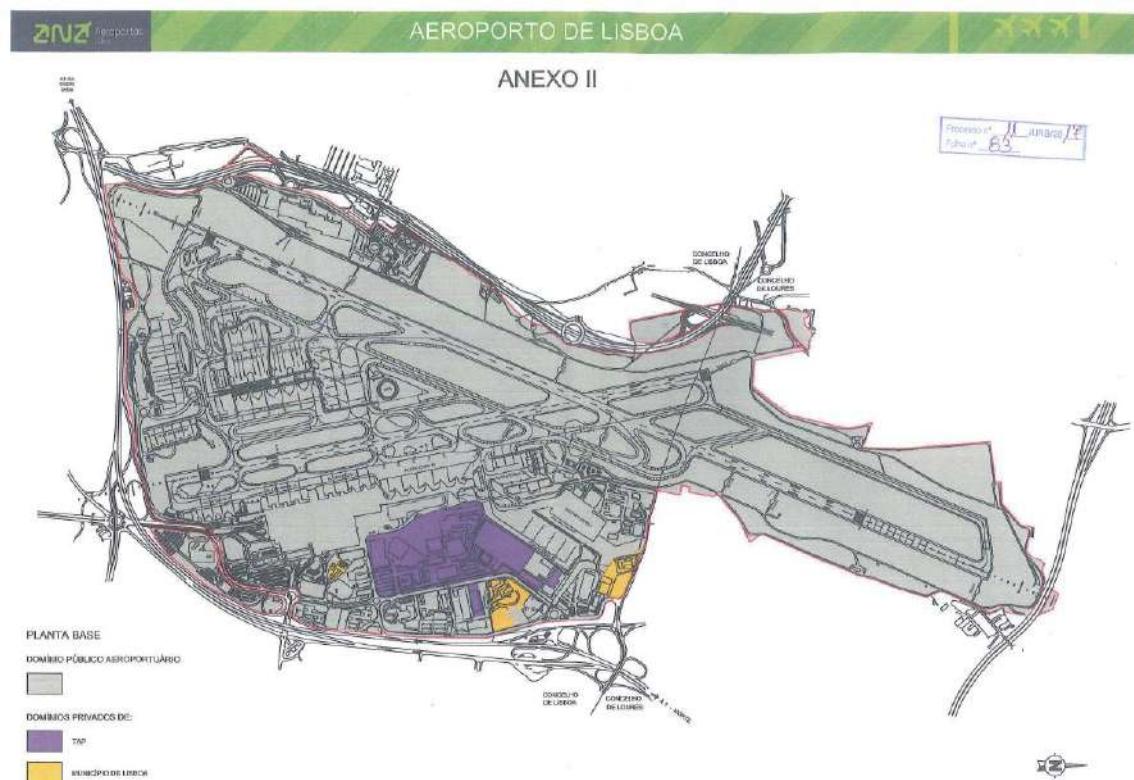
³⁶⁶ Cf. Anexo I do presente Relatório.



se-á em seguida uma explicitação cabal do regime de uso do solo aplicável ao Aeroporto Humberto Delgado.

B. TERRENOS DO AHD | REGIME DE USO DO SOLO

260) O AHD encontra-se compreendido no Concelho de Lisboa e, numa área principalmente de pista de aviação e de esparsas edificações complementares, no Concelho de Loures de Loures (cf. planta *infra* retirada da “Nota Explicativa relativa à Zona de Ocupação e Expansão do Aeroporto Humberto Delgado”, produzida pelo Gabinete do Vereador Manuel Salgado, da Câmara Municipal de Lisboa e remetido pela CTI).





1. Concelho de Lisboa

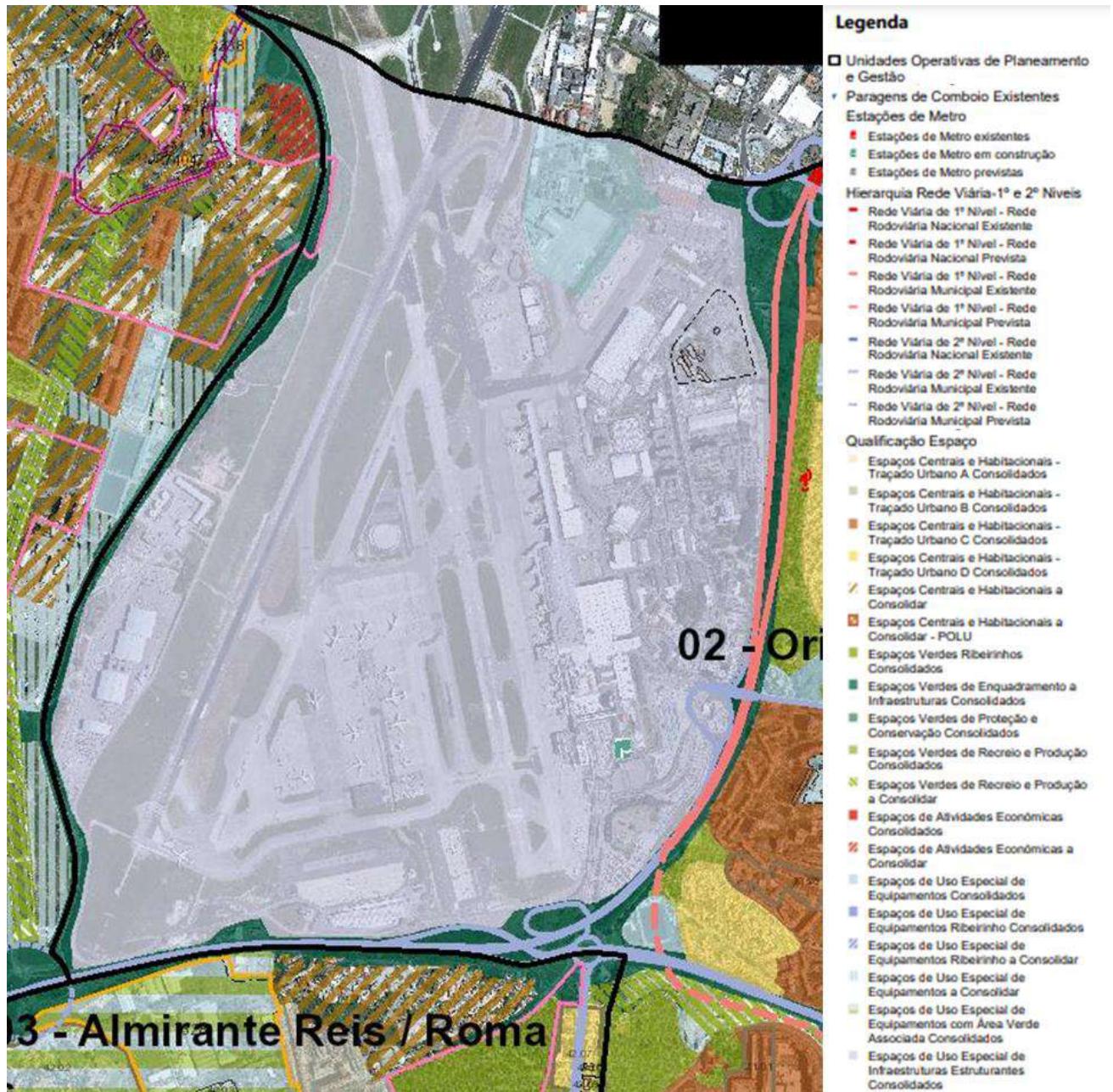
a) Qualificação do solo

261) Em Lisboa, à imagem de todo o território concelhio, o AHD encontra-se classificado como **solo urbano³⁶⁷** no respectivo Plano Director Municipal (“**PDMLX**”) e, nesse mesmo instrumento de gestão territorial, é qualificado, na generalidade da área do AHD, como Espaços de Uso Especial de Infra-estruturas Estruturantes (Espaços de Uso Especial de Infra-estruturas Consolidados)³⁶⁸, bordejado por uma área de Espaço de Uso Especial de Equipamentos Consolidado (a norte) e por Espaços Verdes de Enquadramento a Infra-estruturas Consolidados (cf. extracto do Descritor Planta de Ordenamento – Qualificação do Espaço Urbano, disponível no Sistema de Informação Geográfica do Município de Lisboa³⁶⁹, *infra*).

³⁶⁷ Cf. artigo 9.º, n.º 1 do RPDMLX.

³⁶⁸ Cf. artigos 37.º, n.º 1, alínea e) e n.º 2, alínea a), subalínea v) e 56.º do RPDMLX

³⁶⁹ <https://websig.cm-lisboa.pt/>.



262) Enquanto “áreas ocupadas por instalações e serviços relativos a infra-estruturas de transporte e a uso ferroviário, portuário, aeroportuário e rodoviário e a redes de saneamento



básico, abastecimento e fornecimento de gás, electricidade, água e telecomunicações”³⁷⁰, os espaços de uso de uso especial de infra-estruturas estruturantes são associados a servidões administrativas³⁷¹, nas quais, “para além dos usos e funções a que actualmente estas áreas se encontram afectas, admite-se a instalação de usos e serviços complementares de apoio, nomeadamente uso de turismo e uso terciário, bem como a ocupação em subsolo e a construção sobrelevada em infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias, sem prejuízo da observância de legislação ou regulamentação que seja especialmente aplicável”³⁷².

263) Em tais áreas, prevê-se que, na “sequência de desafectação do regime de dominialidade, nos termos da legislação aplicável, ou com a cessação dos usos e funções que suportavam a qualificação como espaços de uso especial de infra-estruturas estruturantes consolidados, as condições de ocupação, uso e transformação destes espaços são estabelecidas através de uma alteração ao PDMLX, nomeadamente simplificada, nos termos da legislação em vigor, ou por novo plano de urbanização ou de pormenor”³⁷³.

264) E, no caso específico do AHD, em caso de encerramento definitivo do aeroporto, prevê-se que “as áreas não edificadas, nomeadamente as pistas e áreas de circulação, e as áreas edificadas, devem ser objecto de plano de pormenor que preveja a requalificação do solo para espaço verde, com vista à reestruturação da zona para parque urbano e à reutilização dos edifícios existentes”³⁷⁴.

³⁷⁰ Cf. artigo 56.º, n.º 1 do RPDMXL.

³⁷¹ Cf. artigo 56.º, n.º 2 do RPDMXL.

³⁷² Cf. artigo 56.º, n.º 3 do RPDMXL.

³⁷³ Cf. artigo 56.º, n.º 6 do RPDMXL.

³⁷⁴ Cf. artigo 56.º, n.º 7 do RPMDXL.



b) Outras determinantes do regime de uso do solo

(1) Estrutura Ecológica Municipal

265) A acrescer, o AHD encontra-se parcialmente abrangido pela Estrutura Ecológica Municipal de Lisboa³⁷⁵, compreendendo áreas (cf. extracto do Descritor Planta de Ordenamento – Estrutura Ecológica Municipal, disponível no Sistema de Informação Geográfica do Município de Lisboa, *infra*):

a) Da Estrutura Ecológica Fundamental³⁷⁶:

- i) Corredores Estruturantes³⁷⁷; e**
- ii) Sistema Húmido³⁷⁸; e**

³⁷⁵ A qual “visa assegurar a continuidade e complementaridade dos sistemas naturais no território urbano, a sustentabilidade ecológica e física do meio, as funções dos sistemas biológicos, a biodiversidade, o controlo dos escoamentos hídricos e circulação do vento, o conforto bioclimático e a valorização do património paisagístico” (cf. artigo 11.º, n.º 1 do RPDMLX).

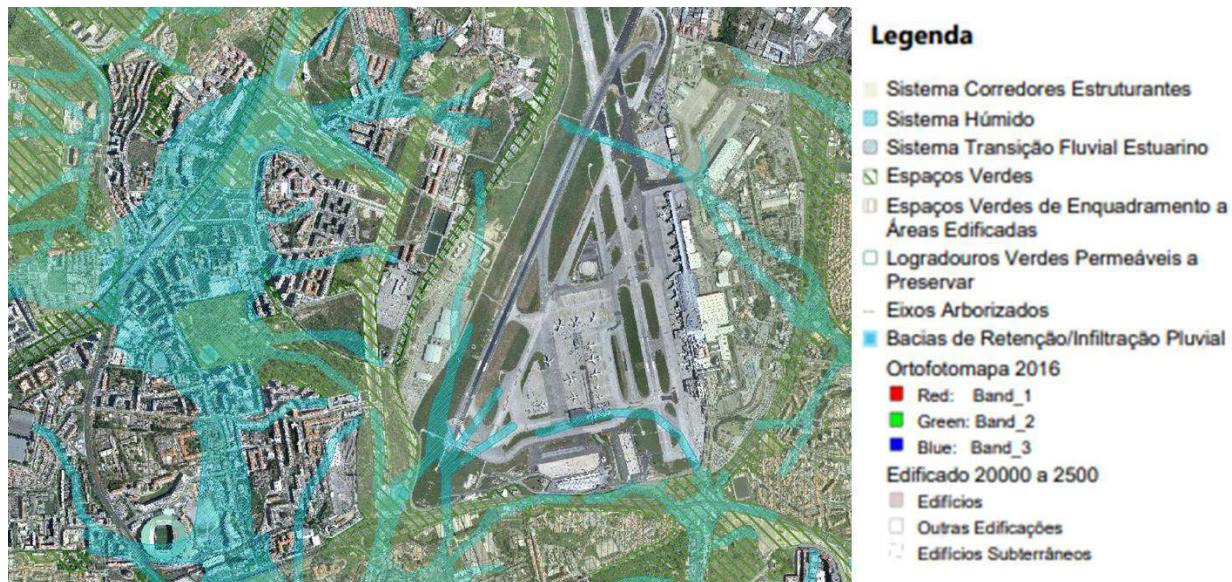
³⁷⁶ Correspondente à definição de “uma estratégia de valorização e salvaguarda dos sistemas naturais fundamentais que, em articulação com a rede ecológica definida à escala metropolitana, estabelece as matrizes do sistema de corredores estruturantes, do sistema húmido e do sistema de transição fluvial -estuarino e encontra -se assinalada na Planta da estrutura ecológica municipal” (cf. artigo 11.º, n.º 3 do RPDMLX).

³⁷⁷ Cabendo referir que o “sistema de corredores estruturantes articula a estrutura ecológica a uma escala metropolitana e integra áreas públicas e privadas consolidadas ou a consolidar que estabelecem as ligações existentes e definem reservas para as ligações a promover no âmbito de projectos ou planos” (cf. artigo 12.º, n.º 1 do RPDMLX).

³⁷⁸ O qual “integra as áreas correspondentes a linhas de drenagem a céu aberto, áreas adjacentes, bacias de retenção de águas pluviais, zonas de ressurgências hídricas, zonas aluvionares e zonas sujeitas a inundações” (cf. artigo 13.º, n.º 1 do RPDMLX).



b) Da Estrutura Ecológica Integrada³⁷⁹: Espaços Verdes³⁸⁰.



266) Nestas áreas, o RPDMXL dispõe um conjunto de condicionantes às pretensões urbanísticas dos interessados que importa ter presente, a saber:

a) Em geral:

i) “As infra-estruturas de abastecimento de água, saneamento básico, electricidade e telecomunicações podem ser ampliadas, sem prejuízo de se assegurar a maior

³⁷⁹ A qual “decorre da estrutura ecológica fundamental e inclui os espaços verdes e os logradouros verdes permeáveis a preservar identificados na Planta da estrutura ecológica municipal e na Planta de qualificação do espaço urbano, e ainda os espaços verdes de enquadramento a áreas edificadas e os eixos arborizados assinalados na Planta da estrutura ecológica municipal, tendo por objectivo uma articulação entre os sistemas naturais e culturais e a sua gestão numa perspectiva sustentável e integrada do território municipal” (cf. artigo 11.º, n.º 4 do RPDMXL).

³⁸⁰ Os quais “são espaços que integram a estrutura ecológica integrada e cujas características naturais, culturais, paisagísticas e urbanísticas devem ser preservadas e valorizadas, a fim de assegurar um conjunto de funções de equilíbrio ecológico no meio urbano e o apoio a actividades de recreio e lazer da população” (cf. artigo 14.º, n.º 1 do RPDMXL) e “são identificados globalmente na Planta da estrutura ecológica municipal e qualificados na Planta de qualificação do espaço urbano” (cf. artigo 14.º, n.º 2 do RPDMXL).



continuidade possível da estrutura ecológica”³⁸¹.

b) Nos Corredores estruturantes:

- i) Para o corredor estruturante em causa (Corredor da Alta de Lisboa), deve “ser garantida a continuidade física [...] e a sua concretização deve ser efectuada na totalidade ou, caso não seja possível, de forma integrada, em projectos de espaço exterior, ou unidades de execução ou planos de urbanização ou de pormenor”³⁸².

c) Nas Zonas Húmidas:

- i) “Em qualquer projecto de obras de regularização fluvial, correção torrencial ou de amortecimento de caudais, que apoiem intervenções na rede hidrográfica, devem ser consideradas as condições hidráulicas a montante e sua propagação para jusante”³⁸³;
- ii) “De acordo com os dados de caracterização hidrogeológica de que dispõe, a Câmara Municipal pode condicionar as obras de construção, ampliação ou alteração de edifícios e de infra-estruturas nas áreas [de zonas húmidas], que tenham intervenção no subsolo, à adopção de soluções técnicas compatíveis com a circulação de águas subterrâneas e estabelecer limites à construção de caves que garantam o funcionamento dos sistemas”³⁸⁴;
- iii) “Nas situações em que a Câmara Municipal não dispõe de dados de caracterização hidrogeológica, exige -se a prévia apresentação desses dados, para efeitos do disposto no número anterior, nas operações de loteamento e obras de edificação de impacte relevante ou semelhante a operação de loteamento nos termos definidos no Regulamento Municipal da Urbanização e Edificação de Lisboa (RMUEL), localizadas em áreas integradas em bacias hidrográficas com área superior a 75 ha, assinaladas

³⁸¹ Cf. artigo 11.º, n.º 5 do RPDMXLX.

³⁸² Cf. artigo 12.º, n.º 3 do RPDMXLX.

³⁸³ Cf. artigo 13.º, n.º 5 do RPDMXLX.

³⁸⁴ Cf. artigo 13.º, n.º 6 do RPDMXLX.



na Planta de riscos naturais e antrópicos I”³⁸⁵;

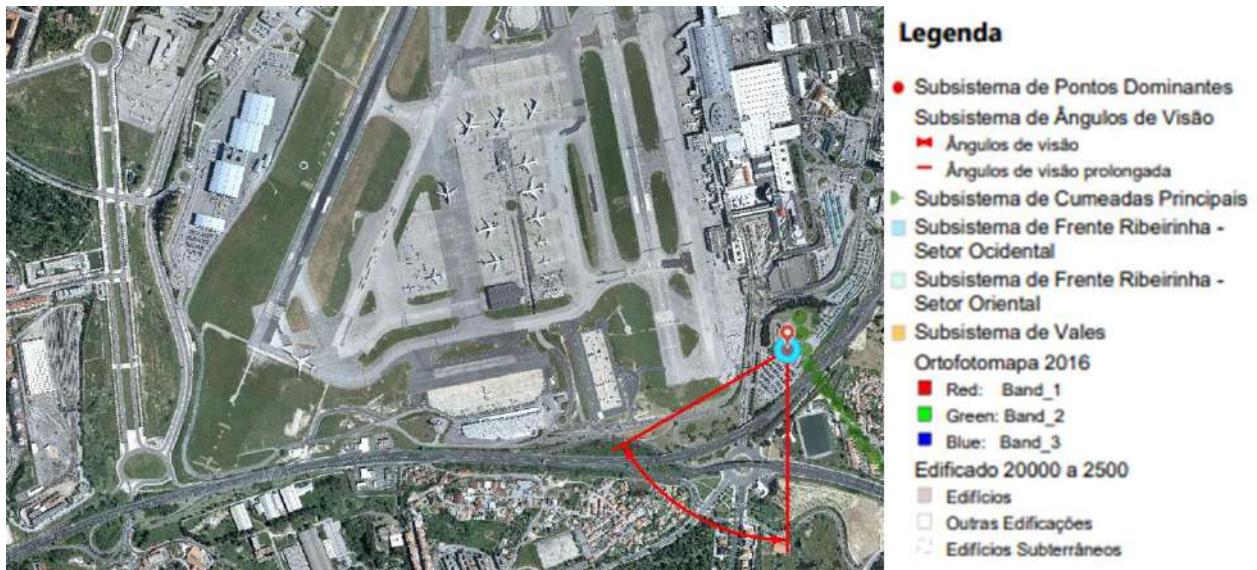
- iv)** “Em caso da existência de novas ocupações nestas áreas, deverão ser adoptadas soluções de amortecimento e laminagem de caudais das novas ocupações, visando a conservação da rede hidrográfica/rede de drenagem”³⁸⁶.
- d)** Nos Espaços verdes, dever-se-á ter em consideração o regime aplicável às respectivas subcategorias que consta dos artigos 49.º a 53.º, 63.º e 64.º do RPDMXL (cf. artigo 14.º, n.º 3 do RPDMXL).

(2) Sistema de Vistas

- 267)** Existirá, ainda, uma pequena área do AHD que se encontrará compreendida no Sistema de Vistas, mais propriamente no Subsistema de Ângulos de Visão, a respeito do Ponto de Vista do Instituto de Meteorologia (cf. extracto do Descritor Planta de Ordenamento – Sistema de Vistas, disponível no Sistema de Informação Geográfica do Município de Lisboa, *infra*).

³⁸⁵ Cf. artigo 13.º, n.º 7 do RPDMXL.

³⁸⁶ Cf. artigo 13.º, n.º 8 do RPDMXL.



268) Nos termos do PDMLX, as “*intervenções urbanísticas localizadas nas áreas abrangidas pelos ângulos de visão dos pontos dominantes, identificados na Planta do sistema de vistas, não podem obstruir os ângulos de visão a partir desses pontos*”³⁸⁷, exigindo-se a “realização de estudos de impacte visual que permitam avaliar e estabelecer condicionamentos relativamente a novas construções, ampliações, alterações de coberturas e outras intervenções susceptíveis de prejudicar este sistema”³⁸⁸.

269) Sublinha-se, ainda, que “[o]s planos de urbanização e de pormenor e as unidades de execução estabelecem, quando se justifique em função dos estudos de impacte visual previamente realizados, condicionamentos à altura, implantação e características das construções, de forma a preservar e valorizar o sistema de vistas”³⁸⁹.

(3) Riscos naturais e antrópicos

270) Existirão, ainda, diversas zonas do AHD com Moderada Vulnerabilidade às Inundações e

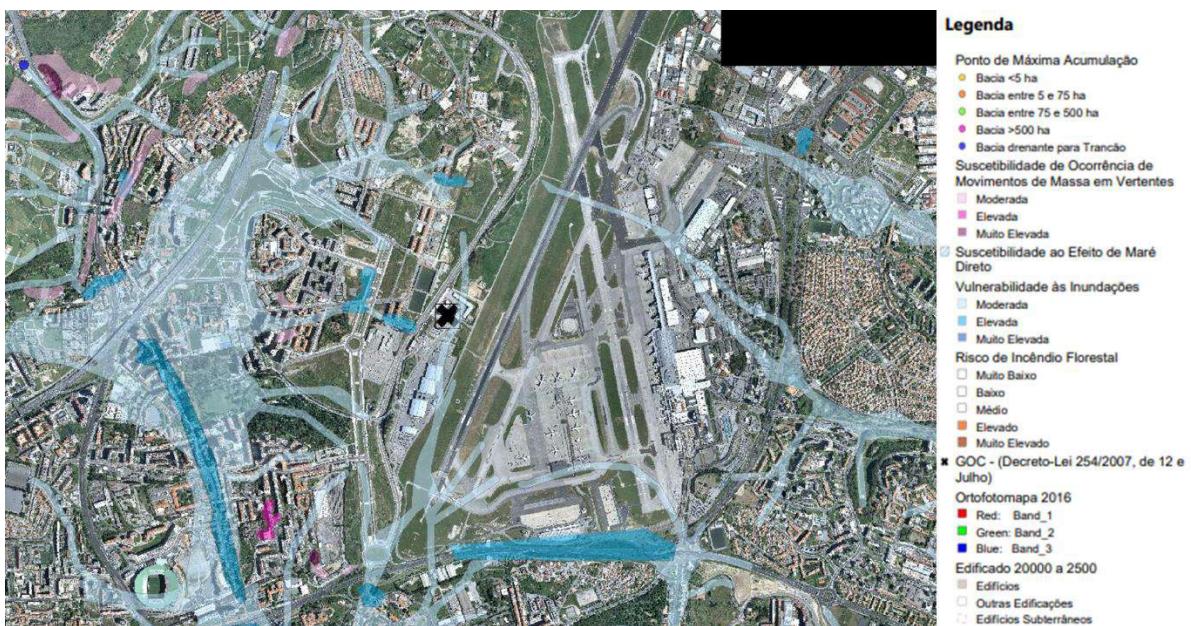
³⁸⁷ Cf. artigo 17.º, n.º 3 do RPDMXLX.

³⁸⁸ Cf. artigo 17.º, n.º 4 do RPDMXLX.

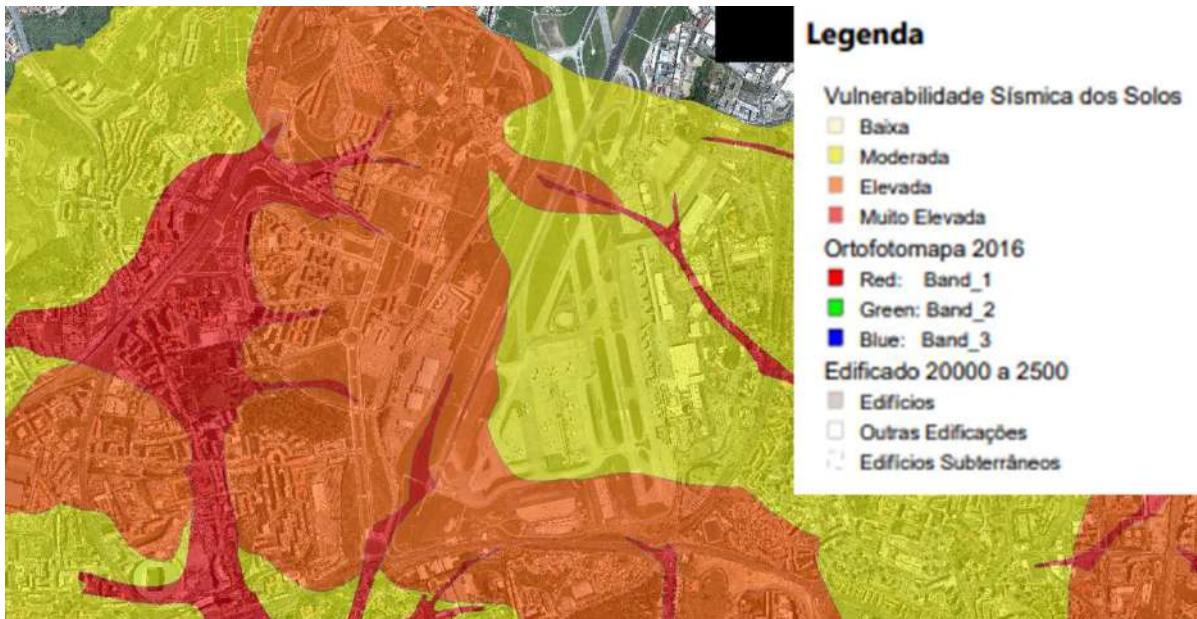
³⁸⁹ Cf. artigo 17.º, n.º 6 do RPDMXLX.



uma área junto à 2.ª Circular com Elevada Vulnerabilidade às Inundações. Acresce que uma área do AHD (junto à Avenida Santos e Castro, na extremidade poente) é actualmente considerada como estabelecimento abrangido pelo regime de prevenção e controlo de acidentes graves que envolvem substâncias perigosas e limitação das suas consequências para a saúde humana e o ambiente (cf. extracto do Descritor Planta de Ordenamento – Planta de Riscos Naturais e Antrópicos I, disponível no Sistema de Informação Geográfica do Município de Lisboa, *infra*).



271) O AHD é ainda referido como integrando áreas com Moderada, Elevada e Muito Elevada Vulnerabilidade Sísmica dos Solos (cf. extracto do Descritor Planta de Ordenamento – Planta de Riscos Naturais e Antrópicos II, disponível no Sistema de Informação Geográfica do Município de Lisboa, *infra*).



272) Em zonas de moderada e elevada vulnerabilidade a inundações poderá exigir-se ao promotor de obras de construção, ampliação ou alteração de edifícios e de infra-estruturas, a apresentação de um estudo hidrogeológico de caracterização do terreno em causa, como condição do licenciamento das operações urbanísticas³⁹⁰, nos termos já acima referidos.

273) No Concelho de Lisboa, exige-se expressamente que, nas “*obras de construção de edifícios, obras de arte e de infra-estruturas de subsolo têm que ser aplicadas medidas de resistência estrutural anti-sísmica*”³⁹¹, determinando-se ainda que:

- a) “*As obras de reabilitação de edifícios, de obras de arte e de infra-estruturas do subsolo têm de integrar soluções de reforço estrutural que aumentem a sua resistência global a forças horizontais e manter as condições estruturais iniciais dos edifícios confinantes com o espaço intervencionado, de modo a garantirem a continuidade dessa capacidade de resistência, tendo em conta os valores patrimoniais em presença em cada intervenção*”³⁹²;

³⁹⁰ Cf. artigo 13.º, n.º 7 do RPDMXL ex vi artigo 22.º, n.º 3 do RPDMXL.

³⁹¹ Cf. artigo 24.º, n.º 1 do RPDMXL.

³⁹² Cf. artigo 24.º, n.º 2 do RPDMXL.



- b) Em “áreas de muito elevada e elevada vulnerabilidade sísmica dos solos, a Câmara Municipal pode solicitar ao promotor estudos complementares geológicos, hidrogeológicos, geotécnicos, de avaliação da capacidade estrutural do edifício e/ou de definição de soluções técnicas compatíveis com as características do espaço em intervenção e condicionar as obras e trabalhos em razão desses estudos”³⁹³.
- 274) Sublinha-se, neste âmbito, que o Município deve:
- a) “promover estudos de resistência sísmica dos edifícios, tendo em conta a sua localização na cidade, época e tipo de construção, propondo as medidas que se afigurem necessárias para garantir a segurança dos edifícios em todas as intervenções de alteração do edificado existente”³⁹⁴;
 - b) na elaboração de planos de urbanização e de pormenor, em função da vulnerabilidade sísmica dos solos abrangidos, “fixar regras concretas ao nível estrutural dos edifícios, de forma a aumentarem a capacidade de resistência global a forças horizontais, bem como restrições à alteração no interior dos edifícios e dos vãos das fachadas que alterem a resistência estrutural dos mesmos, identificar espaços públicos, equipamentos ou infra-estruturas adaptáveis à utilização temporária dos diversos agentes de Protecção Civil, bem como garantir as condições de acessibilidade às operações de socorro”³⁹⁵.

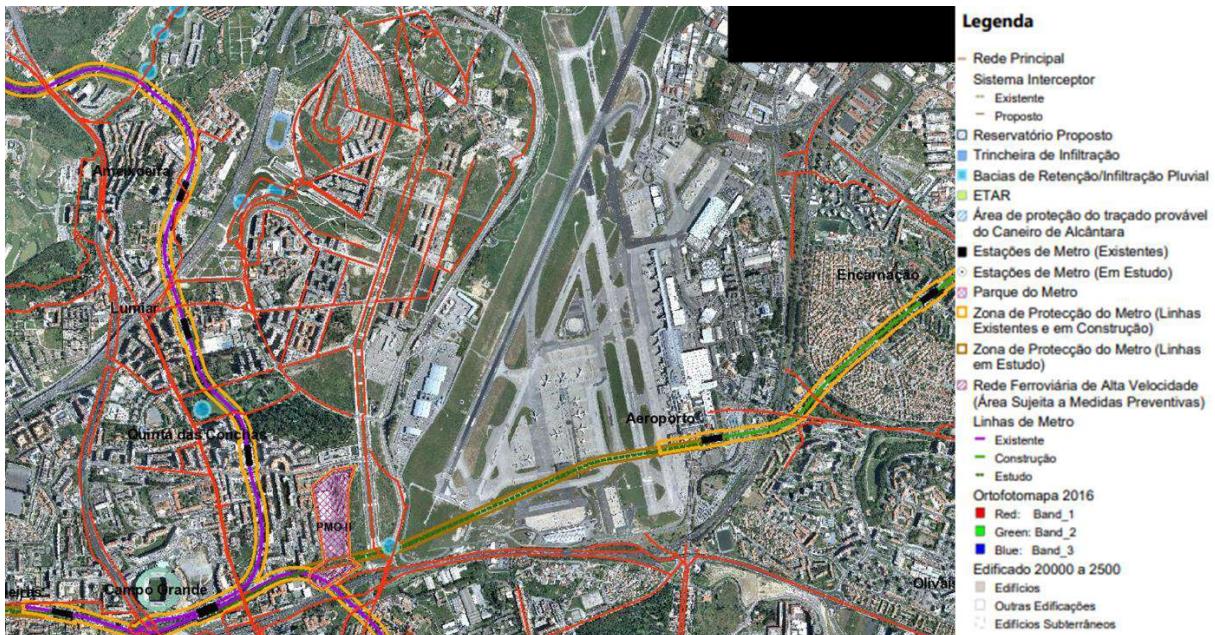
(4) Infra-estruturas, acessibilidades e transportes

- 275) Encontra-se também previsto no PDMLX que o AHD será atravessado por uma linha de metro (em estudo), daí resultando também uma zona de protecção prevista para o local (cf. extracto do Descritor Planta de Ordenamento – Condicionantes de Infra-estruturas, disponível no Sistema de Informação Geográfica do Município de Lisboa, *infra*).

³⁹³ Cf. artigo 24.º, n.º 3 do RPDMXL.

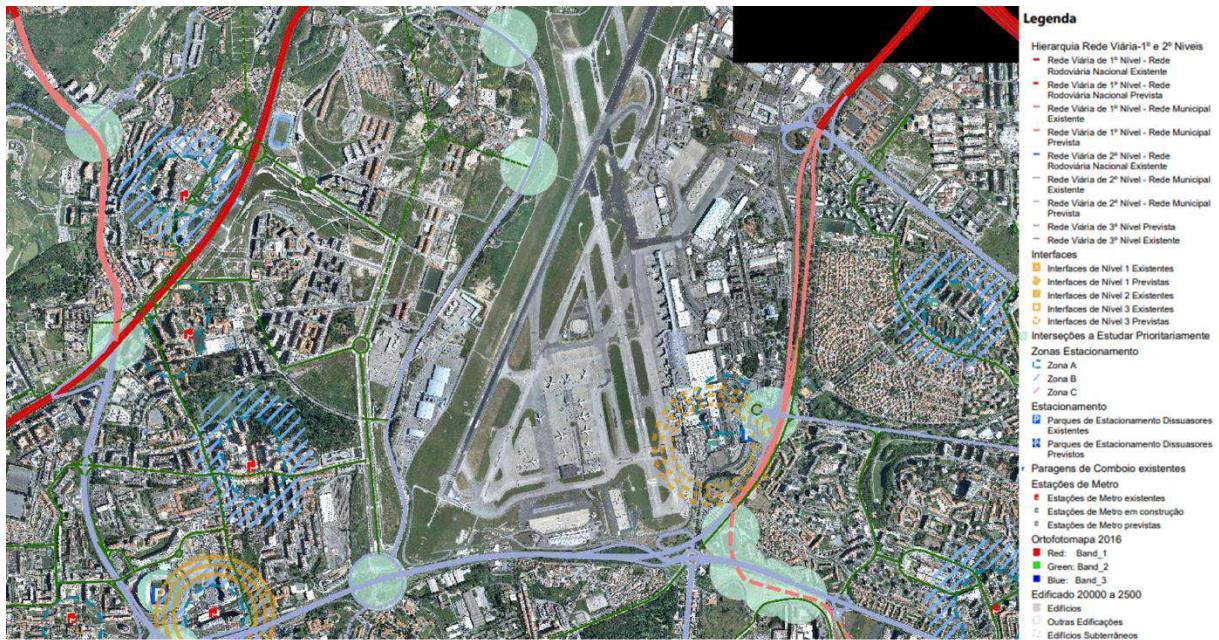
³⁹⁴ Cf. artigo 24.º, n.º 4 do RPDMXL.

³⁹⁵ Cf. artigo 24.º, n.º 5 do RPDMXL.



276) O AHD integra, ainda, para efeitos de acessibilidades e transportes, uma interface e uma estação de metro previstas (na verdade, hoje, já construídas), várias intersecções a estudar prioritariamente, um parque de estacionamento, e uma Zona de Estacionamento A³⁹⁶ (cf. extracto da Planta de Ordenamento – Planta de Acessibilidades e Transportes, *infra*).

³⁹⁶ Que corresponde às zonas da cidade que estão na área de influência directa das estações de metropolitano identificadas no Anexo IX do PDMLX e são delimitadas por círculo de 150 metros de raio, centrado em cada uma das saídas das estações ou interfaces [cf. artigo 74.º, n.º 1, alínea a) do RPDMXL].



2. Concelho de Loures

a) Qualificação do solo

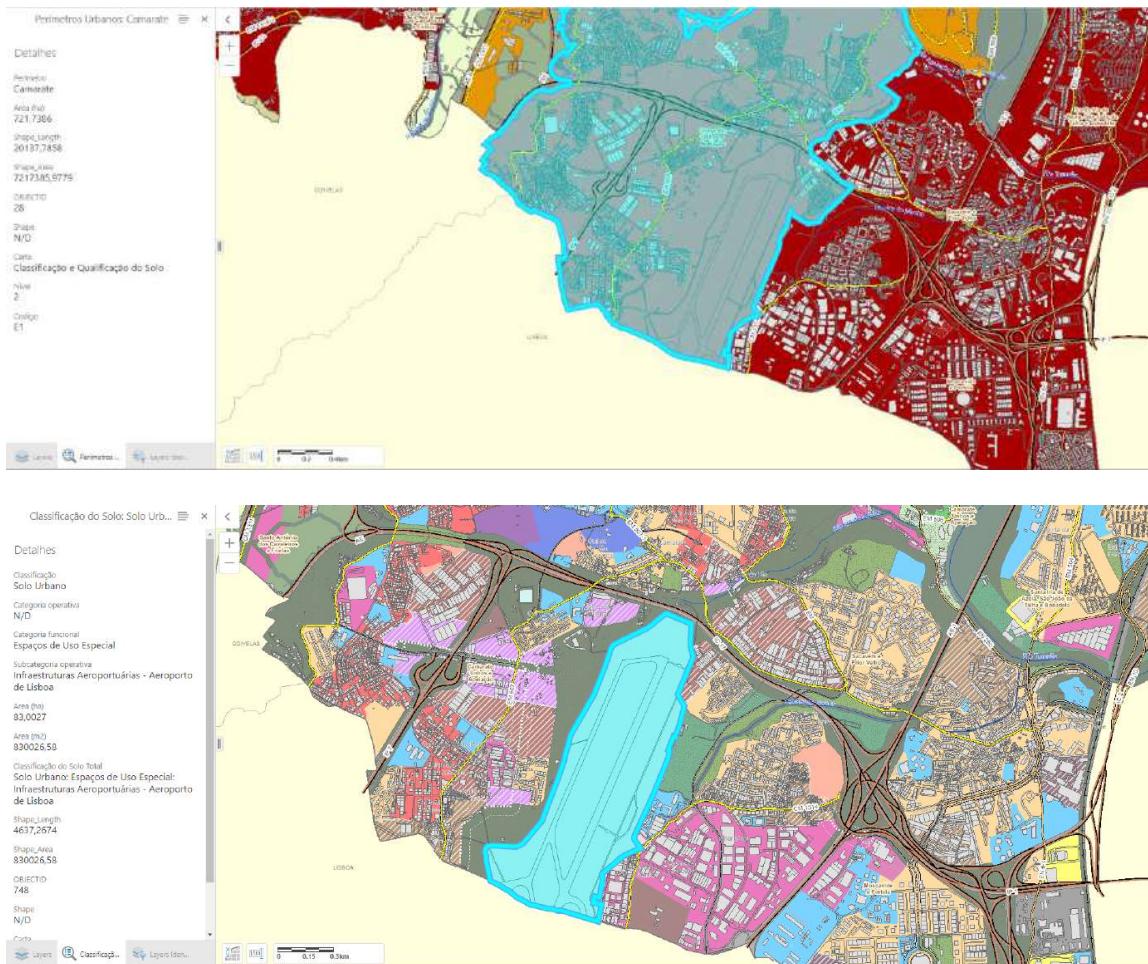
277) Em Loures, o AHD encontra-se classificado como **solo urbano**³⁹⁷ no respectivo Plano Director Municipal (“**PDMLou**”), estando inserido no Perímetro Urbano de Camarate³⁹⁸, e, nesse mesmo instrumento de gestão territorial, é qualificado como Espaço de Uso Especial: Infra-estruturas Aeroportuárias – Aeroporto de Lisboa (cf. extractos do Descritor Planta de Ordenamento – Qualificação do Espaço Urbano, disponíveis no Sistema de Informação

³⁹⁷ Cf. artigo 57.º do RPDMLou.

³⁹⁸ Adicionalmente, o AHD confronta a Este com um Percurso cultural e de recreio, o Caminho do Povo. Nos termos do RPDMLou, os percursos culturais e de recreio têm como objectivo a criação de uma rede estruturada de circulação pedonal, equestre ou de bicicletas, segregada do tráfego automóvel, que integre num sistema linear o acesso ao património natural e cultural relevante no município de Loures (cf. artigo 159.º, n.º 1 do RPDMLou).



Geográfica do Município de Loures³⁹⁹, *infra*).



b) Outras determinantes do regime de uso do solo

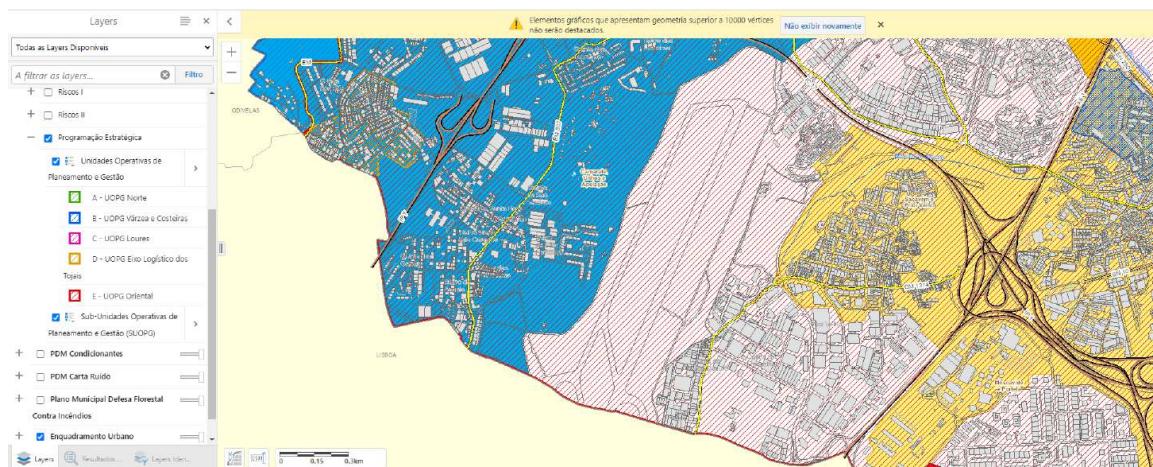
(1) Unidades Operativas de Planeamento e Gestão

278) Adicionalmente, o AHD encontra-se inserido na Unidade Operativa de Planeamento e Gestão E – Oriental (“**UOPG Oriental**”), que corresponde correspondente ao perímetro

³⁹⁹ Disponível para consulta em <https://geoweb1.cm-loures.pt/MuniSIG/Html5Viewer/index.html?viewer=MapaGeral.MapaGeral>.



urbano de Sacavém, estendendo-se do núcleo central de Sacavém para norte ao longo do Tejo e da A1 até ao município de Vila Franca de Xira, integrando ainda os perímetros urbanos de Camarate, Apelação e Unhos⁴⁰⁰⁴⁰¹ (cf. extracto do Descritor do Ordenamento – Programação Estratégica, disponível no Sistema de Informação Geográfica do Município de Loures⁴⁰², *infra*).



279) Como objectivos estratégicos, a UOPG Oriental propõe⁴⁰³:

- O reequilíbrio da forte densidade residencial existente através da concretização de uma rede coerente de espaços públicos, de uma estrutura ecológica urbana com forte componente de fruição pública e do reforço da rede de equipamentos;
- A afirmação dos núcleos centrais da unidade, reforçando o seu papel polarizador das

⁴⁰⁰ Cf. artigo 195.º do RPDMLou.

⁴⁰¹ Como objectivo geral, a UOPG Oriental visa consolidar “(...) a cidade de Sacavém enquanto centralidade estruturadora do eixo Sacavém-Vila Franca de Xira e da parte oriental do município de Loures, através do reequilíbrio da ocupação no seu interior e nos aglomerados envolventes, da supressão de carências socio urbanísticas, da consolidação dos perímetros urbanos e do reforço da identidade local”.

⁴⁰² Disponível para consulta em <https://geoweb1.cm-loures.pt/MuniSIG/Html5Viewer/index.html?viewer=MapaGeral.MapaGeral>.

⁴⁰³ Cf. artigo 195.º do RPDMLou.



redes de equipamentos e de transportes e integrando funcionalmente as AUGI envolventes;

- c) O reforço e consolidação do dinamismo económico existente e reconversão das actividades económicas obsoletas, privilegiando as actividades económicas de menor impacte ambiental, mais inovadoras e de maior capacidade tecnológica;
- d) A libertação dos corredores ecológicos obstruídos e das vertentes instáveis ocupadas e garantia do planeamento integrado da orla do estuário do Tejo, assegurando a sua articulação com as linhas de água confluentes;
- e) O desenvolvimento de acções de reabilitação, regeneração e renovação urbana que combatam as carências e os desequilíbrios sócio territoriais existentes, recorrendo a programas de reabilitação urbana nas áreas de maior vulnerabilidade;
- f) A garantia das condições para a construção de TPSP, articulado com as redes de mobilidade local, tendo em vista a concretização do prolongamento Loures-Sacavém.

(2) Áreas de Risco ao Uso do Solo

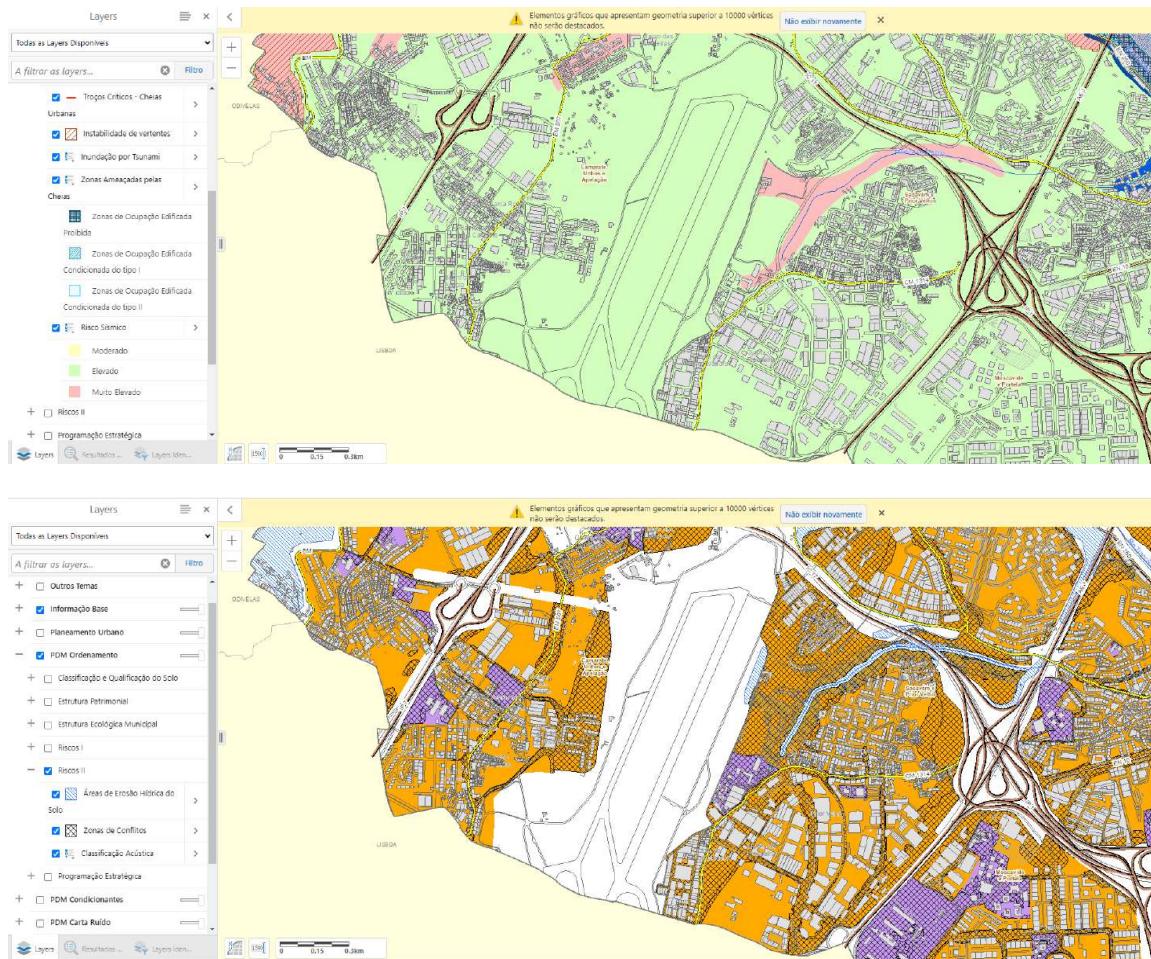
280) O AHD encontra-se ainda inserido em áreas identificadas pelo PDMLou como de risco ao uso do solo (cf. extracto do Descritor Planta de Ordenamento – Carta de Riscos ao Uso do Solo I e II, disponível no Sistema de Informação Geográfica do Município de Loures, *infra*), as quais correspondem a determinadas características do território ou a factores aos quais o território está sujeito que, para além das condicionantes legais em presença, implicam regulamentação adicional que condiciona as utilizações e ocupações para cada categoria de espaço⁴⁰⁴, a saber:

- a) Área de risco sísmico elevado; e

⁴⁰⁴ Cf. artigo 169.º, n.º 1 do RPDMLou.



b) Área de erosão hídrica⁴⁰⁵.



(a) Áreas de Risco sísmico elevado

281) Nestas áreas, o RPDMLou impõe algumas condicionantes aplicáveis às operações urbanísticas, a saber⁴⁰⁶:

- a) “*Nas obras de construção de edifícios, obras de arte e de infra-estruturas de subsolo estão sujeitas à aplicação de medidas de resistência estrutural anti-sísmica*”.

⁴⁰⁵ Correspondem às áreas que, devido às suas características de solo e declive, estão sujeitas à perda excessiva de solo por acção do escoamento superficial (cf. artigo 181.º, n.º 1 do RPDMLou).

⁴⁰⁶ Cf. artigo 180.º do RPDMLou.



- b) “Relativamente à prevenção e redução da vulnerabilidade sísmica, devem ser observadas as relações entre as novas construções e a envolvente, nomeadamente no uso de materiais com comportamentos sísmicos distintos, bem como considerar as diferenças de volumetria, por serem factores susceptíveis de aumentar a vulnerabilidade sísmica do conjunto edificado”.
- c) “As obras de reabilitação de edifícios, de obras de arte e de infra-estruturas do subsolo têm de integrar soluções de reforço estrutural que aumentem a sua resistência global a forças horizontais e manter as condições estruturais iniciais dos edifícios confinantes com o espaço intervencionado, de modo a garantir a continuidade dessa capacidade de resistência, tendo em conta os valores patrimoniais em presença em cada intervenção”.
- d) “Nas áreas de muito elevado e elevado risco sísmico dos solos, identificadas na Carta de Riscos, a Câmara Municipal deverá solicitar à entidade interveniente estudos complementares geológicos, hidrogeológicos e geotécnicos de avaliação da capacidade estrutural do edifício que apresentem a definição de soluções técnicas compatíveis com as características do espaço em intervenção e condicionar as obras e trabalhos em razão desses estudos”.
- e) “Os planos de urbanização e de pormenor devem fixar, em função do risco sísmico dos solos abrangidos, regras relativas à estrutura dos edifícios, de forma a aumentarem a capacidade de resistência global a forças horizontais, bem como restrições à alteração no interior dos edifícios e dos vãos das fachadas que alterem a resistência estrutural dos mesmos, identificar espaços públicos, equipamentos ou infra-estruturas adaptáveis à utilização temporária dos diversos agentes de Protecção Civil, bem como garantir as condições de acessibilidade às operações de socorro”.

(b) Áreas de erosão hídrica

- 282)** As áreas de erosão hídrica têm como principais funções a manutenção do equilíbrio dos processos morfogenéticos e pedogenéticos, a regulação do ciclo hidrológico e a prevenção



da ocorrência de cheias através da promoção da infiltração, em detrimento do escoamento superficial e da diminuição da colmatação e assoreamento dos solos a jusante⁴⁰⁷.

283) Por essa razão o RPDMLou impõe que se aplique um índice de permeabilidade mínimo de 0,60, sem prejuízo da classificação e qualificação do solo a que se refere o Título IV e V do presente Regulamento⁴⁰⁸.

(3) Envolvente:

284) Já na envolvente, AHD é circundado por solo urbano, qualificado do seguinte modo⁴⁰⁹:

- a)** Espaços Verdes: Verde de Protecção e Enquadramento;
- b)** Espaços Verdes: A Colmatar de Verde de Recreio e Lazer;
- c)** Espaços de Actividades Económicas: Consolidadas de Indústria e Terciário;
- d)** Espaços Residenciais: Consolidadas Habitacionais de nível II;
- e)** Solo Urbano: Espaços de Actividades Económicas: Indústria e Terciário a Reestruturar.

285) Considerando a potencial relevância da envolvente ao AHD num cenário de redefinição do uso do solo através de alteração simplificada do PDMLou, importa analisar o regime de uso do solo de tais subcategorias.

(a) Espaços Verdes: Verde de Protecção e Enquadramento

286) As áreas destinadas a espaços verdes de protecção e enquadramento visam proteger os recursos naturais, de transição entre os espaços rústico e urbano e de enquadramento a

⁴⁰⁷ Cf. artigo 181.º, n.º 2 do RPDMLou.

⁴⁰⁸ Cf. artigo 181.º, n.º 3 do RPDMLou.

⁴⁰⁹ informação recolhida através Sistema de Informação Geográfica do Município de Loures, disponível para consulta em <https://geoweb1.cm-loures.pt/MuniSIG/Html5Viewer/index.html?viewer=MapaGeral.MapaGeral>.



infra-estruturas urbanas às quais está associado um regime legal *non aedificandi*^{410|411}.

287) Em matéria de usos, o RPDMLou permite⁴¹² a construção de pequenos equipamentos de recreio e lazer não cobertos, mobiliário urbano e pequenas unidades de restauração e de bebidas (desde que não ultrapassem 100m² de superfície de pavimento) e outros serviços de apoio complementares⁴¹³.

288) Não obstante, o RPDMLou apenas admite as intervenções referidas no ponto anterior só mediante projecto de espaço público, em área delimitada pela Câmara Municipal, sendo obrigatório respeitar o índice de permeabilidade mínimo de 0,80⁴¹⁴.

289) Excepcionalmente, nestas áreas poderão ainda ser admitidas legalizações de construções, anteriores a 1999, mediante parecer favorável da entidade de tutela da respectiva servidão⁴¹⁵.

(b) Espaços Verdes: A Colmatar de Verde de Recreio e Lazer

290) Os espaços verdes de recreio e lazer a colmatar integram a estrutura ecológica urbana e destinam-se à concretização destes espaços para fruição pública, pelo que a “*concepção de novos espaços verdes a colmatar deve utilizar, preferencialmente, pavimentos permeáveis, uma modelação de terreno que permita a infiltração no local e uma estrutura de vegetação adaptada às condições edafoclimáticas, numa perspectiva de redução dos custos de*

⁴¹⁰ Cf. artigo 111.º, n.º 1 do RPDMLou.

⁴¹¹ Adicionalmente, o RPDMLou dispõe que “[q]ualquer intervenção nestas áreas deve respeitar o definido no n.º 3 do artigo 31.º e, quando compreendam cursos de água, adoptar medidas de conservação, reabilitação e soluções que contribuam para a redução dos riscos de inundaçao, designadamente bacias de retenção ou amortecimento de cheias” (cf. artigo 111.º, n.º 2).

⁴¹² Sem prejuízo do regime legal da REN ou de outras servidões e restrições de utilidade pública aplicáveis.

⁴¹³ Cf. artigo 112.º, n.ºs 1 e 2 do RPDMLou.

⁴¹⁴ Cf. artigo 113.º, n.º 1 do RPDMLou.

⁴¹⁵ Cf. artigo 113.º, n.º 2 do RPDMLou.



instalação e manutenção, bem como deve contribuir para o aumento da biodiversidade”⁴¹⁶.

291) Qualquer intervenção nestas áreas deverá implicar o seu revestimento com coberto vegetal adequado às funções de protecção, privilegiando-se a utilização de vegetação natural potencial, designadamente das espécies mais adequadas, definidas com base no diagnóstico da vegetação actual e das características do solo e do clima⁴¹⁷.

292) Nestes espaços, admitem-se os seguintes usos⁴¹⁸:

- a)** Agrícolas de recreio e lazer, incluindo hortas urbanas;
- b)** Florestais de recreio e lazer, incluindo viveiros.

293) São também compatíveis os seguintes usos^{419|420}:

- a)** Equipamentos de utilização colectiva;
- b)** Turismo
- c)** Habitação;
- d)** Terciário;
- e)** Indústria do tipo 3.

⁴¹⁶ Cf. artigo 117.º, n.os 1 e 2 do RPDMLou.

⁴¹⁷ Cf. artigo 31.º, n.º 3 *ex vi* artigo 117.º, n.º 3 ambos do RPDMLou.

⁴¹⁸ Cf. artigo 118.º, n.º 1 do RPDMLou.

⁴¹⁹ Cf. artigo 115.º *ex vi* artigo 118.º, n.º 1 do RPDMLou.

⁴²⁰ Nestes casos, a compatibilidade só se aplica mediante delimitação de unidade de execução, onde se preveja a cedência da área remanescente ao Município para os fins referidos no n.º 1 do artigo 115.º, com as excepções identificadas nas Subunidades Operativas de Planeamento e Gestão. A delimitação de unidade de execução referida deverá ser fundamentada quanto à percentagem de compatibilidade, localização e usos a concretizar, admitindo-se que a edificabilidade resultante da referida compatibilidade seja total ou parcialmente concretizada em qualificação de solo confinante, nos termos do n.º 7 do artigo 61.º do RPDMLou, e desde que o uso decorrente da compatibilidade, não subverta os usos da qualificação de solo confinante. Nestas situações, será cedido ao município a área remanescente até à sua totalidade para os fins referidos no n.º 1, do artigo 115.º do RPDMLou (cf. artigo 115.º, n.os 3 a 6, *ex vi* artigo 118.º, n.º 1 do RPDMLou).



294) Adicionalmente, são admitidos os usos previstos para os Espaços Verdes de Protecção e Enquadramento e equipamentos complementares ao recreio e lazer, podendo integrar nomeadamente as valências culturais, desportivas e ambientais, mediante projecto de espaço público em área delimitada pela Câmara Municipal⁴²¹.

295) Nos espaços verdes a colmatar admitem-se ainda espaços verdes vocacionados para baixa utilização, onde a vegetação a instalar deve dominantemente requerer reduzidas disponibilidades hídricas⁴²².

296) A respeito do regime de edificabilidade, o RPDMLou dispõe o seguinte⁴²³:

- a)** Nas áreas de verde de recreio e lazer a colmatar aplica-se o regime de edificabilidade definido no artigo 116.º para as áreas verdes de recreio e lazer, a saber:
 - i)** Nas intervenções a operar nestas áreas é obrigatório respeitar o índice de permeabilidade mínimo de 0,60;
 - ii)** Na ausência de planos de urbanização ou de pormenor, sem prejuízo do demais estipulado no RPDMLoures, às operações urbanísticas permitidas no âmbito da compatibilidade aplicam-se os seguintes parâmetros urbanísticos, aferidos à área de solo do uso compatível:

Perímetro	Índice de edificabilidade máximo	Índice de permeabilidade mínimo do solo	N.º máximo de pisos acima da cota de soleira
Nível I e II	0,70	0,20	8
Nível III	0,50	0,30	4
Nível IV e V	0,35	0,40	2

- b)** Adicionalmente, quando apresentem zonas de conflito com o ruido, constantes na carta

⁴²¹ Cf. artigo 112.º, ex vi artigo 115.º, ex vi 118.º, n.º 1 do RPDMLou.

⁴²² Cf. artigo 118.º, n.º 2 do RPDMLou.

⁴²³ Cf. artigo 119.º do RPDMLou.



de Riscos ao Uso do Solo II e Classificação Acústica, o projecto de enquadramento paisagístico deverá apresentar soluções de mitigação do conflito com o ruido.

- c) Por último, os usos previstos para esta área (acima referidos) dependem da aprovação de projecto de enquadramento paisagístico que adopte critérios de multifuncionalidade dos espaços.

**(c) Espaços de Actividades Económicas:
Consolidadas de Indústria e Terciário**

297) Nas áreas consolidadas de indústria e terciário admitem-se os seguintes usos⁴²⁴:

- a) Usos dominantes:
- i) Indústria;
 - ii) Terciário;
 - iii) Logística e micrologística;
 - iv) Operações de gestão de resíduos.

b) Usos compatíveis:

- i) Habitação;
- ii) Estabelecimentos hoteleiros;
- iii) Equipamentos de utilização colectiva.

298) Os usos compatíveis são admissíveis:

- a) Em operações de loteamento mediante o cumprimento das seguintes condições cumulativas:
- i) A área a afectar a esse uso confine com perímetro habitacional;

⁴²⁴ Cf. artigo 78.º do RPDM Lou.



- ii) Não existam ou se prevejam indústrias do tipo 1 na área remanescente da parcela a lotear ou nas áreas adjacentes.
 - b) Noutras operações urbanísticas, para estabelecimentos hoteleiros e equipamentos de utilização colectiva, mediante o cumprimento das seguintes condições cumulativas:
 - i) Não se prevejam ou existam indústrias do tipo 1 e 2 nas áreas adjacentes;
 - ii) Não resultem inconvenientes após ponderação dos respectivos impactes e adequabilidade do uso sobre o tecido urbano envolvente.
- 299)** Os parâmetros de edificabilidade a considerar são os seguintes:
- a) Operações de loteamento (na ausência de plano de urbanização ou de pormenor):
 - i) Índice de edificabilidade máximo - 0,70, majorável até 0,80 caso se preveja a total afectação ao uso terciário. Caso se preveja a total afectação aos usos industrial, logística ou micrologística e operações de gestão de resíduos o índice é substituído pelo índice volumétrico de 5m³ /m²;
 - ii) Índice de permeabilidade mínimo – 0,25;
 - iii) Índice máximo de ocupação – 50%;
 - iv) Altura da fachada máxima – a das áreas urbanas envolventes, salvo nos casos em que a especificidade técnica exija uma altura superior.
 - b) As demais operações urbanísticas devem respeitar a morfologia e tipologia do tecido urbano onde se inserem, nomeadamente cumprir a moda da altura da fachada, volumetria e ocupação no lote.

(d) Solo Urbano: Espaços de Actividades Económicas: Indústria e Terciário a Reestruturar

- 300)** Nos espaços de actividades económicas de indústria e terciário a reestruturar admitem-



se os usos previstos para as áreas consolidadas de indústria e terciário⁴²⁵.

301) Também se aplicam os índices de edificabilidade das áreas consolidadas de indústria e terciário⁴²⁶, com a ressalva de que o índice de edificabilidade máximo pode ser majorado para 1, o índice de permeabilidade mínimo pode decrescer até 0,10 e o índice de ocupação máximo pode ser majorado até 70%, exclusivamente nos casos em que a especificidade técnica e económica exija uma área superior⁴²⁷.

(e) Espaços Residenciais: Consolidadas

Habitacionais de nível II

302) Nesta subcategoria de uso do solo aplicam-se os seguintes parâmetros urbanísticos⁴²⁸:

a) Usos admissíveis:

i) Uso Dominante: uso habitacional

ii) Usos Compatíveis:

(1) Turismo;

(2) Equipamentos de utilização colectiva;

(3) Terciário;

(4) Micrologística;

(5) Indústria do tipo 1, 2 ou 3, desde que as indústrias classificadas do tipo 1 do SIR (Sistema da Indústria Responsável), sejam compatíveis com uso habitacional;

(6) Recreio e lazer.

⁴²⁵ Cf. artigo 78.º do PDMLou, ex vi artigo 84.º do PDMLou.

⁴²⁶ Cf. artigo 79.º do PDMLou, ex vi artigo 85.º, n.º 1 do PDMLou.

⁴²⁷ Cf. artigo 85.º, n.º 2 do PDMLou.

⁴²⁸ Cf. artigos 64.º e 65.º do PDMLou.



- iii) Nas operações urbanísticas que não resultem de operações de loteamento, admitem-se até à total afectação aos usos compatíveis, referidos no número anterior, nas seguintes condições:
- (1) não provocar sobrecargas nas infra-estruturas urbanas existentes;
 - (2) garantir as necessidades de estacionamento inerente à actividade a instalar;
 - (3) observância cumulativa das seguintes condições:
 - (a) Não desvirtuar os objectivos expressos para a respectiva categoria de espaço, ou para a unidade operativa de planeamento e gestão em que se integram;
 - (b) Não inviabilizar a concretização da estrutura ecológica municipal, salvaguardando a função ecológica dominante e a conectividade entre as áreas e os corredores da estrutura ecológica;
 - (c) Não gerar conflitualidade de usos, por indução ou recepção de impactes relativamente à malha urbana envolvente, nomeadamente ao nível da segurança de pessoas e bens, ruído, vibrações, gases, efluentes e tráfego.
- iv) Nas operações urbanísticas que não resultem de operações de loteamento, a afectação ao uso industrial do tipo 2 implica a total afectação da edificação a esse uso, mediante o cumprimento das condições acima aludidas.
- b) Nas operações urbanísticas que não resultem de operações de loteamento:
- i) Deve respeitar-se a morfologia e tipologia do tecido urbano onde se inserem, nomeadamente, cumprir os alinhamentos, moda da altura de fachada, volumetria e ocupação no lote.
 - ii) É autorizado o nivelamento da altura de fachada pela moda da altura da fachada, não podendo exceder: 8 pisos nos perímetros ou 2 pisos nas áreas cuja tipologia de ocupação seja de moradias;
 - c) As operações urbanísticas devem promover a libertação dos interiores de quarteirão, o

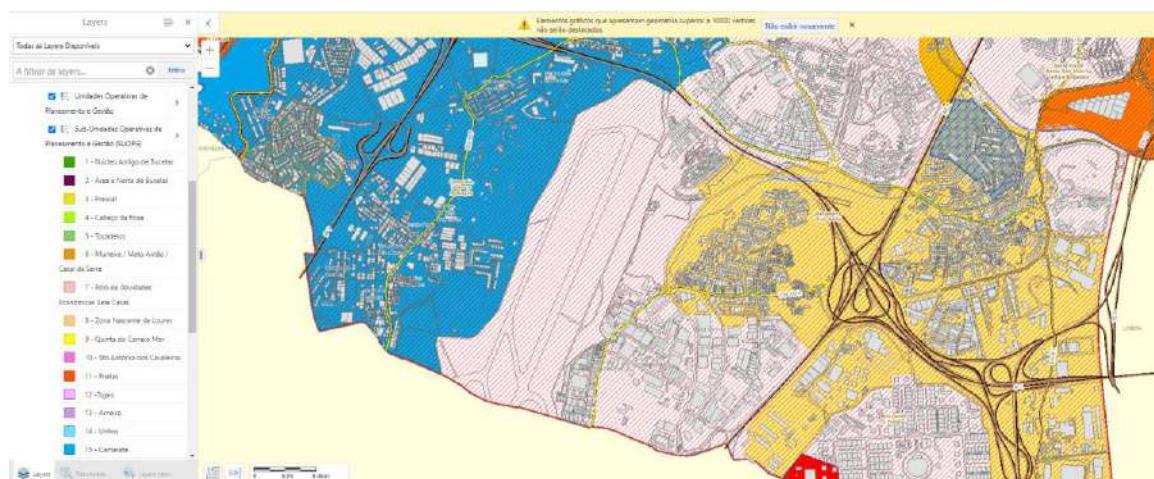
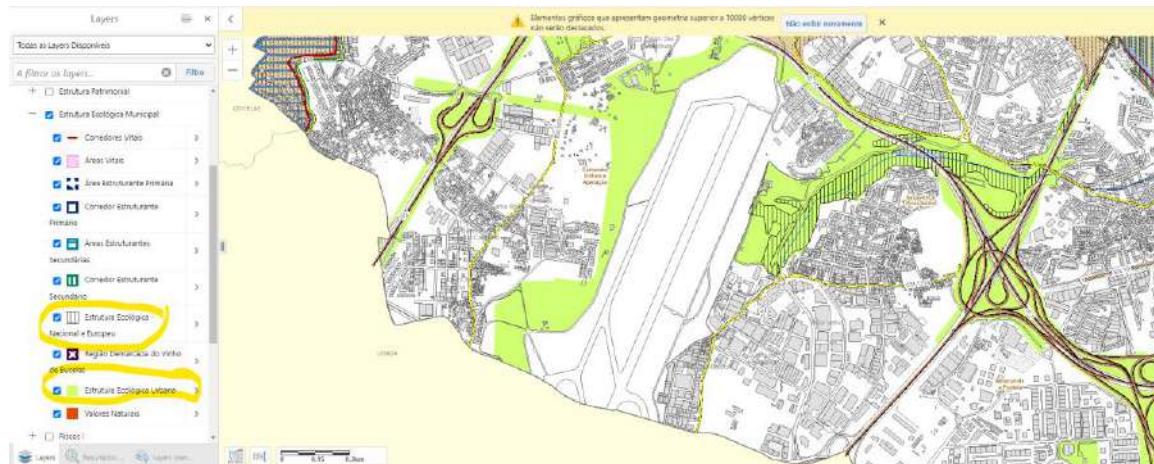


aumento de área permeável e a sua utilização para espaços verdes, salvo nas seguintes situações:

- i) Utilização para estacionamento não coberto, sendo, nesse caso, obrigatória a utilização de piso semipermeável;
 - ii) Aproveitamento do subsolo para caves de estacionamento, devendo nesse caso preservar um arranjo da cobertura com zonas verdes e mecanismos de infiltração de águas no solo, desde que tecnicamente se mostre possível.
- d) Na ausência de plano de urbanização ou de pormenor, nas operações de loteamento aplicam-se os seguintes parâmetros urbanísticos:
- i) Índice de edificabilidade máximo - 0,70,
 - ii) Índice de permeabilidade mínimo – 0,20;
 - iii) Superfície de pavimento mínima para usos não habitacionais – 10% (a qual pode ser dispensada desde que tecnicamente fundamentada).

(f) Outros: Estrutura Ecológica Urbana e Estrutura Ecológica – Nacional e Europeu

- 303)** Parte da envolvente é classificada como “estrutura ecológica urbana” e “estrutura ecológica – nacional e europeu” (cf. figura *infra*):



304) Ao abrigo do artigo 161.º do RPDMLou, “*a estrutura ecológica de nível nacional e da união europeia integra as áreas que constituem o suporte dos sistemas ecológicos fundamentais e os recursos naturais indispensáveis à sustentabilidade do território, sendo a sua protecção conferida por instrumentos de ordenamento do território de nível nacional e da união europeia*”. Compreende, em regra, os solos afectos à RAN, à REN ou à RN2000.

305) A Estrutura Ecológica Urbana, por outro lado, visa implementar uma rede de espaços verdes fundamental ao funcionamento e qualificação ambiental do sistema urbano (cf. artigo 165.º do RPDMLou).



3. Situação jurídica pré-existente (breve nota)

306) Conforme foi aludido anteriormente, a situação jurídica pré-existente é determinante para se perceber o que pode, deveras, ser construído ou utilizado no AHD – sobretudo numa perspectiva de reconversão de usos.

307) A tal respeito, importa recordar que actualmente, estão isentas de controlo prévio urbanístico junto da autarquia local territorial competente, as “*operações urbanísticas promovidas pelo Estado relativas a equipamentos ou infra-estruturas destinados à instalação de serviços públicos ou afectos ao uso directo e imediato do público*”, bem como as obras de edificação ou demolição promovidas por “*entidades públicas que tenham por atribuições específicas a administração das áreas portuárias ou do domínio público ferroviário ou aeroportuário, quando realizadas na respectiva área de jurisdição e directamente relacionadas com a prossecução daquelas atribuições*” e por “*entidades concessionárias de obras ou serviços públicos, quando se reconduzam à prossecução do objecto da concessão*”⁴²⁹.

308) A autarquia local territorialmente é, contudo, previamente consultada para emitir parecer prévio não vinculativo, no prazo de 20 dias úteis⁴³⁰, e não isenta do cumprimento do quadro normativo aplicável⁴³¹.

309) Tendo por base a informação disponível no Sistema de Informação Geográfica do Município de Lisboa (<https://websig.cm-lisboa.pt/>), verifica-se um conjunto de referências relevantes, indicando a existência de pareceres e mesmo actos de licenciamento urbanístico incidentes sobre o AHD e áreas envolventes.

310) Considerando os termos em que o normador municipal previu promover a redefinição do uso do solo, prevendo “apenas” o reaproveitamento das áreas edificadas e a transformação

⁴²⁹ Cf. artigo 7.º, n.º 1, alíneas b), d) e e) do RJUE. Importa notar que estes casos de isenção de controlo prévio municipal já se encontram previstos desde a versão inicial do RJUE. Embora com outras formulações, e com um âmbito usualmente mais restrito, a previsão de isenção de licenciamento municipal de operações urbanísticas promovidas pelo Estado já se encontrava prevista na legislação antecedente – cf. artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 445/91, de 20 de Novembro.

⁴³⁰ Cf. artigo 7.º, n.º 2 do RJUE.

⁴³¹ Cf. artigo 7.º, n.º 6 do RJUE.



das áreas não edificadas em espaços verdes, a legalidade da situação jurídica pré-existente assume uma importância fulcral para aferição do valor do activo imobiliário em causa.

4. Status urbanístico em caso de encerramento do AHD

311) Como é consabido, o mecanismo previsto pelo legislador para acomodar uma alteração do regime de uso do solo que decorra da “[r]edefinição do uso do solo, determinada pela cessação de servidões administrativas e de restrições de utilidade pública ou pela desafectação de bens imóveis do domínio público ou dos fins de utilidade pública a que se encontravam adstritos, designadamente os do domínio privado indisponível do Estado” é o da alteração simplificada dos planos municipais de ordenamento do território⁴³².

312) Em tais casos, manda o legislador proceder, por analogia, à definição do regime de uso do solo “através da aplicação das normas do plano que são aplicáveis às parcelas confinantes e com as quais, a parcela em causa tenha condições para constituir uma unidade harmoniosa”⁴³³.

313) No caso presente, verifica-se a circunstância de o AHD, estar situado em dois concelhos (Lisboa e Loures), em que, como se viu:

- a)** Em Lisboa, para além de apenas se confinar directamente com Espaços Verde de Enquadramento a Infra-estruturas Consolidado e com Espaço de Uso Especial de Equipamentos Consolidado (havendo numa imediação sem contiguidade diversas outras categorias e subcategorias de uso do solo, sem homogeneidade), existe uma opção normativa inequívoca de atribuir um estatuto predominantemente verde ao perímetro do AHD, permitindo apenas a construção nas áreas em que a mesma já exista e, ainda assim, sob condição de tal ser enquadrado na elaboração de um plano de pormenor;
- b)** Em Loures, já existe contiguidade não apenas com espaços verdes (de protecção e

⁴³² Cf. artigo 123.º, n.º 1, alínea a) do RJIGT.

⁴³³ Cf. artigo 123.º, n.º 2 do RJIGT.



enquadramento e a colmatar para recreio e lazer), mas também com:

- i) Espaços de Actividades Económicas: Consolidadas de Indústria e Terciário;
- ii) Espaços de Uso Especial: Consolidadas de Equipamentos e Outros Usos de Interesse Público;
- iii) Espaços Residenciais: Consolidadas Habitacionais de nível II;
- iv) Espaços de Actividades Económicas: Indústria e Terciário a Reestruturar.

314) Ou seja, e por outras palavras, se em Lisboa está fortemente condicionada a possibilidade de redefinição do uso do solo, o mesmo não pode ser dito do Concelho de Loures, no qual poderá equacionar-se uma solução de zonamento distinto, com possibilidade de atribuição de capacidade construtiva às áreas do aeroporto que forem desocupadas.

315) Note-se, em qualquer caso, que não se exclui a possibilidade de, quer os municípios envolvidos, quer o Estado, poderem assumir uma intervenção de planeamento territorial que pode determinar uma redefinição do regime de uso do solo preconizado no PDMLx ou que resulta do regime da alteração simplificada de planos municipais de ordenamento do território, nos termos legais em que tal seja admissível.



V. NOTAS CONCLUSIVAS PRELIMINARES

- 1) A análise realizada permite concluir que, conforme seria expectável numa intervenção no território com a escala da instalação de uma infra-estrutura aeroportuária, todas as localizações equacionadas nas Opções Estratégicas suscitam objecções juridicamente relevantes em matéria de ordenamento do território e de ambiente.
- 2) Existem duas localizações que, por força da respectiva integração em contexto urbano e pré-existência de infra-estruturas aeroportuárias (civis ou militares), não colocam dificuldades tão significativas em matéria de planeamento territorial – Portela (AHD) e Montijo, embora no último caso, com a ressalva da grande proximidade de área protegida (Estuário do Tejo).
- 3) Tais localizações revestem-se, contudo, de relevantes inconvenientes a nível ambiental, desde logo por força do impacto causado pela poluição – principalmente sonora – junto de um maior número de receptores sensíveis (i.e., edifícios habitacionais, escolares, hospitalares ou similares ou espaços de lazer, com utilização humana) e, em geral, das populações.
- 4) Quanto à possibilidade de superação de desconformidades e incompatibilidades das opções de localização do NAL com os instrumentos de gestão territorial e as restrições de utilidade pública aplicáveis, assume especial dificuldade a localização de Rio Frio / Poceirão, considerando que tal localização se sobrepõe a:
 - a) Um extenso montado de sobro com função produtiva relevante;
 - b) Relevantes ruínas arqueológicas, correspondentes ao Sítio de Interesse Público (arqueológico) de Porto dos Cacos e respectiva zona de protecção;
 - c) Planos de água com barragens, uma delas de águas públicas.
- 5) Por último, verifica-se a proximidade de diversas localizações com sítios de interesse comunitário da RN2000, devendo ser devidamente sopesados os impactos causados pelo sobrevoo e ruído sobre tais áreas ambientalmente protegidas, nomeadamente à luz dos compromissos internacionais e comunitários assumidos pelo Estado Português.
- 6) A análise realizada permite concluir que à luz do quadro normativo aplicável às



expropriações, imposição de servidões, mutações e desafectações dominiais e precarização de actos administrativos (sobretudo urbanísticos), existem impactes relevantes na calendarização da execução do preconizado aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa – impactes relativos quer à própria tramitação dos procedimentos expropriativos, quer à possível litigância que lhes pode ser contingente.

- 7) Os referidos impactes variam nas diferentes OE, em função: **(i)** da estrutura e da titularidade da propriedade na localização em causa e respectiva área envolvente, bem como do grau de consolidação de direitos urbanísticos em tais áreas; e **(ii)** da existência de bens afectos ao domínio público e, em particular a específicos regimes dominiais:

a) Montijo:

- i)** A OE implicará, em princípio, a expropriação de terrenos particulares, designadamente na zona prevista para as respectivas acessibilidades (*vide*, Anexo III, ponto 2 do Relatório);
- ii)** A OE encontra-se inserida em domínio público militar (Base Aérea n.º 6 do Montijo) e, bem assim, em domínio público hídrico e (possivelmente) domínio público municipal rodoviário, pelo que será necessário proceder à respectiva desafectação (*vide*, Secção III, ponto C do Relatório).

b) CTA:

- i)** A OE implicará, em princípio, a expropriação de uma única parcela de terreno particular, correspondente à Herdade de Vale Cobrão (*vide*, Anexo III, ponto 3 do Relatório);
- ii)** A OE encontra-se inserida em domínio público militar (Campo de Tiro de Alcochete) e, bem assim, em domínio público hídrico, pelo que será necessário proceder à respectiva desafectação (*vide*, Secção III, ponto C do Relatório).

c) Santarém:

- i)** A OE implicará a expropriação de terrenos particulares, designadamente na zona de



- implantação do aeroporto (*vide*, Anexo III, ponto 4 do Relatório);
- ii) A OE encontra-se inserida em domínio público estadual e municipal rodoviário, pelo que será necessário proceder à respectiva desafectação/mutação dominial (*vide*, Secção III, ponto C do Relatório).
- d) Vendas Novas:
- i) A OE implicará a expropriação de terrenos particulares, designadamente na zona de implantação do aeroporto (*vide*, Anexo III, ponto 5 do Relatório);
- ii) A OE encontra-se inserida em domínio público municipal rodoviário e (possivelmente) domínio público hídrico, pelo que será necessário proceder à respectiva desafectação/mutação dominial (*vide*, Secção III, ponto C do Relatório).
- e) Rio Frio:
- i) A OE implicará a expropriação de terrenos particulares, designadamente na zona de implantação do aeroporto (*vide*, Anexo III, ponto 6 do Relatório);
- ii) A OE encontra-se inserida em domínio público estadual rodoviário e domínio público hídrico lacustre e fluvial, pelo que será necessário proceder à respectiva desafectação/mutação dominial (*vide*, Secção III, ponto C do Relatório).
- 8) No quadro que antecede, e de modo a assegurar a adequada defesa do interesse público, por um lado, e a possibilidade de assegurar as optimizações procedimentais que a celeridade que se exige para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, entende-se ser de particular pertinência:
- a) Ponderar, desde já, a adopção de medidas preventivas que impeçam a alteração das circunstâncias e das condições de facto existentes que possam comprometer ou tornar mais onerosa a execução da infra-estrutura aeroportuária preconizada;
- b) Enquadurar os procedimentos de mutação dominial e de expropriação, bem como a respectiva concatenação com outros procedimentos a tramitar *in casu*, através de acto legislativo do Governo que, respeitando os respectivos limites aplicáveis de fonte



constitucional, supranacional ou proveniente de leis de valor reforçado, assegure *ab initio* a atribuição de carácter urgente às expropriações a realizar, a definição adequada das eventuais mutações dominiais a realizar, e a clarificação dos termos como se articulam os diversos procedimentos administrativos a que o desenvolvimento da infra-estrutura aeroportuária estará sujeita.

- 9) No que se refere especificamente ao enquadramento urbanístico do AHD num cenário de encerramento da infra-estrutura aeroportuária, resulta inequívoco que:
- a) Na maior parte do perímetro do AHD, situado no Concelho de Lisboa, o quadro jusurbanístico preconizado assenta na manutenção da área edificada existente (com alteração de uso) e na reconversão das áreas de operação aeronáutica não edificadas em áreas verdes – com a agravante de se encontrar dependente da elaboração de um plano de pormenor e de uma eventual alteração simplificada do PDMLX se revelar complexa para afectar os terrenos em causa a uma subcategoria de uso do solo que viabilize um desenvolvimento urbanístico de maior ambição;
 - b) No perímetro do AHD situado no Concelho de Loures, referente a uma área de menor dimensão, não vigora uma condicionante à reconversão do uso da infra-estrutura aeroportuária nos termos mais restritivos previstos para Lisboa. Por tal motivo, acoplado à circunstância de existirem diversas subcategorias de uso do solo contíguas que podem viabilizar desenvolvimentos urbanístico numa área que é hoje, essencialmente, não edificada, com índices de edificabilidade máximos potenciais que variam entre 0,70 e 1,00, em função da concreta subcategoria de uso do solo confinante.

Sofia Galvão Advogados

3 de Novembro de 2023



VI. ANEXOS

A. ANEXO I – GLOSSÁRIO

No presente Relatório, as palavras e expressões abaixo indicadas têm o seguinte significado:

AAE: Avaliação Ambiental Estratégica

AHD: Aeroporto Humberto Delgado

AIA: Avaliação de Impacte Ambiental

AI_{nc}A: avaliação de incidências ambientais

APA: Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

CCDR: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional

CE: Código das Expropriações, aprovado pela Lei n.º 168/99, de 18 de Setembro, na versão vigente

CM: Câmara Municipal

CN: Código do Notariado, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 207/95, de 14 de Agosto, na versão vigente

Convenção de Chicago: Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional

CPA: Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de Janeiro, na versão vigente

CPC: Código do Processo Civil, aprovado pela Lei n.º 41/2013, de 26 de Junho, na versão vigente

CRP: Constituição da República Portuguesa

CTA: Campo de Tiro de Alcochete

CTI: Comissão Técnica Independente

DCAPE: Declaração de Conformidade Ambiental dos Projectos de Execução

DGPC: Direcção-Geral do Património Cultural



DGT: Direcção-Geral do Território

DL 382/99: Decreto-Lei n.º 382/99, de 22 de Setembro, na versão vigente, que estabelece perímetros de protecção para captações de águas subterrâneas destinadas ao abastecimento público

DR 5/2019: Decreto Regulamentar n.º 5/2019, de 27 de Setembro

EERRN: Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril, na versão vigente

ICNF: Instituto de Conservação da Natureza e Florestas, I.P.

IE: Infra-estruturas

LBA: Lei de Bases do Ambiente, aprovada pelo Lei n.º 19/2014, de 14 de Abril

LBC: Lei de Bases do Clima, aprovada pela Lei n.º 98/2021, de 31 de Dezembro

LBSOTU: Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo, aprovada pela Lei n.º 31/2014, de 30 de Maio, na versão vigente

LdA: Lei da Água, aprovada pela Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro, na versão vigente

Lei de Bases do Património Cultural: Lei n.º 107/2001, de 8 de Setembro, na versão vigente

LEO: Lei de Enquadramento Orçamental, aprovada pela Lei n.º 151/2015, de 11 de Setembro, na versão vigente

LIEM: Lei de Infra-estruturas Militares, aprovada pela Lei Orgânica n.º 2/2023, de 18 de Agosto, na versão vigente

LTRH: Lei da Titularidade dos Recursos Hídricos, aprovada pela Lei n.º 54/2005, de 15 de Novembro, na versão vigente

MIE e REG 2021/1153: Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Julho de 2021

N.A.: Não Aplicável

NRJCP: Novo Regime Jurídico do Cadastro Predial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2023, de 23 de Agosto. Este diploma entrará em vigor em 21 de Novembro de 2023

OACI: Organização da Aviação Civil Internacional

OE: Opções Estratégicas de Aumento da Capacidade Aeroportuária da Região de Lisboa

PDM: Plano Director Municipal



PDMA: Plano Director Municipal de Alcochete

PDMB: Plano Director Municipal de Benavente

PDMLou: Plano Director Municipal de Loures

PDMLX: Plano Director Municipal de Lisboa

PDMM: Plano Director Municipal do Montijo

PDMP: Plano Director Municipal de Palmela

PDMS: Plano Director Municipal de Santarém

PDMVN: Plano Director Municipal de Vendas Novas

PEOT: Planos ou Programas Especiais de Ordenamento do Território

PMOT: Planos Municipais de Ordenamento do Território

PNPOT: Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território

PORNET: Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo

PRN: Plano Rodoviário Nacional

PROF LVT: Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo

PROT: Planos ou Programas Regionais de Ordenamento do Território

PROT-AML: Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

PROT-OVT: Plano Regional de Ordenamento do Território

PSOT: Planos ou programas sectoriais de ordenamento do território

PSRN2000: Plano Sectorial da Rede Natura 2000

RAN: Reserva Agrícola Nacional

RCM 89/2022: Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 14 de Outubro, nos termos da qual foi determinada a análise estratégica e multidisciplinar do aumento da



capacidade aeroportuária da Região de Lisboa, e a avaliação de opções estratégicas, através da coordenação e realização de uma avaliação ambiental estratégica, nos termos previstos no Regime Jurídico da Avaliação Ambiental Estratégica

Relatório: o presente Relatório Preliminar

REN: Reserva Ecológica Nacional

RJAAE: Regime Jurídico da Avaliação Ambiental Estratégica

RJAIA: Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de Outubro, na versão vigente

RJAL: Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro, na versão vigente

RJDPF: Regime Jurídico do Domínio Público Ferroviário, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de Novembro, na versão vigente

RJIGT: Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de Maio, na versão vigente

RJPIP: Regime Jurídico do Património Imobiliário Público, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 280/2007, de 7 de Agosto, na versão vigente

RJPSA: Regime Jurídico de Protecção dos Sobreiros e Azinheiras

RJRAN: Regime Jurídico da RAN

RJRCEE: Regime Jurídico da Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado, aprovado pela Lei n.º 67/2007, de 31 de Dezembro, na versão vigente

RJREN: Regime Jurídico da REN

RJRN2000: Regime Jurídico da Rede Natura 2000, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril, na versão vigente

RJSA: Regime Jurídico das Servidões Aeronáuticas

RJUE: Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de Dezembro, na versão vigente

RJURH: Regime jurídico da utilização dos recursos hídricos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de Maio, na versão vigente

RN 2000: Rede Natura 2000

RPDM: Regulamento do Plano Director Municipal

RPDMA: Regulamento do Plano Director Municipal de Alcochete



RPDMB: Regulamento do Plano Director Municipal de Benavente

RPDMLou: Regulamento do Plano Director Municipal de Loures

RPDMLX: Regulamento do Plano Director Municipal de Lisboa

RPDMM: Regulamento do Plano Director Municipal do Montijo

RPDMP: Regulamento do Plano Director Municipal de Palmela

RPDMS: Regulamento do Plano Director Municipal de Santarém

RPDMVN: Regulamento do Plano Director Municipal de Vendas Novas

RTE-T e REG 1315/2013: Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Dezembro de 2013

SGA: Sofia Galvão Advogados

TFUE: Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

ZEC: Zona Especial de Conservação

ZPE: Zona de Protecção Especial



B. ANEXO II – ÂMBITO DA ANÁLISE REALIZADA

- 1) O âmbito da análise realizada no contexto da presente análise limitou-se ao exame da documentação e informação referenciadas no Anexo IV, ou que, não estando aí referenciada, se encontra publicamente disponível. As conclusões do presente Relatório Preliminar assentam apenas em tais elementos. Na elaboração do presente Relatório, a SGA não fez uso de qualquer outra informação a que possa ter tido acesso em actividade profissional distinta da realizada no âmbito da presente análise.
- 2) Importa sublinhar que, no trabalho subjacente à elaboração deste Relatório, a SGA limitou-se a analisar a documentação estritamente do ponto de vista jurídico. Não se procedeu à revisão de nenhum documento técnico, comercial (por exemplo, quantidades, preços, taxas, etc.), financeiro, económico, fiscal ou contabilístico. Na medida em que este Relatório aborde ou resuma tais documentos, ou quaisquer questões técnicas, financeiras ou económicas constantes dos documentos analisados, tais aspectos deste Relatório não devem ser invocados de qualquer forma ou em qualquer grau.
- 3) Não foram realizadas quaisquer pesquisas ou investigações independentes sobre as Localizações, nem foram visitadas as mesmas por parte da SGA. E, portanto, as conclusões deste Relatório baseiam-se exclusivamente na documentação disponibilizada ou publicamente disponível, nenhuma outra fonte ou informação para além dessa tendo sido examinada. Não se verificou a exactidão, veracidade ou integridade da informação fornecida e, portanto, confiou-se na respectiva exactidão, veracidade e integridade na preparação deste Relatório.
- 4) O âmbito da análise realizada limitou-se aos aspectos indicados no presente Relatório e exclui quaisquer outras áreas. O Relatório reflecte apenas as questões que, a exclusivo critério da SGA, foram consideradas relevantes do ponto de vista jurídico. No entanto, os critérios que foram seguidos para determinar o que é materialmente relevante podem diferir daqueles que podem ser considerados de outras perspectivas (tributária, técnica, comercial ou de qualquer outra natureza). Não se assume qualquer responsabilidade pelas avaliações e análises que este Relatório possa conter quanto às implicações não legais (financeiras, técnicas ou de qualquer outra natureza) da informação disponibilizada e consultada. A adequada avaliação e análise da Informação numa base técnica e/ou financeira requer conhecimentos financeiros e técnicos, nenhum dos quais a SGA afiança possuir. Consequentemente, e sem limitação ao acima exposto, não se assume qualquer responsabilidade pela exactidão, veracidade ou integridade das informações disponibilizadas e das conclusões relativas a questões técnicas, financeiras ou fiscais contidas neste Relatório. Por todas as razões acima expostas, a análise da SGA não pode ser considerada um substituto para o exame da informação disponibilizada pelos peritos técnicos e financeiros adequados.
- 5) A SGA reserva-se o direito de actualizar este Relatório com factos ou circunstâncias que lhe cheguem supervenientemente ao conhecimento ou notificar a CTI de respectiva ocorrência, independentemente de terem ou não tido um impacto directo ou indirecto nos Trabalhos da CTI ou no conteúdo deste Relatório.



C. ANEXO III – FICHAS TÉCNICAS RELATIVAS A CADA LOCALIZAÇÃO

1. Portela (AHD)

CTI – PT6 Relatório Preliminar Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado					
Dados Gerais da Localização ⁴³⁴					
Designação da Localização	Portela				
Localização	Distrito(s)	Lisboa			
	Concelho(s)	Lisboa e Loures			
Coordenadas Geográficas da Localização	E: -9.13170 N: 38.78039				
Planeamento Territorial					
Instrumentos de Gestão Territorial Aplicáveis					
Instrumentos de Gestão Territorial Aplicáveis	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)	Em vigor?	Sim. Lei n.º 99/2019, de 5 de Setembro – Primeira revisão do Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território		
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	Sim, no que toca ao novo aeroporto em geral.		
		Em caso afirmativo, quais?	<ul style="list-style-type: none">• Os Desafios Territoriais do PNPOT concorrem para os 17 Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU<ul style="list-style-type: none">○ Desafio # 4.2. Reforçar e integrar redes de acessibilidades e de mobilidade<ul style="list-style-type: none">▪ O sistema aeroportuário é objecto de uma pressão de tráfego com origem no		

⁴³⁴ A presente análise teve por base a delimitação da Localização de Portela constante do Sistema Nacional de Informação Territorial (SNIT).



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado**

			<p>aumento da procura turística, pelo que é premente reforçar as infra-estruturas existentes no âmbito de uma estratégia a médio/longo prazo, considerando sobretudo o cordão litoral Porto -Lisboa-Faro. Sobressai neste domínio a situação do aeroporto de Lisboa, cujo nível de saturação torna premente a construção de uma nova infra-estrutura aeroportuária na região que permita aliviar a pressão sobre o actual Aeroporto Humberto Delgado. A banalização do transporte aéreo trouxe novas e facilitadas opções de deslocação internacional, mas acentua desigualdades territoriais em face das assimetrias de acessibilidade aos principais aeroportos</p> <ul style="list-style-type: none">○ Medida # 4.7: Alargar as infra-estruturas físicas de conexão internacional<ul style="list-style-type: none">▪ Reforço da capacidade das redes de infra-estruturas, adaptando-as à pressão de tráfego no sistema portuário, através inevitavelmente da construção de novos terminais nos portos de Leixões, Lisboa e Sines, e aeroportuário, nomeadamente através da construção de uma nova infra-estrutura aeroportuária na região de Lisboa que dê resposta rápida à necessidade de alívio do actual Aeroporto Humberto Delgado○ Objectivos Operacionais<ul style="list-style-type: none">▪ Aumentar/adequar/optimizar a capacidade portuária e aeroportuária;▪ Melhorar as condições de desenvolvimento dos <i>hubs</i> portuários e aeroportuários.● Modelo Territorial<ul style="list-style-type: none">○ O Modelo Territorial previsto no PNPOT “<i>estabelece um compromisso de organização do território reconhecendo o valor dos recursos e da diversidade territorial e antevendo a necessidade de adaptação às mudanças críticas emergentes. Deve por isso traduzir os desafios territoriais enunciados, contribuindo para aumentar a capacidade de resiliência dos diferentes territórios num quadro de coesão territorial</i>”.
--	--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado

		<ul style="list-style-type: none">○ Assim, o Modelo Territorial representa a tradução espacial da estratégia de desenvolvimento do País, para o qual concorre um conjunto de sistemas que irão informar o ordenamento do território. Para tal, o Modelo Territorial apoia-se em cinco sistemas territoriais fundamentais: o Sistema Natural, o Sistema Urbano, o Sistema Social, o Sistema Económico e o Sistema de Conectividade — e identifica, num quadro prospectivo, os territórios especialmente vulneráveis às mudanças críticas, que importam contrariar.○ Releva para efeitos da localização do aeroporto, o Sistema Urbano. Neste sentido, o Sistema Urbano previsto no PNPOT “<i>baseia-se numa estratégia de reforço do policentrismo enquanto modelo territorial. A construção deste sistema urbano policêntrico deve reforçar o desenvolvimento urbano e a integração entre territórios (relações interurbanas e rurais-urbanas) de forma a atenuar as disparidades socioeconómicas inter e intra-regionais. O reforço horizontal e vertical das interacções no âmbito do sistema urbano depende de uma distribuição de equipamentos e serviços que atenda às especificidades e níveis de especialização de cada um dos espaços urbanos.</i>”○ Com efeito, o sistema urbano nacional organiza-se em torno dos seguintes elementos:<ol style="list-style-type: none">a) Os centros urbanos, que estruturam a organização do território e garantem uma oferta diversificada de funções urbanas;b) Os subsistemas territoriais que articulam relacionamentos de proximidade e são o suporte da equidade territorial na prestação de serviços de interesse geral;c) Os corredores de polaridades, que proporcionam o desenvolvimento de eixos favoráveis à cooperação e à integração entre diferentes territórios.● Assim, à luz do sistema urbano do modelo territorial previsto no PNPOT a área de localização proposta situa-se num corredor rodoviário e encontra-se enquadrada nos subsistemas territoriais a valorizar (i.e., “<i>subsistemas com níveis elevados de polarização,</i>”
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado

Plano/Programa Regional de Ordenamento do Território (PRPOT)			<i>morfotipologias urbanas muito diversificadas e problemas de sustentabilidade e mobilidade. São subsistemas que têm um papel crescente na criação de riqueza e onde é imperativo desencadear um planeamento mais integrado e sustentável, com base em estratégias mais colaborativas. A intensificação das deslocações em determinados territórios evidencia a concentração geográfica das oportunidades, do emprego e da oferta de serviços. São subsistemas territoriais com grande capacidade de atracção e que influenciam a configuração do sistema urbano nacional e que, por isso, podem capitalizar as oportunidades de desenvolvimento decorrentes da urbanização”.</i>
	Em vigor?		Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (“PROTAML”) aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2002 . Nota: foi deliberada a alteração da referida resolução através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 92/2008, de 5 de Junho, da qual resultou uma proposta de PROTAML que foi submetida a discussão pública entre 2010 e 2011. No entanto, essa proposta não evoluiu por razões de alteração do contexto macroeconómico nacional e internacional e de suspensão da concretização das infra-estruturas de transportes.
	Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?		Sim.
	Em caso afirmativo, quais?		PROTAML Opções Estratégicas Visão Estratégica – Objectivo Global



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado

- Para alcançar este objectivo, dando corpo às condições definidas na visão estratégica para a Região de Lisboa e Vale do Tejo (RLVT), assumem-se como linhas estratégicas de desenvolvimento para a AML:
 - Afirmar Lisboa como região de excelência para residir, trabalhar e visitar, apostando na qualificação social, territorial, urbana e ambiental da área metropolitana;
 - Potenciar as inter-relações regionais da AML;
 - Inserir a AML nas redes globais de cidades e regiões europeias atractivas e competitivas;
 - Desenvolver e consolidar as actividades económicas com capacidade de valorização e diferenciação funcional, ao nível nacional e internacional;
 - Promover a coesão social, através do incremento da equidade territorial, da empregabilidade, do aprofundamento da cidadania e do desenvolvimento dos factores da igualdade de oportunidades;
 - Potenciar as condições ambientais da AML.
- A concretização destas linhas estratégicas assenta, nomeadamente, no reforço das acessibilidades internas e externas (portos, aeroportos e redes transeuropeias).

Estratégia territorial

- Recentrar a área metropolitana e policentrar a região, nomeadamente, e no que toca a acessibilidades, com um Novo Aeroporto Internacional

Normas orientadoras

- **Normas Gerais**
 - Orientações sectoriais / 1.2.1.6 – As grandes obras públicas previstas no Plano (por exemplo, o novo aeroporto de Lisboa, a nova travessia do Tejo e as plataformas logísticas) são indutoras de comportamentos do mercado de solos, da urbanização e da construção no sentido de se apropriarem de condições



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado**

			<p>favoráveis nos nichos de mercado criados e das mais-valias introduzidas — desde já com o PROTAML e com a revisão dos PDM e restantes PMOT e, a prazo, com a realização das obras públicas previstas. Assim, importa que a Administração se antecipe, adquirindo, pelo menos, os solos necessários às suas realizações.</p> <p><i>Estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental</i></p> <p>A estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental constitui um objectivo central no PROT-AML e é concretizada no esquema do modelo territorial através da REM [Rede Ecológica Metropolitana] e das áreas a estabilizar considerados elementos estruturantes e decisivos para a sustentabilidade da AML.</p> <ul style="list-style-type: none">i. A REM constitui um sistema de áreas e ligações que integram, envolvem e atravessam as unidades territoriais e o sistema urbano no seu conjunto.ii. <i>Rede Primária</i> - áreas estruturantes primárias⁴³⁵ com as <u>respectivas ligações/corredores estruturantes primários</u>.iii. <i>Corredores e ligações estruturantes primárias</i> – um conjunto de ligações e corredores assumem particular importância nas relações entre as áreas estruturantes primárias anteriormente descritas⁴³⁶iv. <u>As principais ligações</u> ocorrem entre os <u>estuários do Tejo e do Sado</u> e entre estes e as faixas costeiras atlânticas tanto para norte como para sul. Para o interior assume importância central o corredor do rio Tejo e do vale que lhe está associado;
--	--	--	---

⁴³⁵ Serra de Sintra e litoral de Colares a Cascais; Estuário do Tejo; Estuário do Sado; Arrábida/Espichel/matas de Sesimbra/lagoa de Albufeira.

⁴³⁶ Estas ligações decorrem, em primeiro lugar, da aplicação do princípio de *ligações entre os sistemas ecológicos e da sua importância regional em particular para a fauna e a transferência e troca de energia entre sistemas ecológicos diferentes, que lhes garante consistência e sustentabilidade*. Estas áreas deverão ser entendidas como os *corredores preferenciais para as trocas entre ecossistemas, mas ao mesmo tempo representarem espaços de desafogo e descompressão do sistema urbano, favorecendo e garantindo o desenvolvimento dos fenómenos naturais*.



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado**

			v. As ligações indicadas são particularmente importantes para a avifauna e habitats com elas relacionados e dizem respeito, em particular, às seguintes faixas do território: <ol style="list-style-type: none">1. Mouchões de Alverca e Vila Franca de Xira até ao litoral São Julião/Ribamar;2. Estuário do Tejo — Rio e Vale do Tejo;3. Estuário do Tejo — Estuário do Sado.
			Em vigor? Quais? N.A.
			Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)? N.A.
			Em caso afirmativo, quais? N.A.
			Em vigor? Quais? Plano Rodoviário Nacional aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho (“PRN”). Foi rectificado através da Declaração de Rectificação n.º 19-D/98 e alterado através da Lei n.º 98/99 , de 26 de Julho, e do Decreto-Lei n.º 182/2003 , de 16 de Agosto. Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo (“PROFLVT”) - Portaria n.º 52/2019 de 11 de Fevereiro , alterada pela Portaria n.º 18/2022 de 5 de Janeiro que sofreu rectificação através da Declaração de Rectificação n.º 7-A/2022
			Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)? Não.
			Em caso afirmativo, quais? N.A.
		Planos Directores Municipais	De que Concelhos? Em vigor? Plano Director Municipal de Lisboa (“PDM Lisboa”), aprovado em 24 de Julho de 2012, pela Deliberação n.º 46/AML/2012 e pela Deliberação n.º 47/AML/2012, publicadas pelo Aviso n.º



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado**

		<p>11622/2012, no Diário da República, 2.ª Série, n.º 168, de 30 de Agosto de 2012, alterado por adaptação pela Deliberação n.º 347/CM/2020, de 2 de Julho de 2020 e republicado através da Declaração n.º 70/2020, publicada no Diário da República, 2.ª série, n.º 173, de 4 de Setembro de 2020, rectificada através da Declaração de Rectificação n.º 703/2020, publicada no Diário da República, 2.ª Série, n.º 202, de 16 de Outubro de 2020, na redacção actual, e objecto de alterações simplificadas publicadas através dos Avisos n.º 20431/2020 e n.º 7816/2023, publicados, respectivamente, no Diário da República n.º 245, 2.ª série de 18 de Dezembro de 2020 e no Diário da República, n.º 75/2023, 2.ª Série, de 17 de Abril de 2023</p> <p>Plano Director Municipal de Loures (“PDM Loures”) – revisão publicada através do Aviso n.º 6808/2015 de 18 de Junho, Diário da República n.º 117/2015, 2.ª série, alterado através do Aviso n.º 1676/2018 de 6 de Fevereiro, Diário da República n.º 26/2018, 2.ª série, objecto de correcção material através do Aviso n.º 17753/2019 de 8 de Novembro, Diário da República n.º 215/2019, 2.ª série, alterado quanto à delimitação da Reserva Ecológica Nacional, pelo Aviso n.º 7842/2020 de 18 de Maio, no Diário da República n.º 96/2020 de 18 de Maio, 2.ª série e da alteração simplificada através do Aviso n.º 1372/2023 de 19 de Janeiro, Diário da República n.º 14/2023, 2.ª série.</p> <p>Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?</p> <p>Em caso afirmativo, quais?</p> <p>PDM Lisboa Espaço de Uso Especial de Infra-estruturas Estruturantes Consolidados – i.e., como parte das “áreas ocupadas por instalações e serviços relativos a infraestruturas de transporte e a uso ferroviário, portuário, aeroportuário e rodoviário e a redes de saneamento básico, abastecimento e fornecimento de gás, eletricidade, água e telecomunicações” (cf. artigo 56.º, n.º 1 do</p>
--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado**

		<p>Regulamento do PDM Lisboa), havendo ainda uma área a Norte qualificada como Espaço de Uso Especial de Equipamentos Consolidado, correspondente a instalações da força aérea (Aeródromo de Trânsito n.º 1).</p> <p>Em caso de cessação da actividade do Aeroporto da Portela, as áreas não edificadas, nomeadamente as pistas e áreas de circulação, e as áreas edificadas, devem ser objecto de plano de pormenor que preveja a requalificação do solo para espaço verde, com vista à reestruturação da zona para parque urbano e à reutilização dos edifícios existentes (cf. artigo 56.º, n.º 7 do Regulamento do PDM Lisboa).</p> <p>PDM Loures</p> <p>Espaço de Uso Especial: Infra-estruturas Aeroportuárias – Aeroporto de Lisboa, nada estando previsto quanto à eventual desactivação do AHD.</p>
		Existem procedimentos de dinâmica de planeamento territorial ou medidas preventivas em curso de adopção ou em vigor? Quais?
		Em vigor? Quais?
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?
		Outros planos municipais de ordenamento do território



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado**

		territorial ou medidas preventivas em curso de adopção ou em vigor? Quais?	
Outros Instrumentos de Planeamento Territorial	Instrumentos de gestão de recursos hídricos (nomeadamente Plano da Água, PGRH, Plano de Gestão de Riscos de Inundações)	Em vigor? Quais?	Plano Nacional da Água (“PNA”) aprovado pelo Decreto-Lei n.º 76/2016 de 9 de Novembro Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras Oeste (RH5) Plano de Gestão de Risco de Inundações do Tejo e Ribeiras Oeste (RH5)
		Há algum impacto para a localização em causa?	Não
	Instrumentos de ordenamento do espaço marítimo nacional	Em vigor? Quais?	N.A.
Regime de Uso do Solo			
Regime de uso do solo	Classificação do solo (PDM)	PDM Lisboa Solo urbano PDM Loures Solo urbano	
	Qualificação do solo (PDM)	PDM Lisboa 1) Espaço de Uso Especial de Infra-estruturas Estruturantes Consolidados a) Enquanto “áreas ocupadas por instalações e serviços relativos a infra-estruturas de transporte e a uso ferroviário, portuário, aeroportuário e rodoviário e a redes de saneamento básico, abastecimento e fornecimento de gás, electricidade, água e telecomunicações”, os espaços de uso de uso especial de infra-estruturas estruturantes	



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado

		<p>são associados a servidões administrativas, nas quais, “<i>para além dos usos e funções a que actualmente estas áreas se encontram afectas, admite-se a instalação de usos e serviços complementares de apoio, nomeadamente uso de turismo e uso terciário, bem como a ocupação em subsolo e a construção sobrelevada em infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias, sem prejuízo da observância de legislação ou regulamentação que seja especialmente aplicável</i>” .</p> <p>b) Em tais áreas, prevê-se que, na “<i>sequência de desafectação do regime de dominialidade, nos termos da legislação aplicável, ou com a cessação dos usos e funções que suportavam a qualificação como espaços de uso especial de infra-estruturas estruturantes consolidados, as condições de ocupação, uso e transformação destes espaços são estabelecidas através de uma alteração ao PDMLX, nomeadamente simplificada, nos termos da legislação em vigor, ou por novo plano de urbanização ou de pormenor</i>” .</p> <p>c) E, no caso específico do AHD, em caso de encerramento definitivo do aeroporto, prevê-se que “<i>as áreas não edificadas, nomeadamente as pistas e áreas de circulação, e as áreas edificadas, devem ser objecto de plano de pormenor que preveja a requalificação do solo para espaço verde, com vista à reestruturação da zona para parque urbano e à reutilização dos edifícios existentes</i>”.</p> <p>2) Espaço de Uso Especial de Equipamentos Consolidado (a norte):</p> <p>a) Estes espaços “<i>correspondem a equipamentos de utilização coletiva, serviços públicos e instalações dos serviços de segurança, existentes ou propostos, para os quais se prevê a manutenção destes usos, assim como usos complementares, desde que estes não ocupem uma área superior a 20 % da parcela e não ultrapassem, para essa área, o índice de edificabilidade de 1,5</i>”;</p> <p>b) “<i>Os espaços de uso especial de equipamentos consolidados podem ainda integrar edifícios isolados ou pequenas frentes urbanas já existentes afetas a outros usos, aos quais se aplica o disposto nos artigos 41.º a 45.º do presente Regulamento</i>”;</p>
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado**

		<p>c) Nestes espaços, “[q]ualquer intervenção (...) tem de observar o enquadramento urbanístico e paisagístico da envolvente, nomeadamente no que respeita às alturas da fachada e volumetrias propostas”;</p> <p>d) Adicionalmente, “[o] índice de permeabilidade mínimo é de 0,3, podendo excepcionalmente ser inferior em virtude do especial interesse público do programa a desenvolver”.</p> <p>PDM Loures</p> <p>Espaço de Uso Especial: Infra-estruturas Aeroportuárias – Aeroporto de Lisboa, admitindo a coexistência de usos logísticos, comerciais, de serviços e turísticos, que se articulem com a exploração aeroportuária (cf. artigo 109.º, n.º 2 do PDM Loures), nada estando previsto quanto à eventual desactivação do AHD.</p> <p>PDM Lisboa</p> <p>1) Estrutura Ecológica Municipal (“EEM”), compreendendo áreas:</p> <p>a) Da Estrutura Ecológica Fundamental:</p> <ul style="list-style-type: none">i) Corredores Estruturantes; eii) Sistema Húmido. <p>b) Da Estrutura Ecológica Integrada: Espaços Verdes</p> <p>Condicionantes da EEM:</p> <p>a) Em geral: “as infra-estruturas de abastecimento de água, saneamento básico, electricidade e telecomunicações podem ser ampliadas, sem prejuízo de se assegurar a maior continuidade possível da estrutura ecológica” .</p> <p>b) Nos Corredores estruturantes:</p> <ul style="list-style-type: none">i) Para o corredor estruturante em causa (Corredor da Alta de Lisboa), deve “ser garantida a continuidade física [...] e a sua concretização deve ser efectuada na totalidade ou, caso não seja possível, de forma integrada, em projectos de espaço exterior, ou unidades de execução ou planos de urbanização ou de pormenor”.
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado

	<p>c) Nas Zonas Húmidas:</p> <ul style="list-style-type: none">i) “Em qualquer projecto de obras de regularização fluvial, correção torrencial ou de amortecimento de caudais, que apoiem intervenções na rede hidrográfica, devem ser consideradas as condições hidráulicas a montante e sua propagação para jusante”;ii) “De acordo com os dados de caracterização hidrogeológica de que dispõe, a Câmara Municipal pode condicionar as obras de construção, ampliação ou alteração de edifícios e de infra-estruturas nas áreas [de zonas húmidas], que tenham intervenção no subsolo, à adopção de soluções técnicas compatíveis com a circulação de águas subterrâneas e estabelecer limites à construção de caves que garantam o funcionamento dos sistemas”;iii) “Nas situações em que a Câmara Municipal não dispõe de dados de caracterização hidrogeológica, exige -se a prévia apresentação desses dados, para efeitos do disposto no número anterior, nas operações de loteamento e obras de edificação de impacte relevante ou semelhante a operação de loteamento nos termos definidos no Regulamento Municipal da Urbanização e Edificação de Lisboa (RMUEL), localizadas em áreas integradas em bacias hidrográficas com área superior a 75 ha, assinaladas na Planta de riscos naturais e antrópicos I” ;iv) “Em caso da existência de novas ocupações nestas áreas, deverão ser adoptadas soluções de amortecimento e laminagem de caudais das novas ocupações, visando a conservação da rede hidrográfica/rede de drenagem”. <p>d) Nos Espaços verdes, dever-se-á ter em consideração o regime aplicável às respectivas subcategorias que consta dos artigos 49.º a 53.º, 63.º e 64.º do RPDMXL (cf. artigo 14.º, n.º 3 do RPDMXL).</p> <p>2) Sistema de Vistas: Área reduzida do AHD compreendida no Sistema de Vistas, mais propriamente no Subsistema de Ângulos de Visão, a respeito do Ponto de Vista do Instituto de Meteorologia. Condicionantes:</p>
--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado**

a) Nos termos do PDMLX, as “*intervenções urbanísticas localizadas nas áreas abrangidas pelos ângulos de visão dos pontos dominantes, identificados na Planta do sistema de vistas, não podem obstruir os ângulos de visão a partir desses pontos*” , exigindo-se a “*realização de estudos de impacte visual que permitam avaliar e estabelecer condicionamentos relativamente a novas construções, ampliações, alterações de coberturas e outras intervenções susceptíveis de prejudicar este sistema*” .

b) Sublinha-se, ainda, que “[o]s planos de urbanização e de pormenor e as unidades de execução estabelecem, quando se justifique em função dos estudos de impacte visual previamente realizados, condicionamentos à altura, implantação e características das construções, de forma a preservar e valorizar o sistema de vistas”.

3) Riscos naturais e antrópicos**a) Risco de inundações**

- i) Diversas áreas com moderada vulnerabilidade às inundações
- ii) Uma área junto à 2.ª Circular com elevada vulnerabilidade às inundações

Condicionantes: poderá exigir-se ao promotor de obras de construção, ampliação ou alteração de edifícios e de infra-estruturas, a apresentação de um estudo hidrogeológico de caracterização do terreno em causa, como condição do licenciamento das operações urbanísticas.

b) Risco sísmico

- i) Moderada e elevada vulnerabilidade sísmica na maioria da área do AHD
- ii) Muito elevada vulnerabilidade sísmica em determinadas áreas

Condicionantes:

- iii) Exige-se expressamente que, nas “*obras de construção de edifícios, obras de arte e de infra-estruturas de subsolo têm que ser aplicadas medidas de resistência estrutural anti-sísmica*” , determinando-se ainda que:



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado

(1) “As obras de reabilitação de edifícios, de obras de arte e de infra-estruturas do subsolo têm de integrar soluções de reforço estrutural que aumentem a sua resistência global a forças horizontais e manter as condições estruturais iniciais dos edifícios confinantes com o espaço intervencionado, de modo a garantirem a continuidade dessa capacidade de resistência, tendo em conta os valores patrimoniais em presença em cada intervenção”;

(2) Em “áreas de muito elevada e elevada vulnerabilidade sísmica dos solos, a Câmara Municipal pode solicitar ao promotor estudos complementares geológicos, hidrogeológicos, geotécnicos, de avaliação da capacidade estrutural do edifício e/ou de definição de soluções técnicas compatíveis com as características do espaço em intervenção e condicionar as obras e trabalhos em razão desses estudos”.

iv) Sublinha-se, neste âmbito, que o Município deve:

(1) “promover estudos de resistência sísmica dos edifícios, tendo em conta a sua localização na cidade, época e tipo de construção, propondo as medidas que se afigurem necessárias para garantir a segurança dos edifícios em todas as intervenções de alteração do edificado existente”;

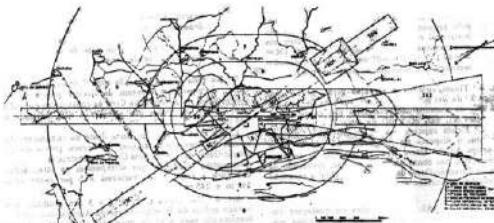
(2) Na elaboração de planos de urbanização e de pormenor, em função da vulnerabilidade sísmica dos solos abrangidos, “fixar regras concretas ao nível estrutural dos edifícios, de forma a aumentarem a capacidade de resistência global a forças horizontais, bem como restrições à alteração no interior dos edifícios e dos vãos das fachadas que alterem a resistência estrutural dos mesmos, identificar espaços públicos, equipamentos ou infra-estruturas adaptáveis à utilização temporária dos diversos agentes de Proteção Civil, bem como garantir as condições de acessibilidade às operações de socorro” .

4) Infra-estruturas, acessibilidades e transportes



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado**

		<p>a) Atravessamento por linha de metro em estudo</p> <p>b) Interface e estação de metro previstas (na verdade, hoje, já construídas), várias intersecções a estudar prioritariamente, um parque de estacionamento, e uma Zona de Estacionamento A</p> <p>PDM Loures</p> <ol style="list-style-type: none">1) Áreas de Risco sísmico elevado2) Áreas de erosão hídrica
Serviços e Restrições de Utilidade Pública		
Condicionantes (v.g., Reserva Ecológica Nacional, Reserva Agrícola Nacional, Serviços Rodoviários, etc.) e respectivas implicações	Servidão aeronáutica	<p>De acordo com a Planta de Condicionantes do PDM de Lisboa, as zonas confinantes com o AHD encontram-se sujeitas a servidão militar- Aeródromo de Trânsito nº1 - 2ª Zona e Aeródromo de Trânsito nº1 - 1ªZona – nos termos do Decreto 48 542 de 24 Agosto 1968.</p> <p>De acordo com o referido diploma, encontram-se sujeitos a servidão militar e aeronáutica, os terrenos confinantes com o AHD abrangidos na planta anexa (cf. <i>infra</i>).</p>  <p>A área sujeita a servidão comprehende diversas zonas, sendo que consoante as zonas são proibidas determinadas construções, arborizações ou outros obstáculos (cf. artigo 4.º).</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado**

	<p>Servidões militares</p>	<p>De acordo com a Planta de Condicionantes do PDM de Lisboa, as zonas confinantes com o AHD encontram-se sujeitas à servidão militar aeronáutica – Base aérea n.º 6 do Montijo – prevista no <u>Decreto n.º 42 090, de 7 de Janeiro de 1959.</u></p> <p>As instalações de interesse para a defesa nacional, militares ou não (refinarias, depósitos de combustíveis, fábricas de armamentos, pólvora e explosivos e estabelecimentos industriais privados destinados a fins militares), estão sujeitas a servidões que podem ser particulares ou gerais, conforme são ou não especificados os condicionamentos nas áreas de servidão, no decreto que as instituir.</p> <p>Quando a servidão for geral, considera-se que a área terá 1 km de largura, contada a partir do perímetro da área ocupada pela organização ou instalação; quando a servidão for particular, a área de servidão terá a largura que constar do decreto que a instituir.</p> <p>Nessas zonas de protecção qualquer actividade ou forma de ocupação mencionada no decreto que instituir a servidão será condicionada à prévia autorização da entidade competente.</p> <p>Relativamente às zonas de protecção, o Decreto n.º 42 090 estabelece o seguinte: É estabelecida uma zona geral de protecção em volta do aeródromo do Montijo com a largura de 3 km medidos em toda a extensão a partir do perímetro da área ocupada pelo aeródromo. O referido Decreto prevê ainda a proibição de execução de determinados trabalhos e actividades sem prévia autorização da autoridade militar competente (cf. artigo 3.º) e outras limitações (cf. artigo 9.º).</p>
		<p>De acordo com a Planta de Condicionantes do PDM de Lisboa, as zonas confinantes com o AHD encontram-se sujeitas à servidão militar aeronáutica - Depósito Geral de Material da Força Aérea, localizadas em Alverca do Ribatejo, município de Vila Franca de Xira – prevista no Decreto nº 48 542, de 24 Agosto 1968, alterado pelo Decreto n.º 3/2007, 2 de Março.</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado**

	Servidão de telecomunicações	<p>De acordo com a Planta de Condicionantes do PDM de Lisboa, existe um Feixe Hertziano de Ligação Lisboa - Monte Gordo na área do AHD.</p> <p>Nos termos do Decreto-Lei n.º 597/73, de 7 de Novembro, as áreas sujeitas a servidão radioeléctrica compreendem:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Zonas de libertação; e2) Zonas de desobstrução.
	Estabelecimentos com substâncias perigosas	O estabelecimento do Grupo Operacional de Combustíveis, localizado no AHD é um estabelecimento com substâncias perigosas, obrigando à previsão de distâncias relevantes de segurança de zonas residenciais, locais de utilização pública, vias de comunicação e, quando aplicável, as zonas ambientalmente sensíveis, nos termos do Decreto-Lei n.º 150/2015, de 5 de Agosto.
Compromissos urbanísticos pré-existentes		
Existência de operação urbanística objecto de controlo prévio ou outro compromisso urbanístico relevante a considerar	Sim.	
Tipo(s) de operação urbanística em causa		<p>1) Lisboa (informação recolhida no respectivo sistema de informação geográfica)</p> <ul style="list-style-type: none">a) 267/AE-POL/2005 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)b) 65/AE-POL/2006 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)c) 84/AE-POL/2006 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)d) 106/AE-POL/2006 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)e) 144/AE-POL/2006 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)f) 227/AE-POL/2006 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)g) 441/POL/2007 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado

- h)** 17/AE-EDI/2007 (Licenciamento de Obras de Alteração)
- i)** 458/AE-EDI/2007 (Licenciamento de Obras de Alteração)
- j)** 469/AE-EDI/2007 (Licenciamento de Obras de Alteração)
- k)** 470/AE-EDI/2007 (Licenciamento de Obras de Alteração)
- l)** 567/EDI/2007 (Parecer Prévio de Operação Urbanística Promovida pela Administração Pública – Demolição)
- m)** 28/AE-EDI/2008 (Licenciamento de Obras de Alteração)
- n)** 103/AE-EDI/2008 (Licenciamento de Obras de Alteração)
- o)** 383/AE-EDI/2008 (Licenciamento de Obras de Alteração)
- p)** 92/AE-POL/2008 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)
- q)** 182/AE-POL/2008 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)
- r)** 113/AE-POL/2009 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)
- s)** 130/AE-POL/2009 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)
- t)** 133/AE-POL/2009 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)
- u)** 136/AE-POL/2009 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)
- v)** 235/AE-POL/2009 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)
- w)** 236/AE-POL/2009 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)
- x)** 237/AE-POL/2009 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)
- y)** 1177/EDI/2009 (Parecer Prévio de Operação Urbanística Promovida pela Administração Pública)
- z)** 1056/EDI/2010 (Licenciamento de Obras de Construção – Hotel)
- aa)** 31/AE-POL/2011 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)
- bb)** 241/AE-POL/2011 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)
- cc)** 99/IL/2011 (Autorização de Utilização)
- dd)** 759/EDI/2011 (Licenciamento de Obras de Construção – Posto de Abastecimento)
- ee)** 4574/OTR/2011 (Licença especial para conclusão de obras – hotel)
- ff)** 675/AE-POL/2012 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços)
- gg)** 215/IL/2012 (Autorização de Utilização)



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado**

	<p>hh) 342/EDI/2013 (Comunicação Prévia de Alteração durante a Execução de Obra) ii) 34/AE-POL/2013 (Autorização de Utilização - Comércio e Serviços) jj) 56/IL/2013 (Autorização de Utilização) kk) 1632/POL/2013 (Autorização de utilização – Hotel) ll) 1595/EDI/2015 (Licenciamento de Obras de Ampliação) mm) 2021/POL/2016 (Autorização de utilização - comércio e serviços – postos de abastecimento de combustível) nn) 2026/EDI/2016 (Comunicação Prévia de Alteração durante a Execução de Obra) oo) 272/POL/2017 (Autorização de utilização – Hotel) pp) 1349/EDI/2019 (Pedido de Informação Prévia) qq) 717/EDI/2020 (Pedido de Informação Prévia) rr) e-EDI/2022/193 (Comunicação Prévia de Obras de Ampliação – Hotel) ss) e-LOT/2023/14 (Licenciamento de Operação de Loteamento – em apreciação) tt) 497/POL/2023 (Autorização de utilização - comércio e serviços –Instalação de postos de abastecimento de combustível)</p> <p>2) Loures: não existe informação disponível no respectivo sistema de informação geográfica.</p>
Grau de consolidação de direitos urbanísticos	Na ausência de informação mais precisa sobre os procedimentos de controlo prévio urbanístico (que não ocorreu até ao momento), não é possível tecer considerações concludentes sobre o estado de consolidação de direitos urbanísticos.
Questões prediais relevantes	
Identificação clara da localização do NAL e acessibilidades e dos prédios afectados?	Sim
Área em Domínio Público ou em Domínio Privado Estadual ou Municipal?	Área em domínio público aeroportuário. Existem ainda áreas no perímetro do AHD que integram: a) O património da TAP b) O domínio privado do Município de Lisboa



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado**

Tipo de Domínio Público em Causa?	Domínio público aeroportuário
Existência de reivindicação de propriedade privada?	Não temos conhecimento
Termos do ingresso no domínio público ou privado (v.g., expropriações, cedências urbanísticas, doações ou outros acordos para transferência de propriedade)	<ul style="list-style-type: none">• Expropriações (incluindo amigáveis – i.e., por compra e venda dos imóveis em causa) realizadas:<ul style="list-style-type: none">○ Pelo Município de Lisboa, entre 1935 e 1938 e entre 1944 e 1946;○ Pela Direcção-Geral da Aviação Civil, em 1959.○ Pela ANA, EP, em 1985.• Através do Decreto-Lei n.º 351/89, de 13 de Outubro procedeu-se à desafectação do domínio público dos terrenos ocupados pelas instalações da TAP, na área do aeroporto de Lisboa, à excepção da plataforma B de estacionamento por estar ainda parcialmente afecta às áreas operacionais do Aeroporto.• Em 2003, a ANA e a CML celebraram protocolo de cedência de áreas de terreno com 106.055m² junto à vedação periférica do AHD necessárias ao traçado da Av. Santos e Castro – zona incluída na área de ocupação e expansão do aeroporto, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 48/542, de 24 de Agosto de 1968.• Em 20 de Julho de 2012 foi celebrado um Memorando de Entendimento entre o Estado Português, representado pelo Governo através do Ministro do Estado e das Finanças, do Ministro -Adjunto e dos Assuntos Parlamentares, da Ministra da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território e dos Secretários de Estado da Cultura e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, e o Município de Lisboa, representado pelo Presidente da Câmara Municipal, que pretendeu enquadrar e decidir um conjunto de questões que se encontravam pendentes entre o Estado Português e/ou algumas das empresas por ele detidas e o Município de Lisboa, designadamente pôr termo ao contencioso sobre a propriedade dos terrenos do Aeroporto de Lisboa, mediante transacção judicial ou extrajudicial, através da qual seria reconhecido o direito de propriedade do Estado sobre a totalidade dos terrenos situados no perímetro aeroportuário, autorizando e promovendo o Município de Lisboa o cancelamento dos registos a seu favor e a inscrição a favor do Estado ou de entidade por este designada. Nos termos do referido Memorando de Entendimento, como contrapartida, o Estado Português procederia, por si ou através de entidade a designar, ao pagamento de uma compensação ao Município de Lisboa. Com efeito, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 4/2013, de 3 de



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado**

	Janeiro veio ratificar o Memorando de Entendimento celebrado em 20 de Julho de 2012, transferindo-se a propriedade dos terrenos do Aeroporto de Lisboa para o domínio público aeroportuário.
Expropriações (incluindo expropriações amigáveis) realizadas há menos de 20 anos	<ul style="list-style-type: none">Tendo em conta a informação disponível, não se encontra informação sobre a existência de expropriações realizadas há menos de 20 anos.
Necessidade de expropriação de terrenos particulares?	<ul style="list-style-type: none">Não temos conhecimento de tal necessidade.
Necessidade de imposição de servidões administrativas em terrenos particulares?	<ul style="list-style-type: none">As servidões administrativas em terrenos particulares já se encontram constituídas por via do Decreto n.º 48542, de 24 de Agosto.
Identificação clara dos terrenos dos particulares?	<ul style="list-style-type: none">N.A.
Conclusões Preliminares e Notas Complementares	
O PDM Lisboa prevê que em caso de cessação da actividade do Aeroporto da Portela, as áreas não edificadas, nomeadamente as pistas e áreas de circulação, e as áreas edificadas, devem ser objecto de plano de pormenor que preveja a requalificação do solo para espaço verde, com vista à reestruturação da zona para parque urbano e à reutilização dos edifícios existentes (cf. artigo 56.º, n.º 7). Não se encontra idêntica limitação à redefinição do uso do solo no PDM Loures. A desactivação do aeroporto de Lisboa implicará a sua desafectação do domínio público aeroportuário, a qual deverá observar a tramitação prevista no Decreto-lei n.º 280/2007, de 7 de Agosto que estabelece o regime jurídico do património imobiliário público. De acordo com o referido diploma, quando sejam desafectados das utilidades que justificam a sujeição ao regime da dominialidade, os imóveis deixam de integrar o domínio público, ingressando no domínio privado do Estado (cf. artigo 17.º).	



CTI – PT6
Relatório Preliminar

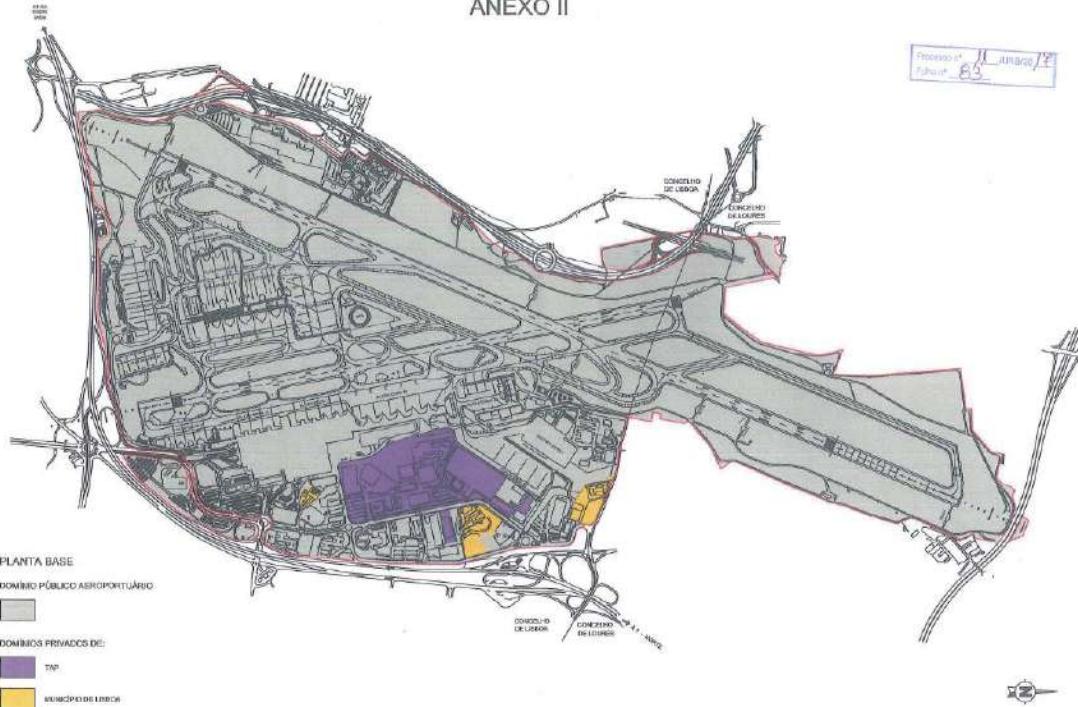
Anexos da Ficha Técnica da Localização do Aeroporto Humberto Delgado

Planta de Localização

AEROPORTO DE LISBOA

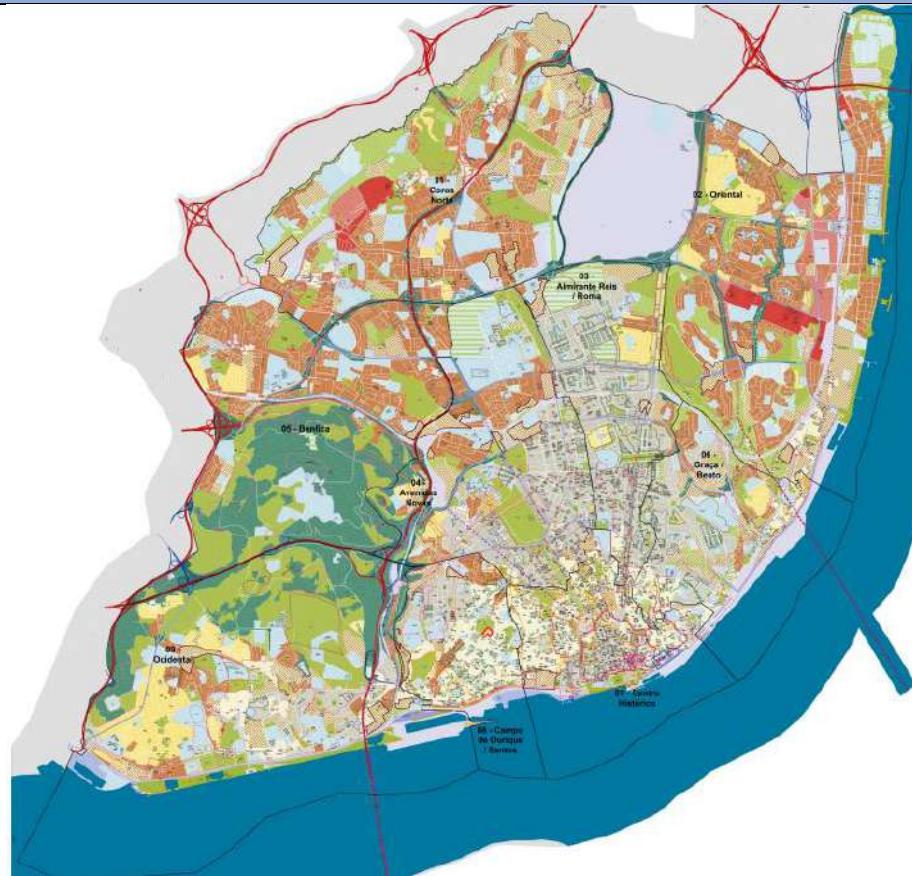
ANEXO II

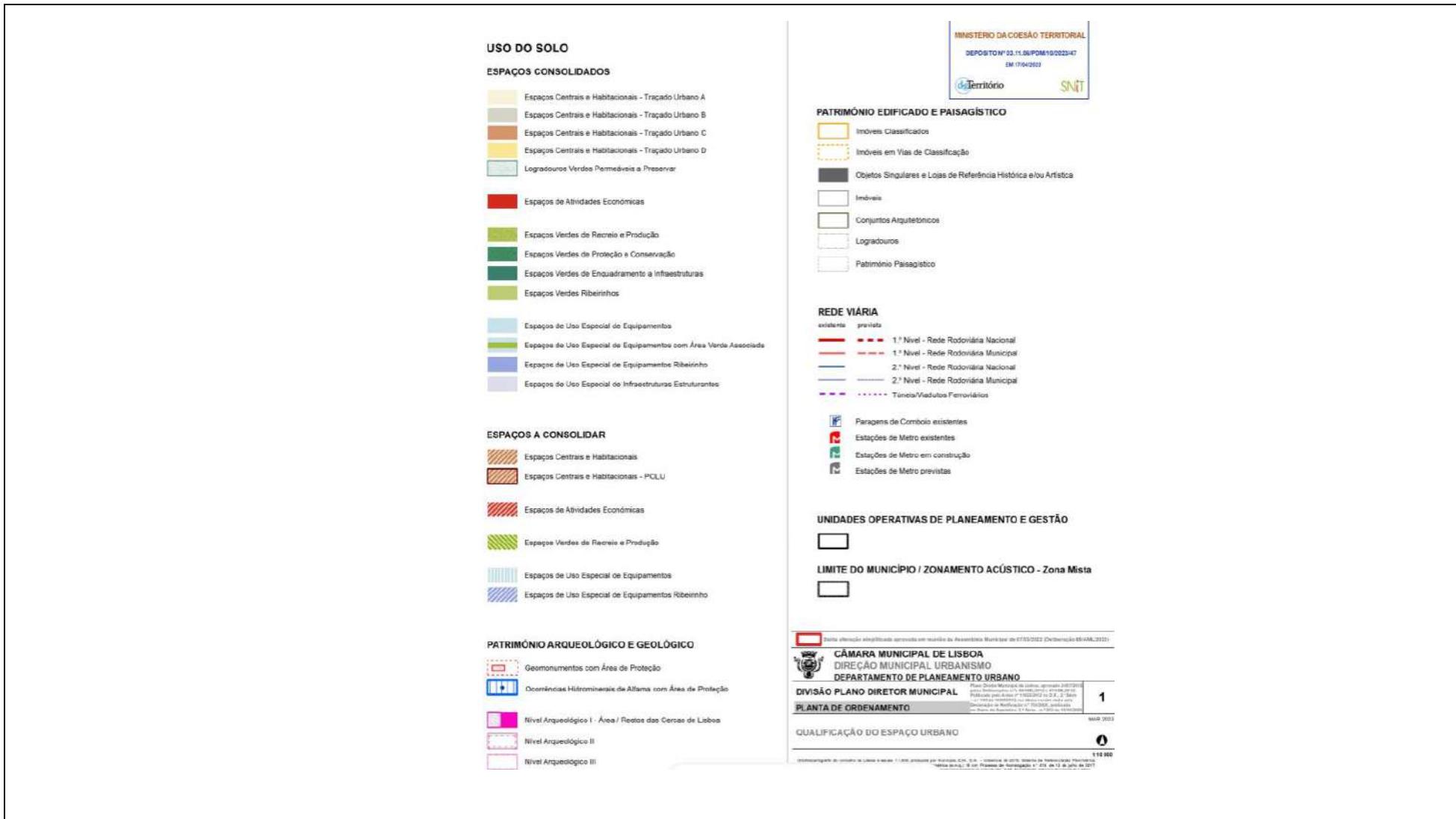
Folha nº 11 - Anexo II
Folha nº 63





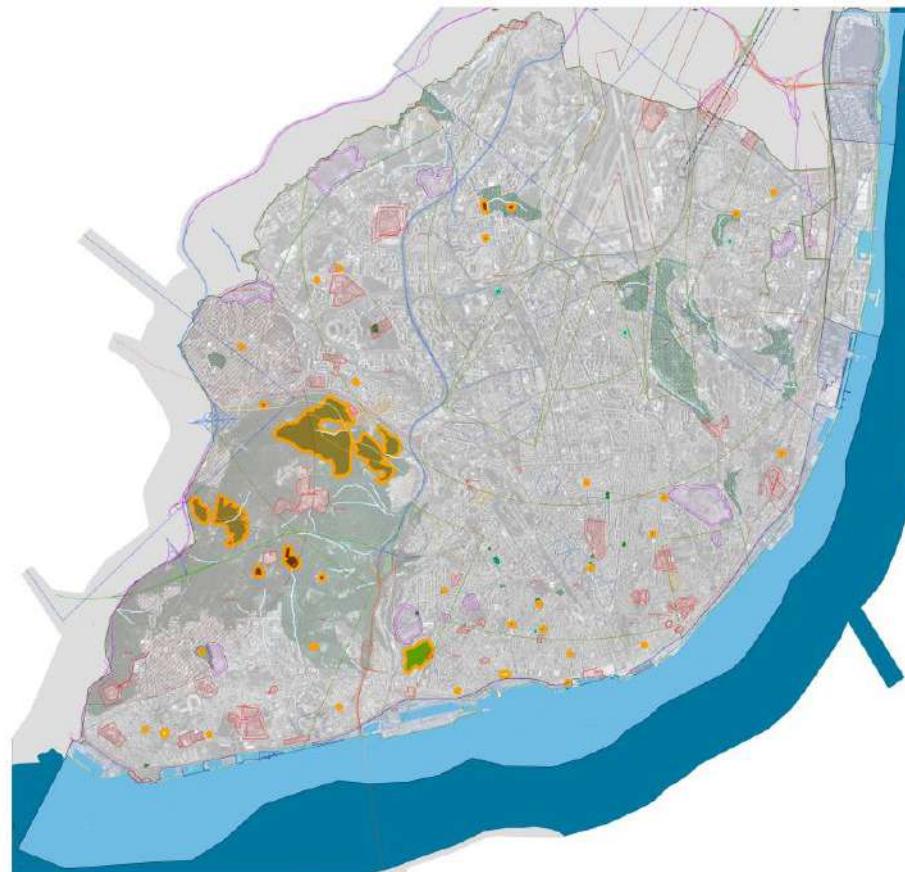
Planta de Ordenamento do PDM

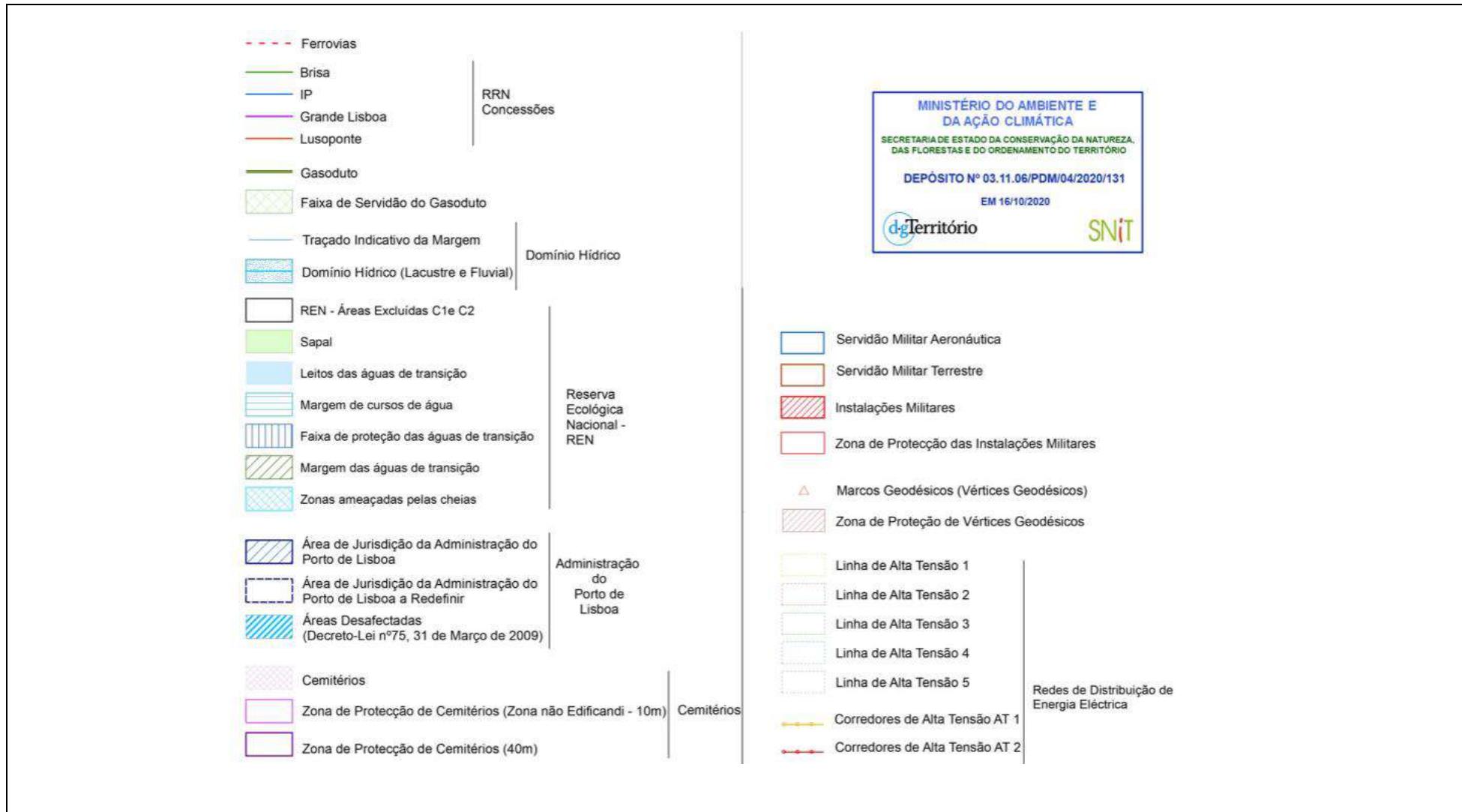


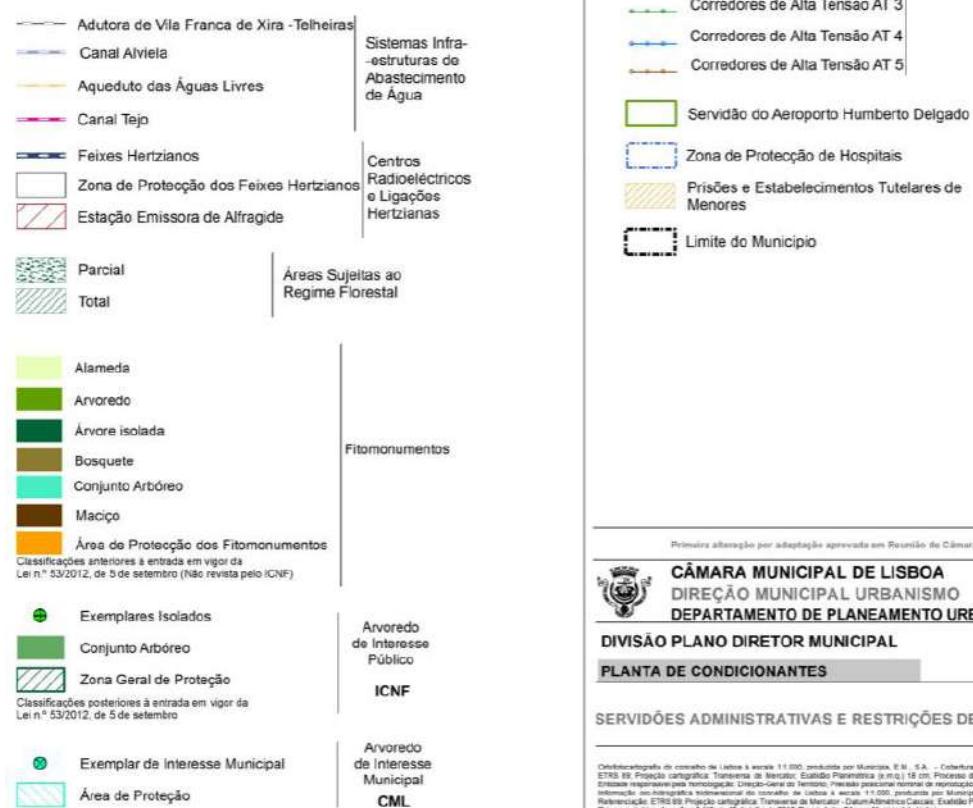




Planta de Condicionantes do PDM (Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública I)

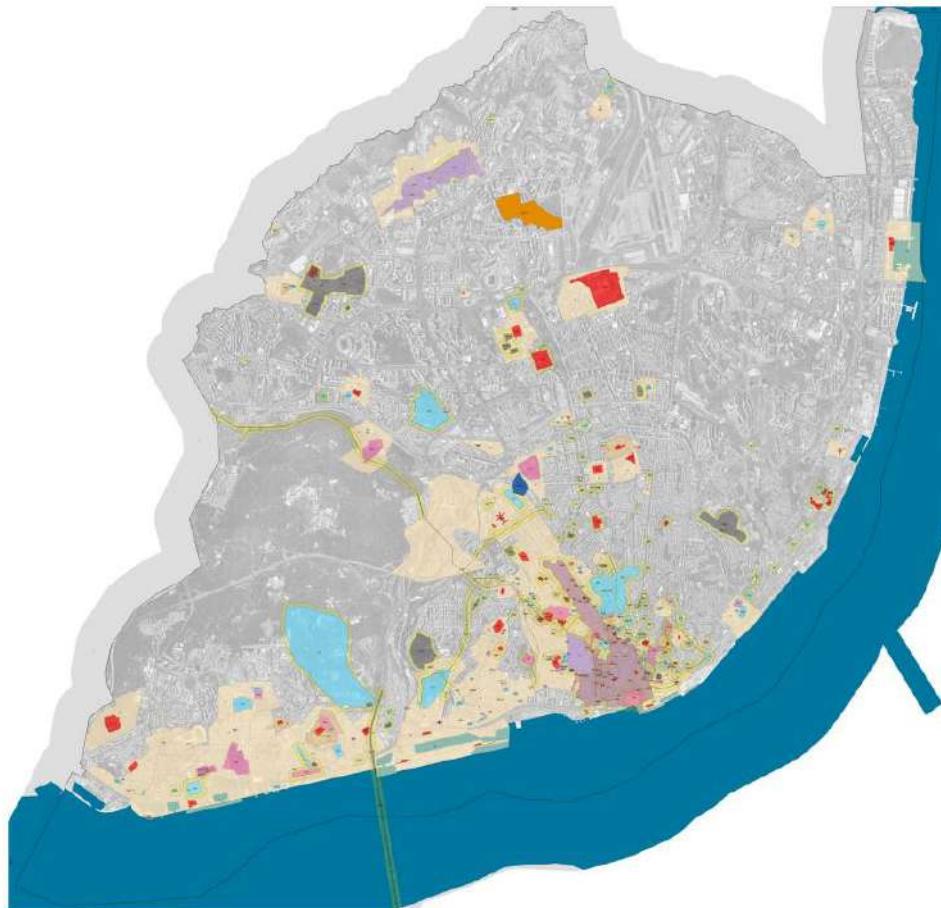








Planta de Condicionantes do PDM (Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública II)



Património Mundial

Unesco

Monumento Nacional

Conjunto de Interesse Público

Monumento de Interesse Público

Imóveis de Interesse Público

Imóveis em Vias de Classificação

Zona de Protecção dos Imóveis

Zona Especial de Protecção

Restrições

Área de Sensibilidade Arqueológica

Restrições Arquitetónicas e Urbanas

Zona Non Aedificandi

Conjunto de Interesse Municipal

Monumento de Interesse Municipal

Imóveis de Interesse Municipal

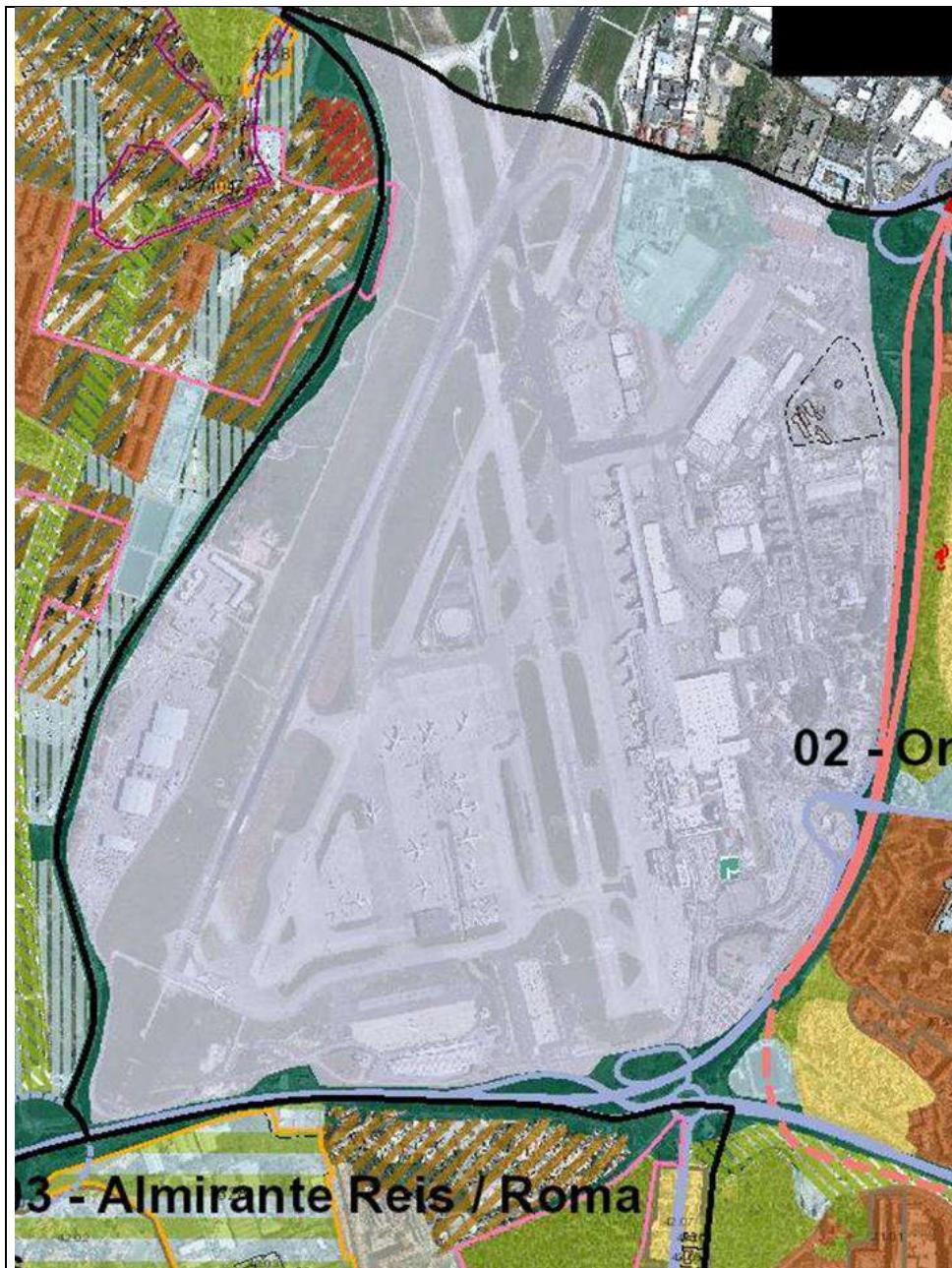
Imóveis em Vias para Interesse Municipal

Zona de Protecção de Imóveis em Vias para Interesse Municipal

Direção Geral
do
Património
Cultural -
DGPC

Câmara Municipal
de
Lisboa -
CML

Limite do Município



Legenda

■ Unidades Operativas de Planeamento e Gestão

- Paragens de Comboio Existentes
- Estações de Metro
 - Estações de Metro existentes
 - Estações de Metro em construção
 - Estações de Metro previstas

Hierarquia Rede Viária-1º e 2º Níveis

- Rede Viária de 1º Nível - Rede Rodoviária Nacional Existente
- Rede Viária de 1º Nível - Rede Rodoviária Nacional Prevista
- Rede Viária de 1º Nível - Rede Rodoviária Municipal Existente
- Rede Viária de 1º Nível - Rede Rodoviária Municipal Prevista
- Rede Viária de 2º Nível - Rede Rodoviária Nacional Existente
- Rede Viária de 2º Nível - Rede Rodoviária Municipal Existente
- Rede Viária de 2º Nível - Rede Rodoviária Municipal Prevista

Qualificação Espaço

- Espaços Centrais e Habitacionais - Traçado Urbano A Consolidados
- Espaços Centrais e Habitacionais - Traçado Urbano B Consolidados
- Espaços Centrais e Habitacionais - Traçado Urbano C Consolidados
- Espaços Centrais e Habitacionais - Traçado Urbano D Consolidados
- Espaços Centrais e Habitacionais a Consolidar
- Espaços Centrais e Habitacionais a Consolidar - POLU
- Espaços Verdes Ribeirinhos Consolidados
- Espaços Verdes de Enquadramento a Infraestruturas Consolidados
- Espaços Verdes de Proteção e Conservação Consolidados
- Espaços Verdes de Recreio e Produção Consolidados
- Espaços Verdes de Recreio e Produção a Consolidar
- Espaços de Atividades Económicas Consolidados
- Espaços de Atividades Económicas a Consolidar
- Espaços de Uso Especial de Equipamentos Consolidados
- Espaços de Uso Especial de Equipamentos Ribeirinho Consolidados
- Espaços de Uso Especial de Equipamentos Ribeirinho a Consolidar
- Espaços de Uso Especial de Equipamentos a Consolidar
- Espaços de Uso Especial de Equipamentos com Área Verde Associada Consolidados
- Espaços de Uso Especial de Infraestruturas Estruturantes Consolidados



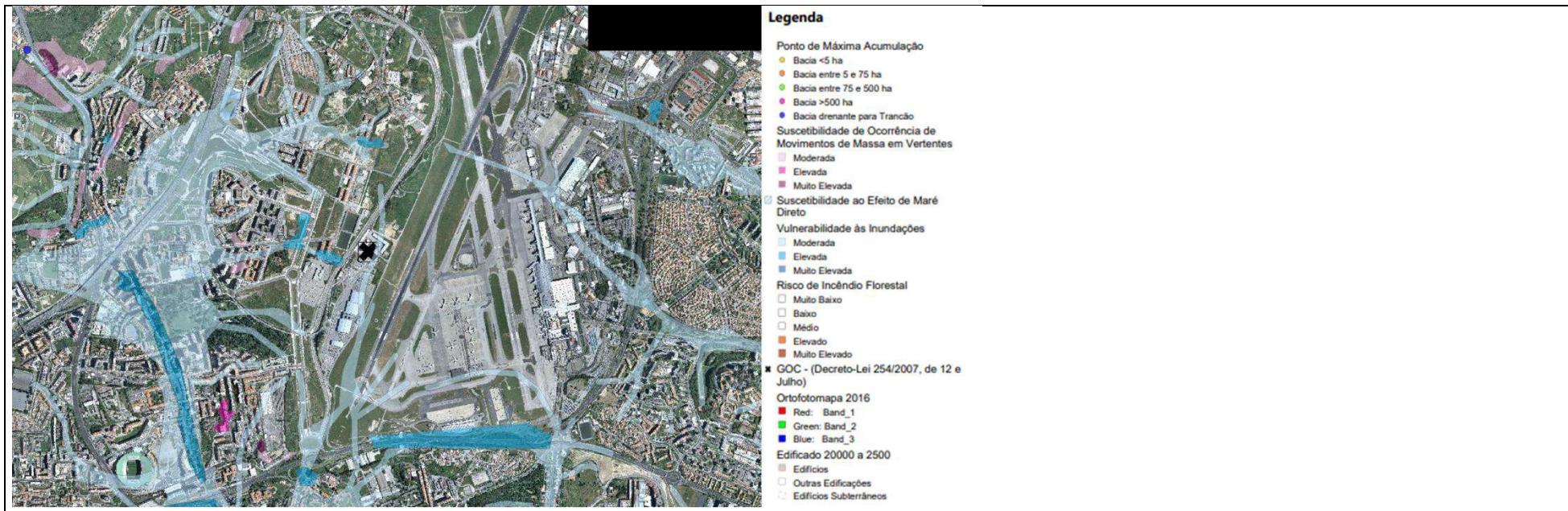
Legenda

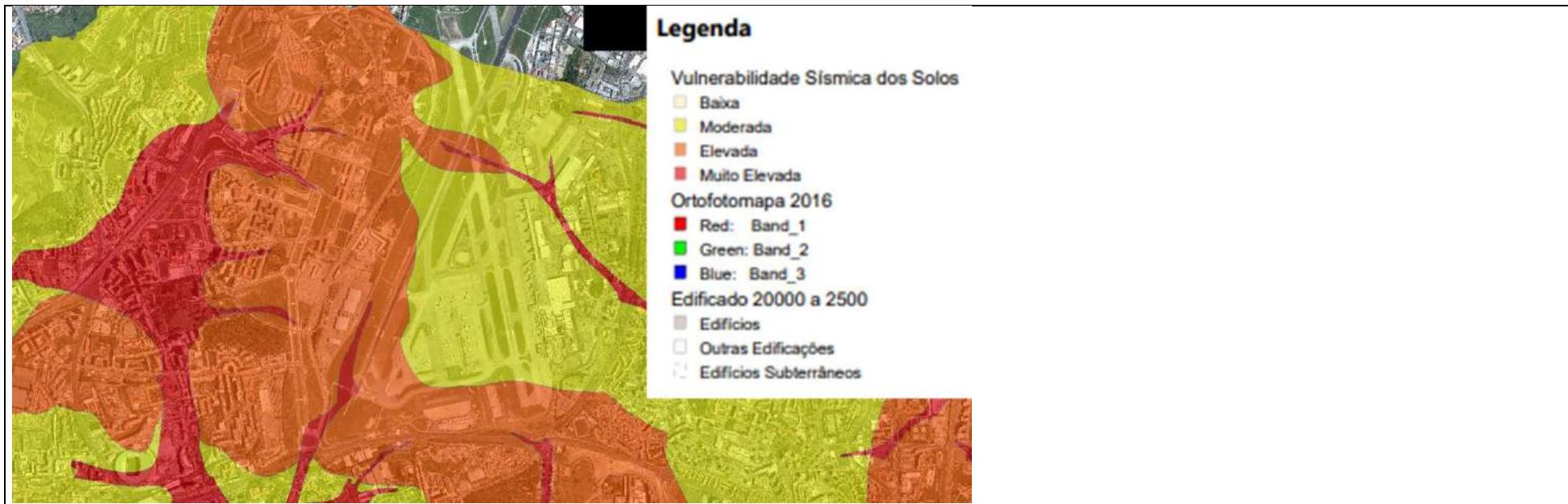
- Sistema Corredores Estruturantes
 - Sistema Húmido
 - Sistema Transição Fluvial Estuarino
 - Espaços Verdes
 - Espaços Verdes de Enquadramento a Áreas Edificadas
 - Logradouros Verdes Permeáveis a Preservar
 - Eixos Arborizados
 - Bacias de Retenção/Infiltração Pluvial
- Ortofotomapa 2016
- Red: Band_1
 - Green: Band_2
 - Blue: Band_3
- Edificado 20000 a 2500
- Edifícios
 - Outras Edificações
 - Edifícios Subterrâneos

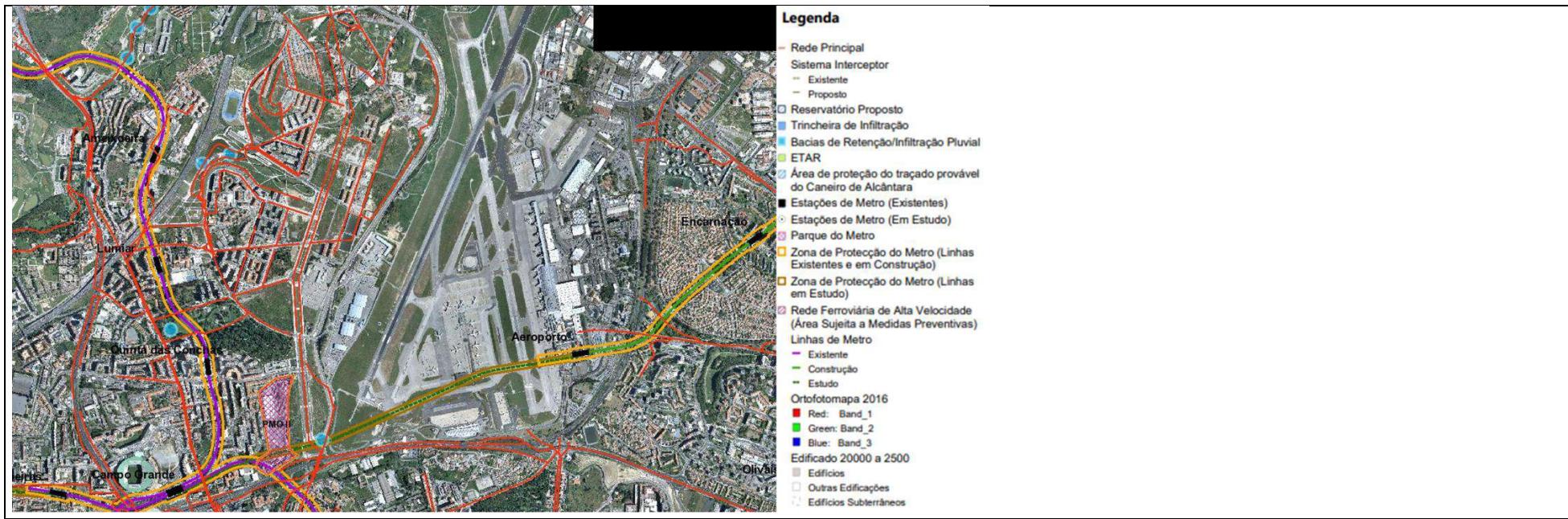


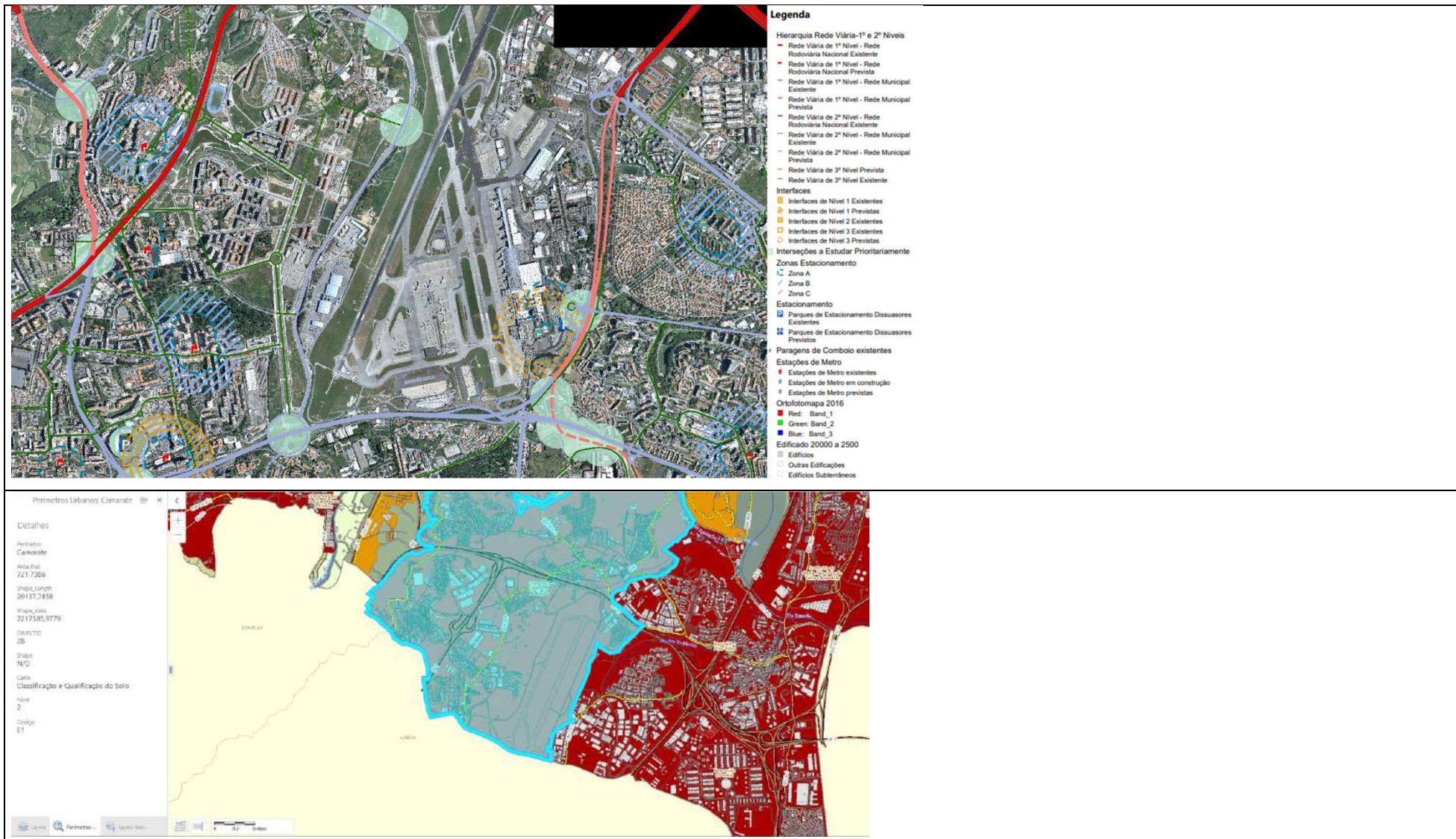
Legenda

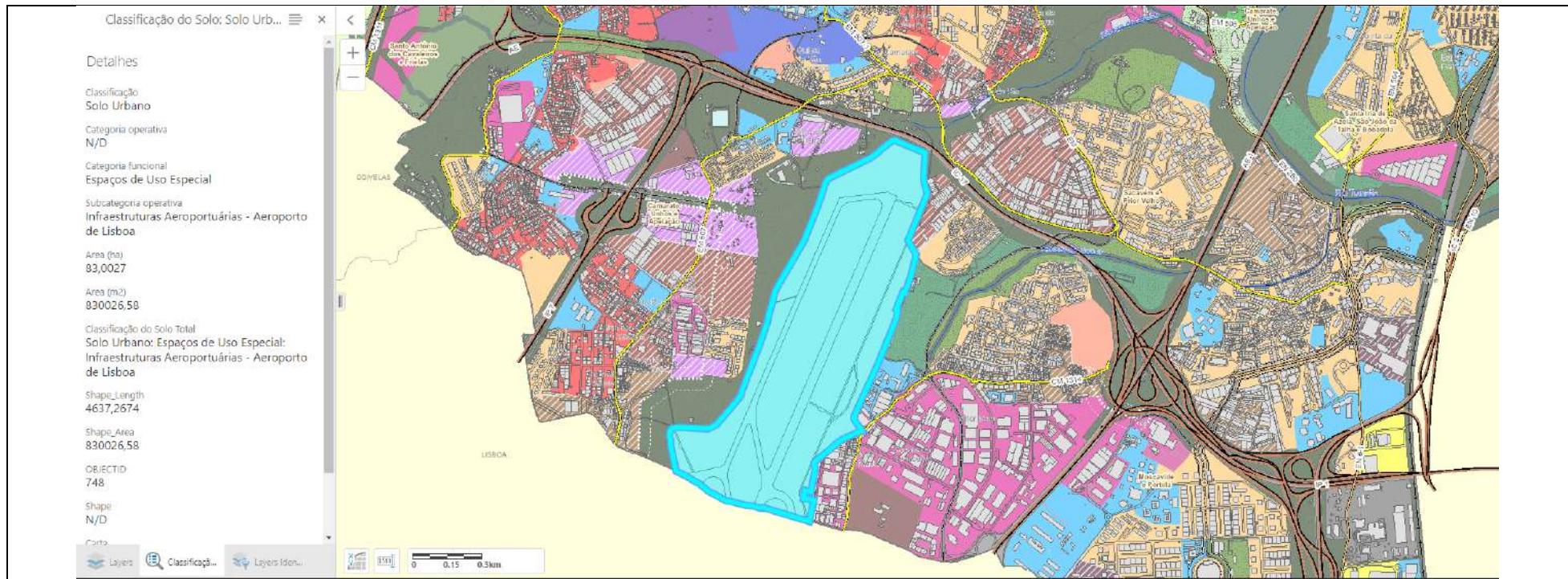
- Subsistema de Pontos Dominantes
- Subsistema de Ângulos de Visão
 - Ângulos de visão
 - Ângulos de visão prolongada
- Subsistema de Cumeadas Principais
- Subsistema de Frente Ribeirinha - Setor Ocidental
- Subsistema de Frente Ribeirinha - Setor Oriental
- Subsistema de Vales
- Ortofotomapa 2016
 - Red: Band_1
 - Green: Band_2
 - Blue: Band_3
- Edificado 20000 a 2500
 - Edifícios
 - Outras Edificações
 - Edifícios Subterrâneos

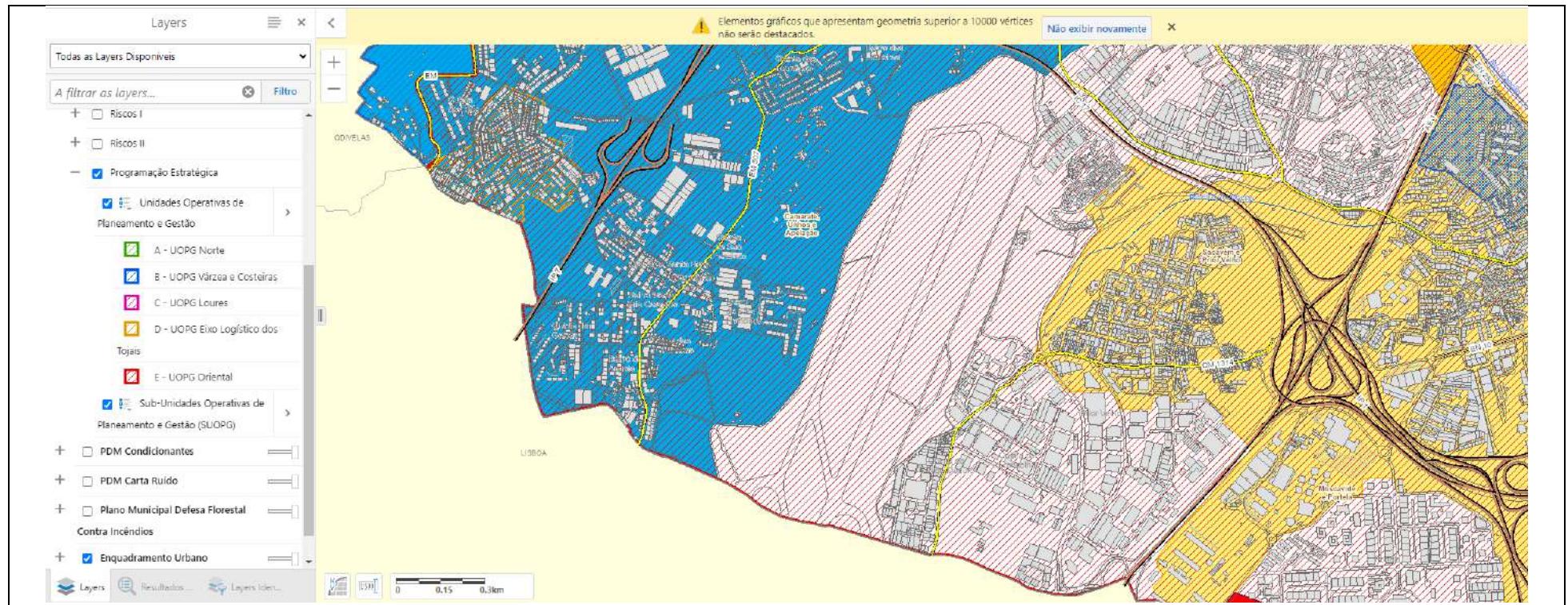


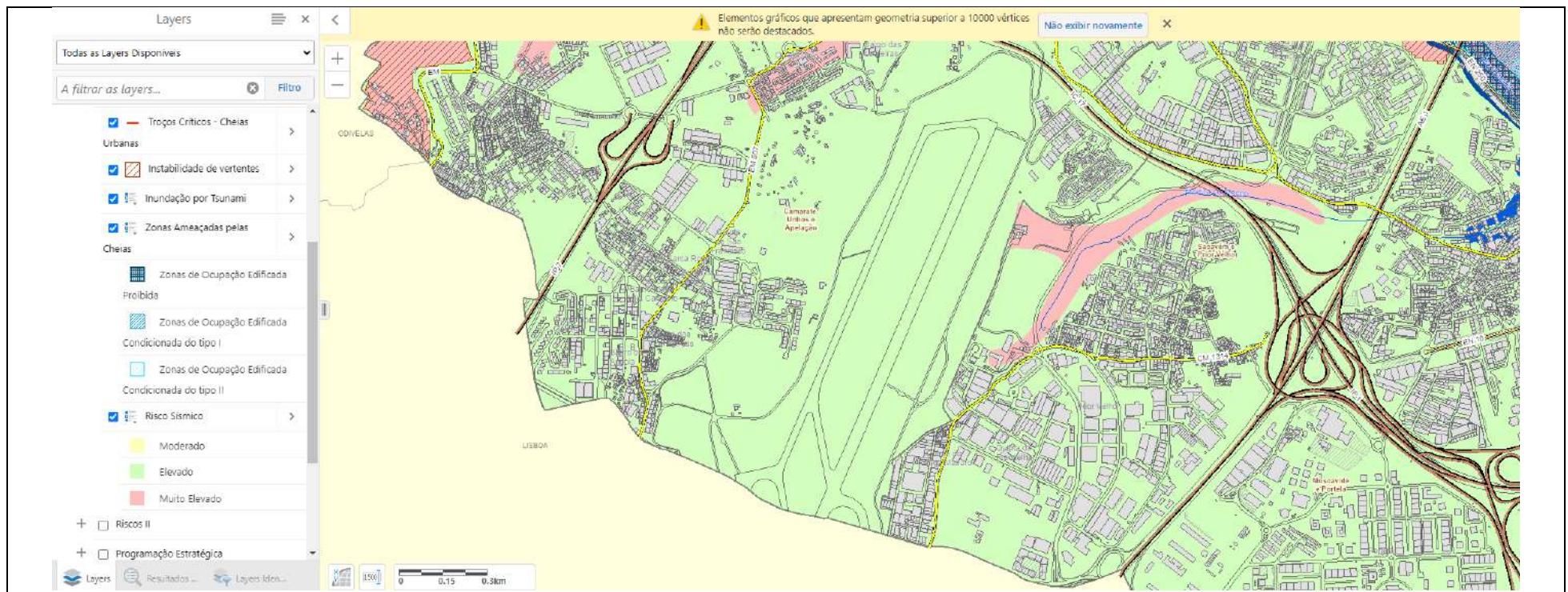


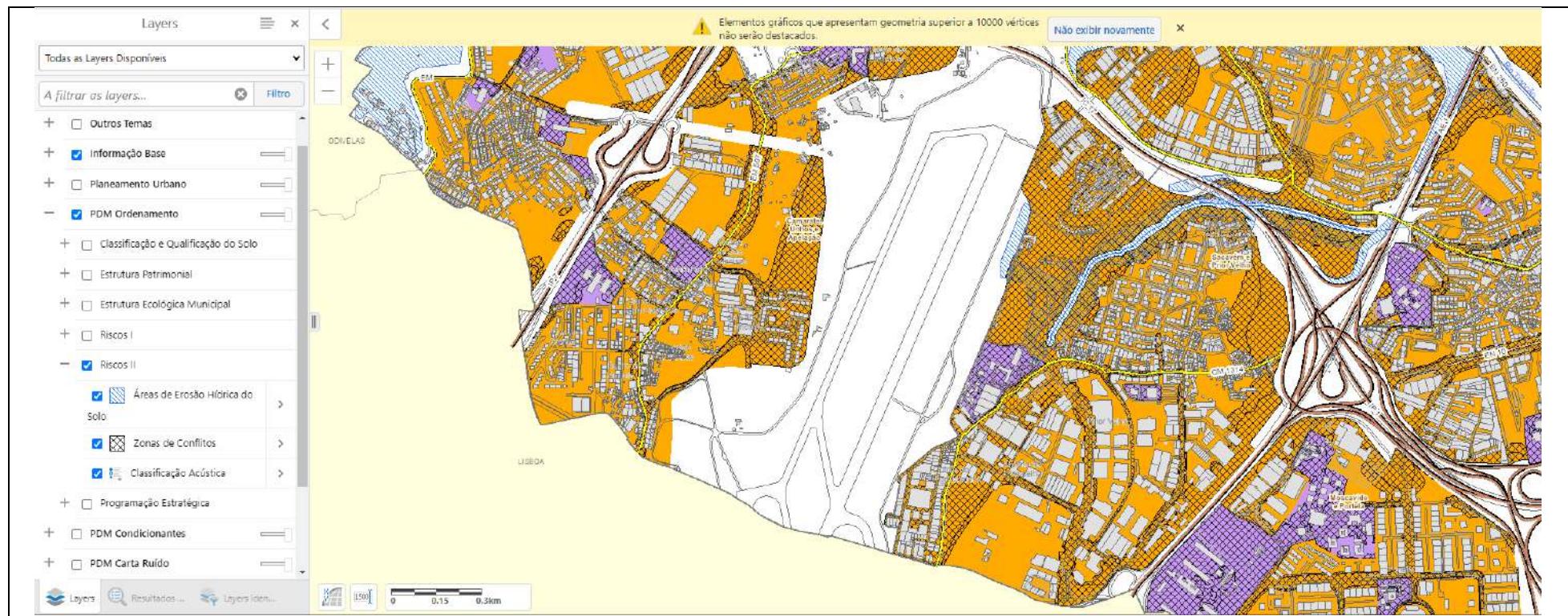














2. Montijo

CTI – PT6 Relatório Preliminar Ficha Técnica da Localização do Montijo								
Dados Gerais da Localização ⁴³⁷								
Designação da Localização	Montijo							
Localização	Distrito(s)	Setúbal						
	Concelho(s)	Montijo, União de Freguesias de Montijo e Afonsoeiro. A envolvente alargada da área de localização do aeroporto é abrangida pelos concelhos de Alcochete e da Moita						
Coordenadas Geográficas da Localização	E: -9°2'3,78" N:38°42'35.21" (Base aérea n.º 6 do Montijo)							
Planeamento Territorial								
Instrumentos de Gestão Territorial Aplicáveis								
Instrumentos de Gestão Territorial Aplicáveis	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)	Em vigor?	Sim. Lei n.º 99/2019, de 5 de Setembro – Primeira revisão do Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território					
		Existem Opções de Planeamento Territorial para	Não, no que toca à localização do aeroporto no Montijo. Sim, no que toca ao novo aeroporto em geral.					

⁴³⁷ A presente análise teve por base a delimitação da Localização do Montijo constante dos documentos partilhados pela Comissão Técnica Independente, nomeadamente dos documentos designado “Resumo Não Técnico (RNT) do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades” de 2019 e elaborado pela PROFICO AMBIENTE E ORDENAMENTO, LDA. e “Solução dual Portela+Montijo para Aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa” datado de 1 de Fevereiro de 2023 e elaborado por Carlos Nunes Lopes .



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

		<p>a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?</p> <p>Em caso afirmativo, quais?</p>	<ul style="list-style-type: none">• Os Desafios Territoriais do PNROT concorrem para os 17 Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU<ul style="list-style-type: none">○ <i>Desafio # 4.2. Reforçar e integrar redes de acessibilidades e de mobilidade</i><ul style="list-style-type: none">▪ O sistema aeroportuário é objecto de uma pressão de tráfego com origem no aumento da procura turística, pelo que é premente reforçar as infra-estruturas existentes no âmbito de uma estratégia a médio/longo prazo, considerando sobretudo o cordão litoral Porto -Lisboa-Faro. Sobressai neste domínio a situação do aeroporto de Lisboa, cujo nível de saturação torna premente a construção de uma nova infra-estrutura aeroportuária na região que permita aliviar a pressão sobre o actual Aeroporto Humberto Delgado. A banalização do transporte aéreo trouxe novas e facilitadas opções de deslocação internacional, mas acentua desigualdades territoriais em face das assimetrias de acessibilidade aos principais aeroportos○ <i>Medida # 4.7: Alargar as infra-estruturas físicas de conexão internacional</i><ul style="list-style-type: none">▪ Reforço da capacidade das redes de infra-estruturas, adaptando-as à pressão de tráfego no sistema portuário, através inevitavelmente da construção de novos terminais nos portos de Leixões, Lisboa e Sines, e
--	--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

aeroportuário, nomeadamente através da construção de uma nova infraestrutura aeroportuária na região de Lisboa que dê resposta rápida à necessidade de alívio do actual Aeroporto Humberto Delgado

- **Objectivos Operacionais**

- Aumentar/adequar/optimizar a capacidade portuária e aeroportuária;
- Melhorar as condições de desenvolvimento dos *hubs* portuários e aeroportuários.

- **Modelo Territorial**

- O Modelo Territorial previsto no PNPOT *"estabelece um compromisso de organização do território reconhecendo o valor dos recursos e da diversidade territorial e antevendo a necessidade de adaptação às mudanças críticas emergentes. Deve por isso traduzir os desafios territoriais enunciados, contribuindo para aumentar a capacidade de resiliência dos diferentes territórios num quadro de coesão territorial"*.
- Assim, o Modelo Territorial representa a tradução espacial da estratégia de desenvolvimento do País, para o qual concorre um conjunto de sistemas que irão informar o ordenamento do território. Para tal, o Modelo Territorial apoia-se em cinco sistemas territoriais fundamentais: o Sistema Natural, o Sistema Urbano, o Sistema Social, o Sistema Económico e o Sistema de Conectividade — e identifica,



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

num quadro prospectivo, os territórios especialmente vulneráveis às mudanças críticas, que importam contrariar.

- Releva para efeitos da localização do aeroporto, o Sistema Urbano. Neste sentido, o Sistema Urbano previsto no PNROT “*baseia-se numa estratégia de reforço do policentrismo enquanto modelo territorial. A construção deste sistema urbano policêntrico deve reforçar o desenvolvimento urbano e a integração entre territórios (relações interurbanas e rurais-urbanas) de forma a atenuar as disparidades socioeconómicas inter e intra-regionais. O reforço horizontal e vertical das interacções no âmbito do sistema urbano depende de uma distribuição de equipamentos e serviços que atenda às especificidades e níveis de especialização de cada um dos espaços urbanos.*- Com efeito, o sistema urbano nacional organiza-se em torno dos seguintes elementos:
 - d) Os centros urbanos, que estruturam a organização do território e garantem uma oferta diversificada de funções urbanas;
 - e) Os subsistemas territoriais que articulam relacionamentos de proximidade e são o suporte da equidade territorial na prestação de serviços de interesse geral;
 - f) Os corredores de polaridades, que proporcionam o desenvolvimento de eixos



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

			<p>favoráveis à cooperação e à integração entre diferentes territórios.</p> <ul style="list-style-type: none">○ Assim, à luz do sistema urbano do modelo territorial previsto no PNPOT a área de localização proposta situa-se num corredor rodoviário e encontra-se enquadrada nos subsistemas territoriais a valorizar (i.e., <i>“subsistemas com níveis elevados de polarização, morfotipologias urbanas muito diversificadas e problemas de sustentabilidade e mobilidade. São subsistemas que têm um papel crescente na criação de riqueza e onde é imperativo desencadear um planeamento mais integrado e sustentável, com base em estratégias mais colaborativas. A intensificação das deslocações em determinados territórios evidencia a concentração geográfica das oportunidades, do emprego e da oferta de serviços. São subsistemas territoriais com grande capacidade de atracção e que influenciam a configuração do sistema urbano nacional e que, por isso, podem capitalizar as oportunidades de desenvolvimento decorrentes da urbanização”</i>).
Plano/Programa Regional de Ordenamento do Território (PRPOT)	Em vigor?		<p>Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (“PROTAML”) - Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2002.</p> <p>Nota: foi deliberada a alteração da referida resolução através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 92/2008, de 5 de Junho, da qual resultou uma proposta de PROTAML que foi submetida a discussão pública entre 2010 e 2011. No entanto, essa proposta não evoluiu por razões de alteração do contexto macroeconómico nacional e internacional e de suspensão da</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Montijo**

		concretização das infra-estruturas de transportes.
	Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	PROTAML Sim, mas não relacionadas com a Base Aérea n.º 6 do Montijo.
	Em caso afirmativo, quais?	PROTAML Opções Estratégicas Visão Estratégica – Objectivo Global <ul style="list-style-type: none">● Para alcançar este objectivo, dando corpo às condições definidas na visão estratégica para a Região de Lisboa e Vale do Tejo (RLVT), assumem-se como <u>linhas estratégicas de desenvolvimento para a AML</u>:<ul style="list-style-type: none">○ Afirmar Lisboa como região de excelência para residir, trabalhar e visitar, apostando na qualificação social, territorial, urbana e ambiental da área metropolitana;○ Potenciar as inter-relações regionais da AML;○ Inserir a AML nas redes globais de cidades e regiões europeias atractivas e competitivas;○ Desenvolver e consolidar as actividades económicas com capacidade de valorização e diferenciação funcional, ao nível nacional e internacional;



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

- Promover a coesão social, através do incremento da equidade territorial, da empregabilidade, do aprofundamento da cidadania e do desenvolvimento dos factores da igualdade de oportunidades;
- Potenciar as condições ambientais da AML.

- A concretização destas linhas estratégicas assenta, nomeadamente, no reforço das acessibilidades internas e externas (portos, aeroportos e redes transeuropeias).

Estratégia territorial

- Recentrar a área metropolitana e policentrar a região, nomeadamente, e no que toca a acessibilidades, com um Novo Aeroporto Internacional

Normas orientadoras

- **Normas Gerais**

- Orientações sectoriais / 1.2.1.6 – As grandes obras públicas previstas no Plano (por exemplo, o novo aeroporto de Lisboa, a nova travessia do Tejo e as plataformas logísticas) são indutoras de comportamentos do mercado de solos, da urbanização e da construção no sentido de se apropriarem de condições favoráveis nos nichos de mercado criados e das mais-valias introduzidas — desde já com o PROTAML e com a revisão dos PDM e restantes PMOT e, a prazo, com a realização das obras públicas previstas. Assim, importa que a Administração se antecipe, adquirindo, pelo menos, os



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

solos necessários às suas realizações.

Estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental

A estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental constitui um objectivo central no PROT-AML e é concretizada no esquema do modelo territorial através da REM [Rede Ecológica Metropolitana] e das áreas a estabilizar considerados elementos estruturantes e decisivos para a sustentabilidade da AML.

- vi. A REM constitui um sistema de áreas e ligações que integram, envolvem e atravessam as unidades territoriais e o sistema urbano no seu conjunto.
- vii. ***Rede Primária*** - áreas estruturantes primárias⁴³⁸ com as respectivas ligações/corredores estruturantes primários.
- viii. ***Corredores e ligações estruturantes primárias*** – um conjunto de ligações e corredores assumem particular importância nas relações entre as áreas estruturantes primárias anteriormente descritas⁴³⁹
- ix. As principais ligações ocorrem entre os estuários do Tejo e do Sado e entre estes e as faixas costeiras atlânticas tanto para norte como para sul. Para o interior

⁴³⁸ Serra de Sintra e litoral de Colares a Cascais; **Estuário do Tejo**; Estuário do Sado; Arrábida/Espichel/matas de Sesimbra/lagoa de Albufeira

⁴³⁹ Estas ligações decorrem, em primeiro lugar, da aplicação do princípio de *ligações entre os sistemas ecológicos e da sua importância regional em particular para a fauna e a transferência e troca de energia entre sistemas ecológicos diferentes, que lhes garante consistência e sustentabilidade*. Estas áreas deverão ser entendidas como os *corredores preferenciais para as trocas entre ecossistemas, mas ao mesmo tempo representarem espaços de desafogo e descompressão do sistema urbano, favorecendo e garantindo o desenvolvimento dos fenómenos naturais*.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

			<p>assume importância central o corredor do rio Tejo e do vale que lhe está associado;</p> <p>x. As ligações indicadas são particularmente importantes para a avifauna e habitats com elas relacionados e dizem respeito, em particular, às seguintes faixas do território:</p> <ol style="list-style-type: none">4. Mouchões de Alverca e Vila Franca de Xira até ao litoral São Julião/Ribamar;5. Estuário do Tejo — Rio e Vale do Tejo;6. Estuário do Tejo — Estuário do Sado.
	Planos/Programas especiais de ordenamento do território	Em vigor? Quais?	<p>Não.</p> <p>Nota: O Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo (“PORNED”) aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 177/2008, de 10 de Julho prevê a proibição de determinadas actividades, na sua área de intervenção, designadamente: (i) o sobrevoo por aeronaves abaixo dos 1000 pés, salvo voos de aproximação para aterragem ou descolagem de aeroportos e aeródromos, voos com carácter de emergência, voos para trabalhos científicos autorizados pelo ICNB, I. P., voos exclusivamente necessários à protecção florestal e voos para fins agrícolas nos termos previstos na alínea I) do n.º 2 do artigo 9.º do PORNED; (ii) a instalação de aeroportos, aeródromos, heliportos, marinas e a abertura de acessos ferroviários (cf. artigo 8.º alíneas m) e v) do PORNED). De acordo com o PORNED, a</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Montijo**

			<p>referida área de intervenção abrange parte dos concelhos de Alcochete, Benavente e Vila Franca de Xira (cf. artigo 1.º, n.º 2 e planta de síntese do PORNET). Saliente-se que, apesar de o concelho do Montijo não estar abrangido pela referida área de intervenção, o impacto poderá dar-se ao nível das rotas aéreas, conforme resulta do Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental de 2019 - Aeroporto do Montijo e Respetivas Acessibilidades (p. 3 a 7).</p>
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	N.A.
		Em caso afirmativo, quais?	N.A.
Planos/Programas sectoriais de ordenamento do território	Em vigor? Quais?	<p>Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo (“PROFLVT”) - Portaria n.º 52/2019 de 11 de Fevereiro, alterada pela Portaria n.º 18/2022 de 5 de Janeiro que sofreu rectificação através da Declaração de Rectificação n.º 7-A/2022</p> <p>Plano Rodoviário Nacional (“PNR”) aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho. Foi rectificado através da Declaração de Rectificação n.º 19-D/98 e alterado através da Lei n.º 98/99, de 26 de Julho, e do Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto.</p> <p>Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (PSRN2000) aprovado pela Resolução do Conselho de</p>	



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Montijo**

			<u>Ministros n.º 115-A/2008, de 5 de Junho</u>
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	<p>PROFLVT</p> <p>A localização proposta não se enquadra em qualquer sub-região homogénea, estando totalmente localizada em Corredor Ecológico.</p> <p>PSRN2000</p> <p>O PSRN2000 prevê como Orientação de Gestão, o condicionamento de infra-estruturas aeroportuárias “<i>no sentido de evitar a destruição directa do habitat, mortalidade de espécies da fauna e garantir a livre circulação das espécies (e suas presas, nalguns casos). Inclui condicionamentos à localização e/ou à tipologia do projecto, e/ou à fase de obra e/ou exploração em função do ciclo de vida da espécie. Inclui igualmente a definição de medidas de minimização relativas a construção manutenção e/ou ampliação de infra-estruturas. Aplica-se a parques eólicos, linhas aéreas de transporte de energia, antenas, aeródromos, parques industriais, pontes, estradas (abertura/alargamento), obras de engenharia costeira, entre outras</i></p> <p>(cf. Anexo III, (c), III – Construção e Infra-estruturas, Ponto 134).</p> <p>No entanto, a área de implantação do aeroporto não parece estar integrada em Rede Natura 2000, apesar de, à luz da documentação disponibilizada, as rotas aéreas passarem por Rede Natura 000.</p>
		Em caso afirmativo, quais?	N.A.
Planos Directores Municipais	De que Concelhos? Em vigor?		Plano Director Municipal do Montijo (“PDMM”) , publicado no Diário da República n.º 27, I série B, em 1 de Fevereiro de 1997, na sequência da Resolução do Conselho de Ministros n.º



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

			<u>15/97</u> Nota: Em Setembro de 2004 e sob a proposta n.º 1270/04, a Câmara Municipal de Montijo deliberou iniciar a elaboração da Revisão do PDM, tendo publicado o Edital n.º 635/2004 que torna pública a deliberação de Câmara, seguindo-se a publicação em Diário da República. No entanto, não existe ainda documentação relativa à dita revisão.
	Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?		Não. Nota: A única referência ao Novo Aeroporto de Lisboa prende-se com a necessidade de audição da ANA no caso da zona de protecção do novo aeroporto de Lisboa, estabelecida pelo Decreto-Lei n.º 12/85 de 3 de Junho.
	Em caso afirmativo, quais?		N.A.
	Existem procedimentos de dinâmica de planeamento territorial ou medidas preventivas em curso de adopção ou em vigor? Quais?		Não.
Outros planos municipais de ordenamento do	Em vigor? Quais?		Plano de Pormenor (PP) do Barrão – Montijo Plano de Pormenor do Bairro Novo do Parque
	Existem Opções de		Não.



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Montijo**

	território	Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	
		Em caso afirmativo, quais?	N.A.
		Existem procedimentos de dinâmica de planeamento territorial ou medidas preventivas em curso de adopção ou em vigor? Quais?	Não
Outros Instrumentos com Implicações Territoriais	Instrumentos de gestão de recursos hídricos (nomeadamente Plano da Água, PGRH, Plano de Gestão de Riscos de Inundações)	Em vigor? Quais?	<p>Plano Nacional da Água (“PNA”), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 76/2016 de 9 de Novembro.</p> <p>Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras Oeste (RH5)https://snit-mais.dgterritorio.gov.pt/SNIT/Diplomas/RCM 52 2016.pdf, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/2016 e rectificado através da Declaração de Rectificação n.º 22-B/2016</p> <p>Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Sado e Mira (RH6), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/2016 e rectificado através da Declaração de Rectificação n.º 22-B/2016.</p>
		Há algum impacto para o projecto do Novo Aeroporto?	No documento “ Questões Significativas da Gestão da Água ”, no âmbito da 3.º Fase de Planeamento (2022-2027) , é mencionada a seguinte medida: Código PTE1P10 - Prevenir e/ou



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

			<p>controlar a entrada de poluição proveniente de áreas urbanas, transportes e infra-estruturas. E ainda que: <i>“A fragmentação e/ou destruição de habitats é um dos impactes comumente associados com esta exploração de recursos. Este problema pode também resultar de causas naturais, muito embora as causas naturais e antrópicas ocorram com frequência com relações de interdependência. Entre as principais ameaças aos habitats associados com o meio aquático constam:</i></p> <p style="padding-left: 40px;">(...) - <i>Intervenções nas margens e leitos dos rios (corte da vegetação existente na galeria ribeirinha, dragagens, desassoreamentos e extração de inertes, artificialização do leito e margens, linearização do leito, entre outros), com destruição dos habitats aquáticos e ribeirinhos;</i> - <i>Intervenções nas zonas costeiras e estuarinas, com destruição de habitats da zona intertidal, de zonas ribeirinhas e de estuários”.</i></p>
Instrumentos de ordenamento do espaço marítimo nacional	Em vigor? Quais?	Não	
	Há algum impacto para o projecto do Novo Aeroporto?	N.A.	
Regime de Uso do Solo			
Regime de uso do solo	Classificação do solo (PDM)	PDM Montijo	



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Montijo**

Qualificação do solo (PDM)	Solo Urbano	<p>1) Espaço afecto a instalação de interesse público:</p> <p>a) O espaço afecto a instalação de interesse público é destinado em exclusivo a utilização específica, diferenciada das demais classes de espaços. Corresponde a instalação de interesse público, sob jurisdição e administração de entidade própria, e é delimitado por perímetro bem definido (cf. artigo 50.º do Regulamento do PDM do Montijo).</p> <p>2) Espaço aquícola:</p> <p>a) O espaço aquícola destinado à actividade aquícola, associada à sua utilização para fins hidroagrícolas, aí se incluindo de forma genérica e quando compatíveis as actividades piscatória, balnear, desportiva. É constituído pelos planos de água da área ribeirinha e pelos planos de água que resultam do represamento das linhas de água — através da construção de barragens, dando origem à formação de albufeiras, tendo por objectivo o fomento hidroagrícola — e pelas suas zonas de protecção, 200 m contados a partir do nível de pleno armazenamento (NPA) e medidos na horizontal (cf. artigo 47.º do Regulamento do PDM do Montijo).</p> <p>3) [Potencialmente em] Área Urbanizada Mista, Habitacional, Equipamento e Industrial: as infra-estruturas de acesso à A12 poderão, potencialmente, localizar-se esta qualificação de solo (cf. documentação disponibilizada – “RNT_EIA_AM”).</p>
----------------------------	-------------	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

- 4) Área de instalação de defesa nacional:**
- a)** constituída pelas áreas da Base Aérea n.º 6, na cidade do Montijo, e do Campo de Tiro de Alcochete, na freguesia de Canha, uma e outra sob jurisdição do Ministério da Defesa Nacional e implicando a observância de zonas de protecção própria (cf. artigo 51.º, alínea a) do Regulamento do PDM);
- 5) Área de instalação portuária APL (zona oeste):**
- a)** constituída pela Ponte-Cais do Seixalinho, Ponte-Cais dos Vapores, Cais da Câmara Municipal do Montijo, Cais Senfelt, Cais Queimado e Pampolim, Cais Mundet e Companhia, Cais Robinson, na cidade do Montijo [cf. artigo 51.º, alínea c) do Regulamento do PDM];
- 6) Área ribeirinha:**
- a)** constituída pela totalidade dos ecossistemas costeiros da REN que incluem a frente do estuário do Tejo e zonas húmidas adjacentes, englobando uma faixa de protecção delimitada para além da linha de máxima preia-mar das águas-vivas equinociais; corresponde ao seu leito de cheia e inclui salinas, sapais, estruturas de diques, muros, comportas e edificações utilizadas em actividades aquícolas. a.1) A área ribeirinha não abrange as instalações, cais e infra-estruturas hidráulicas sob jurisdição da APL e da BA 6, a área urbana do Montijo, a área industrial do Seixalinho (cf. 48.º, n.º 1, alínea a) do Regulamento do PDM).



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

		(cf. \\server\Pastas de Clientes\CTI Novo Aeroporto\Fichas das Localizações\2_Montijo\Documentos de apoio\PDM\PDM Montijo_Planta de Ordenamento - Perímetros Urbanos.pdf)
	Outras condicionantes (que não sejam servidões e restrições de utilidade pública) decorrentes de PDM, PU ou PP (nestes últimos, se aplicáveis)	<p>PDM Montijo</p> <p>1) Rede de estradas/caminhos municipais:</p> <p>a) De acordo com o Plano de Ordenamento do PDM do Montijo, a área de implantação do aeroporto parece coincidir com uma rede de estradas/caminhos municipais existente, ainda que nos termos do Regulamento do PDM do Montijo não seja possível concluir de que rede de estradas/caminhos municipais se trata (cf. artigos 40.º, n.º 1, alínea c), 74.º e Anexo I, Ficha B6).</p> <p>2) Ruído (cf. artigo 86.º do Regulamento do PDM)</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

Serviços e Restrições de Utilidade Pública

Condicionantes (v.g., Reserva Ecológica Nacional, Reserva Agrícola Nacional, Serviços Rodoviários, etc.) e respectivas implicações	Servidão de defesa nacional	<p>O Regulamento do PDMM prevê o seguinte:</p> <p>Base Aérea n.º 6 do Montijo, com zonas de protecção e área de servidão estabelecida pelo Decreto n.º 42 090, de 7 de Janeiro de 1959 (cf. artigo 81.º e Anexo I, Ficha C1 do Regulamento do PDM).</p> <p>As instalações de interesse para a defesa nacional, militares ou não (refinarias, depósitos de combustíveis, fábricas de armamentos, pólvora e explosivos e estabelecimentos industriais privados destinados a fins militares), estão sujeitas a servidões que podem ser particulares ou gerais, conforme são ou não especificados os condicionamentos nas áreas de servidão, no decreto que as instituir.</p> <p>Quando a servidão for geral, considera-se que a área terá 1 km de largura, contada a partir do perímetro da área ocupada pela organização ou instalação; quando a servidão for particular, a área de servidão terá a largura que constar do decreto que a instituir.</p> <p>Nessas zonas de protecção qualquer actividade ou forma de ocupação mencionada no decreto que instituir a servidão será condicionada à prévia autorização da entidade competente.</p> <p>Relativamente às zonas de protecção, o Decreto n.º 42 090 estabelece o seguinte: É estabelecida uma zona geral de protecção em volta do aeródromo do Montijo com a largura de 3 km medidos em toda a extensão a partir do perímetro da área ocupada pelo aeródromo. O referido Decreto prevê ainda a proibição de execução de determinados trabalhos e actividades</p>
--	-----------------------------	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Montijo**

		sem prévia autorização da autoridade militar competente (cf. artigo 3.º) e outras limitações (cf. artigo 9.º).
Servidão de exploração de inertes/pedreira		O PDMM define zonas de exploração de inertes/pedreira em área potencialmente abrangida pelas infra-estruturas previstas de ligação à A12, definindo e demarcando as seguintes zonas de protecção (cf. Ficha A7): a) De 5 m, relativamente a prédios rústicos vizinhos, murados ou não; b) De 15 m, relativamente a caminhos públicos; c) De 20 m, relativamente a condutas de fluidos, linhas eléctricas de baixa tensão, linhas aéreas de telecomunicações e teleféricos não integrados na exploração da pedreira; d) De 30 m, relativamente a linhas férreas, pontes, rios navegáveis, canais, cabos subterrâneos eléctricos e de telecomunicações, linhas eléctricas aéreas ou de alta tensão, postos eléctricos de transformação ou de telecomunicações, edifícios não especificados e locais de uso público; e) De 50 m, relativamente a nascentes de água e estradas nacionais ou municipais; f) De 100 m, relativamente a monumentos nacionais, locais classificados de valor turístico, instalações e obras das forças armadas e forças e serviços de segurança, escolas e hospitais; g) De 500 m, relativamente a locais ou zonas com valor científico ou paisagístico e, como tal, já classificadas pela entidade para o efeito competente. Para o concelho de Montijo, à data da publicação do PDMM, haviam sido concedidos os seguintes direitos de concessão: i.) Barreira do Alto (argila) em actividade e licenciada pela CMM (concessão n.º 5006, do IGM); ii.) Barreira dos Sarilhos (argila), paralisada (concessão n.º



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Montijo**

		<p>4590, do IGM).</p> <p>Ao abrigo do disposto do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 30/2021, de 7 de Maio, que estabeleceu o novo enquadramento jurídico das actividades de revelação e de aproveitamento dos recursos geológicos existentes em território nacional, é proibida a realização de trabalhos de prospecção e pesquisa no leito e margens das águas superficiais, nos perímetros de interdição identificados pelas entidades consultadas ao abrigo do disposto no n.º 6 do artigo 14.º e que venham a ser aceites pela Direcção-Geral de Energia e Geologia, num perímetro mínimo de 1 km ou outro fixado nos termos do número seguinte em redor dos aglomerados urbanos e rurais, os trabalhos estão dependentes de aprovação expressa no âmbito do programa de trabalhos, a prestar anualmente.</p>
	Servidão de vias municipais	De acordo com o Regulamento do PDMM estão sujeitas à servidão de vias municipais, as estradas e caminhos que constam do artigo 40.º, n.º 1, alínea c).



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

REN	<p><i>aedificandi</i> e condicionamento da implantação de edificações e actividades a afastamentos mínimos das vias municipais. As zonas de protecção às estradas e caminhos municipais são instituídas automaticamente com a aprovação do projecto ou anteprojecto de um troço de via municipal ou da variante a algum troço de via existente (cf. Ficha B6 do Regulamento do PDM).</p> <p><u>No entanto, apesar de a carta de ordenamento do PDM interactivo do Montijo sinalizar a existência de uma rede municipal de estradas e caminhos existentes na zona de localização do aeroporto, não foi possível identificar de que estrada/caminho se trata de forma a enquadrar na referida servidão.</u></p>
	<p>1) Área da Base Aérea n.º 6 (BA 6):</p> <p>De acordo com o Regulamento do PDMM relativamente à REN prevê-se o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none">• Artigo 61.º - Servidão de reserva ecológica nacional <p>1 — Referência do local sujeito a servidão — reserva ecológica do município do Montijo.</p> <p>2 — Disposições no âmbito do PDMM:</p> <ul style="list-style-type: none">a) <u>O regime da REN não é aplicável à área incluída na BA;</u>b) Nas áreas do ecossistema «zona ameaçada pelas cheias» que não se encontrem incluídas na REN, o licenciamento de novas edificações apenas só pode ser concedido, a título excepcional, quando não se verifique alternativa viável e desde que esteja em curso a



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

	<p>colmatação de malha urbana, não podendo ser autorizada a construção de qualquer piso abaixo de nível da maior cheia conhecida, incluindo cave ou garagem.</p> <ul style="list-style-type: none">• De acordo com a Ficha A8 do Anexo I <p>Em termos gerais, a REN abrange ecossistemas costeiros e ecossistemas interiores que integram todas as áreas indispensáveis à estabilidade ecológica do meio e à utilização racional dos recursos naturais, sendo um instrumento fundamental do ordenamento do território. Nos solos da REN são proibidas todas as acções que diminuam ou destruam as suas funções e potencialidades, nomeadamente vias de comunicação e acessos, construção de edifícios, operações de loteamento, aterros e escavações, destruição do coberto vegetal e vida animal. Poderão ser admitidas algumas utilizações e ocupações na área da REN, a definir em diploma regulamentar. As áreas que constituem a Reserva Ecológica Nacional encontram-se genericamente descritas no Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, e são cartografadas e regulamentadas no âmbito do PDMM.</p> <p>2) Espaço Aquícola - Área ribeirinha:</p> <p>Ao abrigo do disposto no artigo 48.º Regulamento do PDM, a área ribeirinha é constituída pela <u>totalidade dos ecossistemas costeiros da REN que incluem a frente do estuário do Tejo e zonas húmidas adjacentes, englobando uma faixa de protecção delimitada para além da linha de máxima preia-mar das águas-vivas equinociais</u>; corresponde ao seu leito de cheia e</p>
--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

	<p>incluir salinas, sapais, estruturas de diques, muros, comportas e edificações utilizadas em actividades aquícolas.</p> <p>O Regulamento do PDM prevê ainda que no espaço aquícola abrangido pela REN observam-se as disposições do seu regime jurídico, i.e., o Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional (“RJREN”) aprovado pelo Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de Agosto, na sua redacção actual.</p> <p>O RJREN prevê que as áreas de prevenção de riscos naturais são integradas de acordo com as seguintes tipologias:</p> <p>i.) Águas de transição e respectivos leitos, margens e faixas de protecção⁴⁴⁰ (cf. artigo 4.º, n.º 2, al. j) e Anexo I do RJREN):</p> <p>As <u>águas de transição</u> são as águas superficiais na proximidade das fozes de rios, parcialmente salgadas em resultado da proximidade de águas costeiras mas que são também significativamente influenciadas por cursos de água doce, correspondendo as respectivas margens e faixas. Incluem-se nas águas de transição as lagunas e zonas húmidas adjacentes, designadas habitualmente por rias e lagoas costeiras, que correspondem ao volume de águas salobras ou salgadas e respectivos leitos adjacentes ao mar e separadas deste, temporária ou permanentemente, por barreiras arenosas.</p> <p>de protecção às áreas envolventes ao plano de água que asseguram a dinâmica dos processos</p>
--	--

⁴⁴⁰ Antigos Estuários, lagunas, lagoas costeiras e zonas húmidas adjacentes englobando uma faixa de protecção delimitada para além da linha de máxima preia-mar de águas-vivas equinociais, cf. definido pelo Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

	<p>físicos e biológicos associados a estes interfaces flúvio-marinhos. Incluem -se nas águas de transição as lagunas e zonas húmidas adjacentes, designadas habitualmente por rias e lagoas costeiras, que correspondem ao volume de águas salobras ou salgadas e respectivos leitos adjacentes ao mar e separadas deste, temporária ou permanentemente, por barreiras arenosas.</p> <p>Nas águas de transição e respectivos leitos, margens e faixas de protecção podem ser realizados os usos e acções que não coloquem em causa, cumulativamente, as seguintes funções:</p> <ul style="list-style-type: none">i) Conservação de habitats naturais e das espécies da flora e da fauna;ii) Manutenção do equilíbrio e da dinâmica flúvio -marinha. <p>Por sua vez, <u>entende-se por margem uma faixa de terreno contígua ou sobranceira à linha que limita o leito das águas</u>. A margem das águas do mar, bem como a das águas navegáveis ou flutuáveis sujeitas à jurisdição dos órgãos locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima ou das autoridades portuárias, tem a largura de 50 m. A margem das restantes águas navegáveis ou flutuáveis, bem como das albufeiras públicas de serviço público, tem a largura de 30 m (cf. artigo 11.º da Lei n.º 54/2005, de 15 de Novembro, que estabeleceu a titularidade dos recursos hídricos). A <u>largura da margem</u> a margem das águas do mar, bem como das águas navegáveis ou flutuáveis sujeitas actualmente à jurisdição das autoridades marítimas ou portuárias, com a largura de 50 m; margem das restantes águas navegáveis ou</p>
--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

	<p>flutuáveis com a largura de 30 m; margem das águas não navegáveis nem flutuáveis, nomeadamente torrentes, barrancos e córregos de caudal descontínuo, com a largura de 10 m (cf. artigo 4.º, al. gg) da lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro, que aprovou a Lei da Água).</p> <p>ii.) Zonas ameaçadas pelas cheias (cf. artigo 4.º, n.º 4 da e Anexo I do RJREN)⁴⁴¹</p> <p>Consideram-se «zonas ameaçadas pelas cheias» ou «zonas inundáveis» as áreas susceptíveis de inundação por transbordo de água do leito dos cursos de água e leito dos estuários devido à ocorrência de caudais elevados e à acção combinada de vários fenómenos hidrodinâmicos característicos destes sistemas.</p> <p>Em zonas ameaçadas pelas cheias podem ser realizados os usos e acções que <u>não coloquem em causa, cumulativamente, as seguintes funções:</u></p> <ul style="list-style-type: none">i) Prevenção e redução do risco, garantindo a segurança de pessoas e bens;ii) Garantia das condições naturais de infiltração e retenção hídricas;iii) Regulação do ciclo hidrológico pela ocorrência dos movimentos de transbordo e de retorno das águas;iv) Estabilidade topográfica e geomorfológica dos terrenos em causa;v) Manutenção da fertilidade e capacidade produtiva dos solos inundáveis. (cf. Anexo I /
--	--

⁴⁴¹ A qualidade da imagem das Plantas de Ordenamento e de Condicionantes do PDMM não permite aferir com certeza se esta condicionante impactua o projecto, ainda que a área ribeirinha não abranja as instalações, cais e infra-estruturas hidráulicas sob jurisdição da APL e da BA 6 (cf. artigo 48.º, n.º 1, a.1) e 61.º do Regulamento do PDMM).



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

	<p>Secção III, al. c) RJREN)</p> <p>O Regulamento do PDMM dispõe ainda, no seu artigo 58.º, sobre servidões de terrenos de margens e zonas inundáveis: i.) Deverá ser respeitada uma faixa de protecção, a aferir caso a caso e em função dos interesses públicos, com um mínimo de 10 m de largura, ao longo de cada uma das margens dos cursos ou correntes de águas públicas existentes; Nas zonas adjacentes às margens dos cursos de água ameaçadas pelas cheias, a faixa de protecção é estabelecida pelo limite da maior cheia conhecida ou, desconhecendo-se, corresponde a uma faixa de 100 m; e as obras a construir nas faixas de protecção referidas anteriormente deverão ser previamente apreciadas e licenciadas pela DRARNLVT.</p> <p>3) Cursos de água (cf. artigo 49.º, n.º 5 do Regulamento do PDM)</p> <p>Ao longo das margens dos cursos de água que drenam directamente para a área ribeirinha e albuferas e nas suas zonas de protecção, deverão ser estabelecidas, em cada margem, galerias ripícolas com uma largura mínima de 10 m, constituídas por vegetação autóctone, com os diferentes andares incluindo a frente elástica, a fim de se garantir um maior equilíbrio ecológico e a protecção da zona marginal, sem prejuízo do licenciamento da competência da DRARNLVT) (cf. PDM Montijo_Planta de Condicionantes_Cursos de água.PNG)</p>
Domínio publico hídrico – domínio público marítimo	Nos termos do Regulamento do PDMM:



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

	e domínio público fluvial	<p>Servidão de domínio público marítimo: as águas da frente do estuário do rio Tejo até aos limites fixados no artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Decreto-Lei n.º 309/87, de 7 de Agosto, estão sujeitas ao regime flúvio-marítimo sob jurisdição da APL, sendo: Jurisdição flúvio-marítima plena, até ao alinhamento que une a ponta da passadeira e a torre da Base Aérea (cf. artigo 56.º do Regulamento do PDM); Jurisdição flúvio-marítima restrita, do alinhamento referido para montante, no sentido do esteiro do Montijo.</p> <p>Fazem parte do domínio público marítimo: a) As águas do mar e respectivas margens; b) As águas do mar interiores e respectivas margens; c) As demais águas sujeitas à influência das marés, nos rios, lagos e lagoas e respectivas margens, até aos limites fixados no anexo ao Regulamento Geral das Capitanias.</p> <p>O condicionamento inerente aos terrenos do domínio público hídrico é automático nas margens das águas do mar, sendo de 50 m contados a partir da linha de máxima preia-mar de águas-vivas equinociais (cf. Ficha A1.1. do Anexo I ao Regulamento do PDMM).</p> <p>De acordo com o DL 309/87, a jurisdição APL abrange as zonas flúvio-marítima e terrena nos seguintes termos: (cf. artigo 3.º):</p> <p>a) Zona flúvio-marítima:</p> <p>Todo o estuário do Tejo, limitado a jusante pelo alinhamento das torres de São Julião e Bugio, bem como a parte fluvial do Tejo a jusante da linha definida pela foz do esteiro do Borrecho, na margem direita, e por um ponto da margem esquerda situado a 170 m a montante do cais</p>
--	---------------------------	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

do Cabo, segundo o traçado da estrada nacional n.º 10, na travessia do Tejo, entre Vila Franca de Xira e o Cabo;

b) Zona terrestre:

1) Toda a margem direita do Tejo entre os limites definidos na alínea a), abrangendo os cais, docas, acostadouros, terraplenos e todas as obras de abrigo ou protecção existentes ou que venham a construir-se, quer do Estado quer de particulares, dentro do limite de largura máximo legal, se outro limite não vier a ser estabelecido, em parte ou em toda a extensão da referida margem, no plano de ordenamento e expansão do porto;

2) A margem esquerda do Tejo entre a torre do Bugio e a Ponta da Erva, na foz do canal de Benavente, abrangendo os cais, docas, acostadouros, terraplenos e todas as obras de abrigo ou protecção existentes ou que venham a construir-se, quer do Estado quer de particulares, dentro do limite de largura máximo legal, se outro limite não estiver estabelecido, em parte ou em toda a extensão da referida margem, no plano de ordenamento e expansão do porto;

3) Os terrenos adjacentes às faixas definidas nos n.ºs 1 e 2 adquiridos pela APL ou conquistados ao Tejo, compreendendo, designadamente, a zona marginal do Tejo entre a Matinha e a foz da ribeira de Sacavém, limitada pelo Tejo e pela linha férrea do Norte e Leste. Para efeitos de navegação fluvial, compreendem-se na área de jurisdição da APL, além do estuário definido na alínea a) do n.º 1 do presente artigo, todos os esteiros e canais navegáveis que nele desembocam, e bem assim as partes das margens ao longo da área



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

RAN		<p>molhada antes referida, ainda que com prejuízo da jurisdição de outras entidades, que compreendam as obras de abrigo, cais acostáveis de serviço público e respectivos terraplenos necessários ao serviço, incumbindo também à APL a conservação dos fundos navegáveis. Da área de jurisdição da APL excluem-se os mouchões do Tejo, as áreas molhadas e terrestres afectas à defesa nacional, e bem assim as indispensáveis à execução de outros serviços públicos definidos na legislação em vigor.</p> <p>No que diz respeito às licenças, o regime encontra-se previsto no artigo 9.º.</p>
	RAN	<p>Do cruzamento entre a documentação disponibilizada e o PDM do Montijo verifica-se que, com grande probabilidade, a zona de acessibilidades à A12 atravessa terrenos em RAN. Nos termos do Regulamento do PDM, a RAN é constituída pelos solos de maior aptidão agrícola, elementos fundamentais no equilíbrio ecológico das paisagens, não só pela função que desempenham na drenagem das diferentes bacias hidrográficas, mas também por serem o suporte da produção vegetal, em especial da que é destinada à alimentação. Nos solos da RAN são proibidas todas as acções que diminuam ou destruam as suas potencialidades, nomeadamente obras hidráulicas, vias de comunicação e acessos, construção de edifícios, aterros ou quaisquer outras formas de utilização com fins não agrícolas.</p> <p>As áreas que constituem a RAN são cartografadas e regulamentadas no âmbito do PDM. Nestas áreas a servidão é instituída automaticamente. (cf. Ficha A9 do Regulamento do PDM)</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

	<p>O Regime jurídico da reserva agrícola nacional (RJRAN) autoriza as utilizações não agrícolas de áreas integradas na RAN quando estiverem em causa obras de construção, requalificação ou beneficiação de infra-estruturas públicas, incluindo aeroportuárias, de transporte e distribuição de energia eléctrica –, e, cumulativamente, não causem graves prejuízos para os objectivos da RAN e não exista alternativa viável fora das terras ou solos da RAN, no que respeita às componentes técnica, económica, ambiental e cultural, devendo localizar-se, preferencialmente, nas terras e solos classificados como de menor aptidão (cf. artigo 22.º, n.º 1, alínea I) do RJRAN). Compete aos membros do Governo responsáveis pelas áreas do ordenamento do território, do desenvolvimento rural e da tutela respectiva aprovar, por portaria, os limites e as condições a observar para a viabilização das utilizações, após audição das entidades regionais da RAN (cf. artigo 22.º, n.º 3 do RJRAN, Decreto-Lei n.º 73/2009, 31 de Março).</p>
Rede Natura 2000	<p>Através da documentação disponibilizada, verificou-se que, ainda que a área de localização proposta não esteja integrada em Rede Natura 2000, as rotas aéreas serão realizadas nas seguintes zonas:</p> <ul style="list-style-type: none">• ZPE do Estuário do Tejo [Decreto-Lei n.º 280/94, de 5 de Novembro, que criou a ZPE do Estuário do Tejo, alterado pelo Decreto-Lei n.º 140/2002, de 20 de Maio e pelo Decreto-Lei n.º 190/2002, de 5 de Setembro];• Sítio de Importância Comunitária Estuário do Tejo



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

	<p>No que diz respeito às ZPE, prevê o Regime da Rede Natura 2000 aprovado pelo Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril, na sua actual redacção, que as ZPE encontram-se sujeitas às medidas de conservação necessárias, nos termos dos diplomas que procedem à sua classificação, bem como às medidas adequadas para evitar a poluição ou a deterioração dos habitats e as perturbações que afectam as aves, desde que tenham um efeito significativo a propósito dos objectivos da classificação.</p> <p>Para efeitos do disposto no número anterior, às ZPE, designadas ou a designar, é aplicável o regime previsto no presente diploma para as ZEC (cf. artigo 7.º-B do DL n.º 140/99).</p> <p>Os instrumentos de gestão territorial aplicáveis nas ZPE devem garantir a conservação dos habitats e das populações das espécies em função dos quais as referidas zonas foram classificadas.</p> <p>Quando a totalidade ou parte das ZPE se localizem dentro dos limites de áreas protegidas, classificadas nos termos da lei, o objectivo <i>supra</i> referido é assegurado através de planos especiais de ordenamento das áreas protegidas (cf. artigo 8.º do DL n.º 140/99).</p>
Conclusões Preliminares e Notas Complementares	
Conclusões preliminares	<p>À luz do PDM do Montijo, a área de intervenção do aeroporto apresenta diversas condicionantes com elevado potencial de limitação da implantação do novo aeroporto de Lisboa na BA 6 do Montijo, entre elas e com maior relevo, a proximidade com a Reserva Natural do Tejo e com a ZPE do Estuário do Tejo.</p> <p>Em matéria de condicionantes também relevantes destacam-se a REN e a RAN.</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Montijo**

	<p>Relativamente à RAN, importa referir que apesar de não condicionar a implantação do aeroporto do Montijo na Base aérea n.º 6, parece condicionar a zona de acessibilidades à A12 prevista no EIA.</p> <p>Por outro lado, destaca-se a aparente existência de servidão de via municipal na BA 6.</p> <p>Com efeito, implantação de um novo aeroporto na Base aérea n.º 6 do Montijo carece, designadamente, de:</p> <ol style="list-style-type: none">Reconhecimento como acção de relevante interesse público, equivalente à emissão de uma declaração de impacte ambiental favorável ou condicionalmente favorável no âmbito da AIA, para as zonas integradas em REN;Aprovação, por membros do Governo responsáveis pelas áreas do ordenamento do território, do desenvolvimento rural e da tutela respectiva, e após audição das entidades regionais da RAN, de portaria que determine os limites e as condições a observar para a viabilização da utilização em áreas RAN;As acções, planos ou projectos não directamente relacionados com a gestão de um Sítio da Lista Nacional de Sítios, de um Sítio de Interesse Comunitário (SIC), de uma Zona Especial de Conservação (ZEC) ou de uma Zona de Protecção Especial (ZPE), e não necessários para essa gestão mas susceptíveis de afectar essa zona de forma significativa, individualmente ou em conjugação com outras acções, planos ou projectos, devem ser objecto de Avaliação de Incidências Ambientais no que se refere aos objectivos de conservação da referida zona (cf. Decreto-Lei n.º 49/2005, que transpõe as Directivas Aves e Habitats).
Notas complementares	N.A.
Compromissos urbanísticos pré-existentes	
Existência de operação urbanística	Não, na área de implantação do NAL. Sim, na área envolvente ao NAL.



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Montijo**

objecto de controlo prévio ou outro compromisso urbanístico relevante a considerar	
Tipo(s) de operação urbanística em causa	<p>A área de intervenção do projecto abrange dois Municípios: Município do Montijo (zona da infra-estrutura aeroportuária e zona das acessibilidades) e o Município de Alcochete (zonas das acessibilidades).</p> <p>Para o efeito, destacam-se as operações urbanísticas relevantes que se encontram na zona envolvente à área de intervenção do projecto (tanto no Município de Alcochete como no Município do Montijo), já que as operações urbanísticas identificadas não apresentam sobrepor-se à área de intervenção do projecto.</p> <ol style="list-style-type: none">1. No Município de Alcochete destacam-se as seguintes operações urbanísticas:<ol style="list-style-type: none">a) Projecto do Conjunto Turístico Praia dos Moinhos que prevê a reconversão das instalações industriais da Sociedade Nacional de Armadores de Bacalhau (doravante designada por SNAB) e da Empresa Comercial Industrial de Pesca (doravante designada por PESCAL), agora propriedade da empresa Riberalves, que se encontram desactivadas há vários anos, num empreendimento turístico composto por dois edifícios de Apartamentos Turísticos, e um Estabelecimento Hoteleiro.<ol style="list-style-type: none">i. A proposta do Conjunto Turístico comprehende dois empreendimentos, complementares, Apartamentos Turísticos (115 T3), correspondentes a 690 Camas e um Estabelecimento Hoteleiro com 150 Quartos Duplos, correspondentes a 300 Camas, perfazendo uma capacidade de 990 Camas.

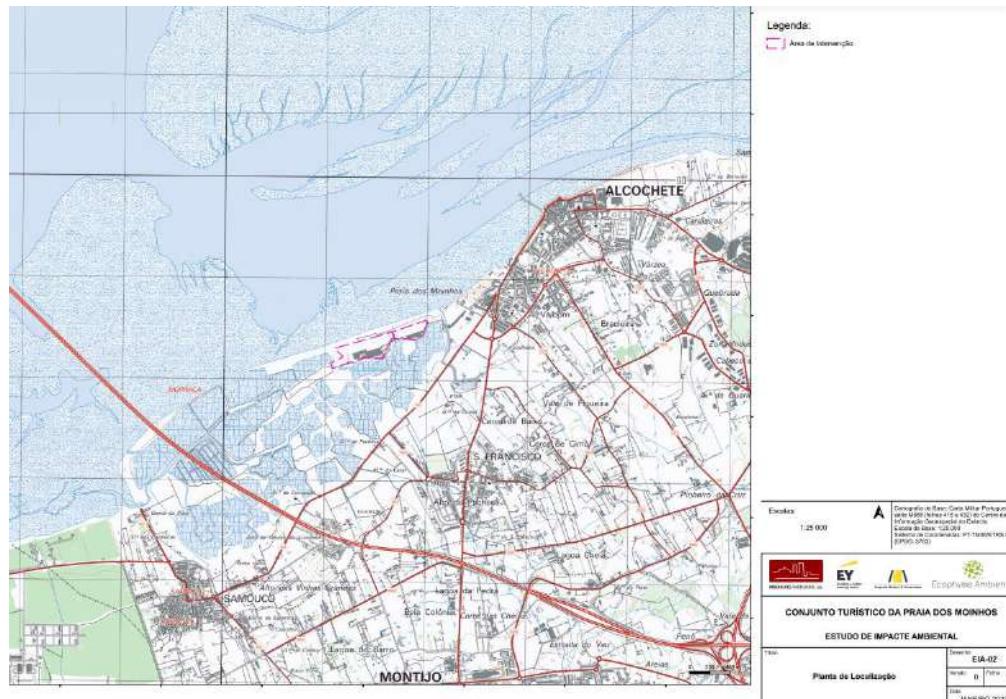


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

ii. Localização do projecto:



- b) Loteamentos na área envolvente à zona das acessibilidades. Note-se que, de acordo com o EIA, “[o]s traçados do acesso agora propostos tiveram em atenção todas as condicionantes locais, nomeadamente a ZPE do Estuário do Tejo, e da própria forma como se infraestruturou a A12, desde o fim do viaduto nascente da Ponte Vasco da Gama / Áreas de Serviço até à Portagem de plena via e, ainda, da organização territorial, da ocupação do solo e das acessibilidades desejadas, quer pelo Montijo, quer por Alcochete.” (cf. p. 15).



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo



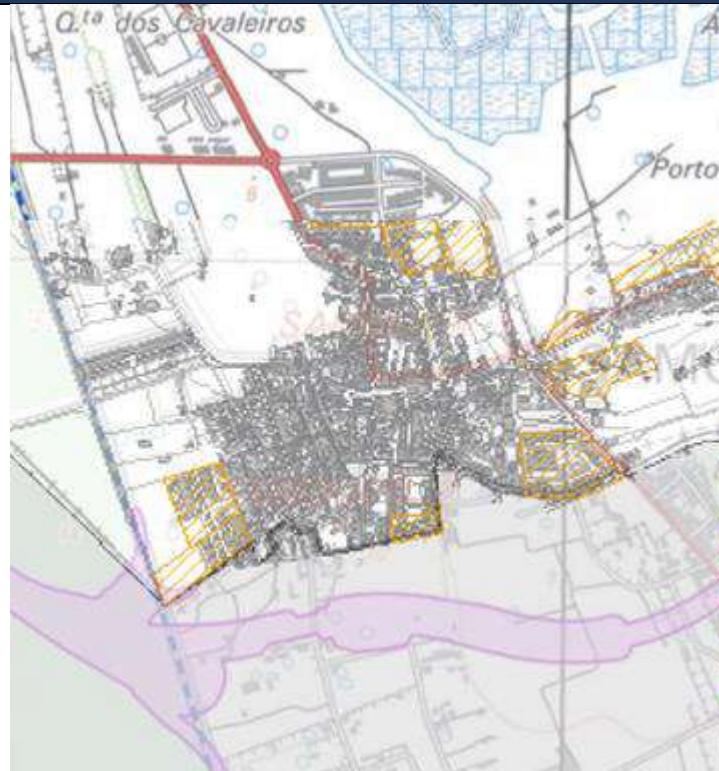
Todavia, o troço de ligação do aeroporto à A12 aparenta sobrepor-se a um dos loteamentos existentes (cf. *infra* a sobreposição do troço de ligação do aeroporto à A12 e dos loteamentos existentes no Município de Alcochete).



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo



Grau de consolidação de direitos	<ul style="list-style-type: none">a) Projecto do conjunto turístico da praia dos moinhos – Procedimento de AIA – Consulta Pública até 9 de Outubro de 2023b) Loteamentos – não temos conhecimento.
--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Montijo**

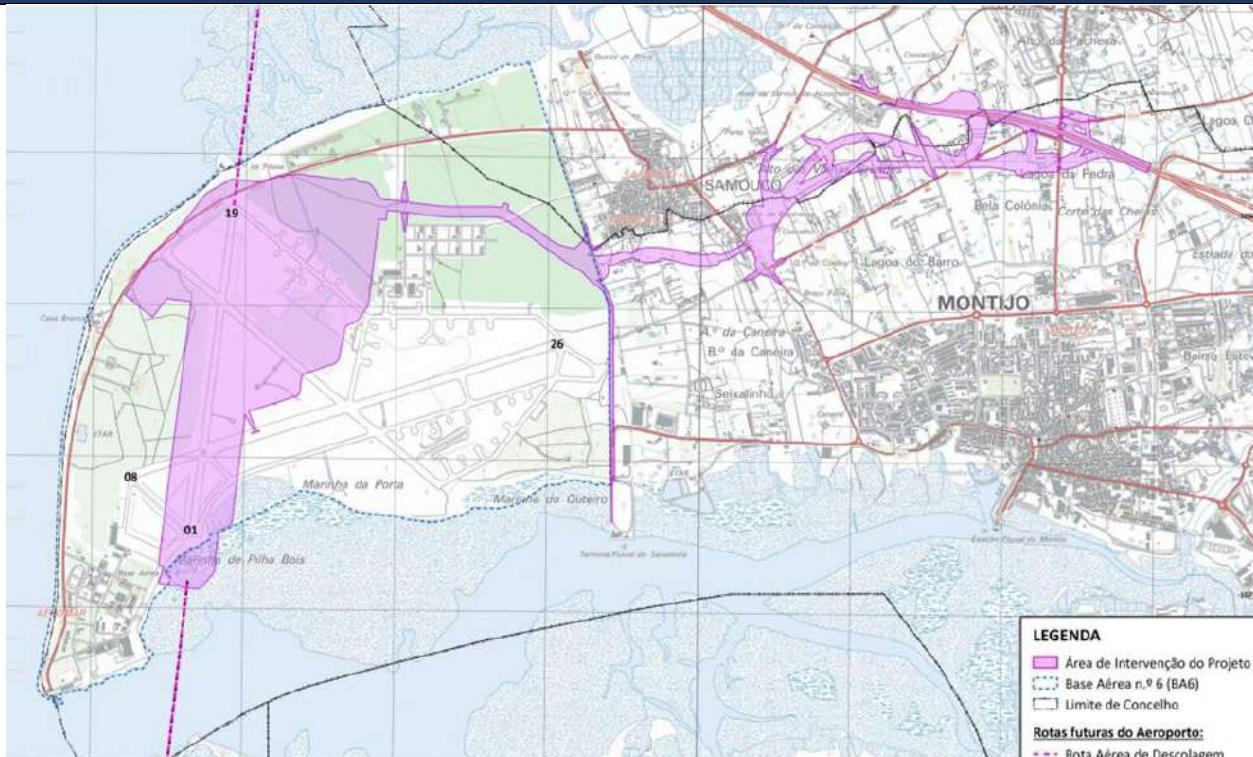
urbanísticos	
Questões prediais relevantes	
Identificação clara da localização do NAL e acessibilidades e dos prédios afectados?	<p>O Estudo de Impacte Ambiental relativo ao Projecto do Aeroporto do Montijo e respectivas acessibilidades datado de 2019 prevê a seguinte localização:</p> <p><i>"O Aeroporto do Montijo será implantado dentro dos limites da BA6, que se localiza na margem esquerda do rio Tejo, a 25 quilómetros de Lisboa, na sua quase totalidade no concelho do Montijo, na União de Freguesias de Montijo e Afonsoeiro. (...)"</i></p> <p><i>Em matéria de acessibilidades, o Projeto prevê a construção de uma ligação rodoviária do Aeroporto do Montijo à A12 e a beneficiação de uma estrada já existente – Estrada do Seixalinho - que permite o acesso ao Terminal Fluvial do Cais do Seixalinho, a partir do qual é efetuada a travessia fluvial do Montijo para Lisboa. A nova ligação rodoviária à A12 desenvolve-se também nos concelhos do Montijo e de Alcochete; já a Estrada do Seixalinho localiza-se apenas no concelho do Montijo.</i></p> <p><i>A área de implantação da BA6 localiza-se a cerca de 6 quilómetros a sul da Reserva Natural do Estuário do Tejo (RNET), sobrepondo-se em pequena extensão ao Sítio de Importância Comunitária (SIC) do Estuário do Tejo e à Zona de Proteção Especial (ZPE) do Estuário do Tejo. De salientar que esta zona do Estuário do Tejo se encontra ainda classificada como IBA (Important Bird Area) - Zona Importante para as Aves - do Estuário do Tejo, de acordo com a BirdLife International.</i></p> <p><i>A nascente, a BA6 confina ainda com as salinas do Samouco, que fazem parte integrante da ZPE do Estuário do Tejo. Este espaço resultou de uma medida de compensação ambiental associada à construção e à exploração da Ponte Vasco da Gama."</i> (cf. Resumo Não Técnico do EIA, p. 3)</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo



Área em Domínio Público ou em Domínio Privado Estadual ou	<ul style="list-style-type: none">Sim, existem áreas na delimitação do NAL que estão compreendidas no Domínio Público.
---	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

Municipal?	
Tipo de Domínio Público em Causa?	<ul style="list-style-type: none">• Domínio público hídrico (pista, extensão de pista e sistema ILS). NOTA: Através de consulta do Geoportal, não foi possível identificar a zona de domínio público hídrico. No entanto, de acordo com o PDM do Montijo essa zona encontra-se no domínio público hídrico sob jurisdição da Administração do Porto de Lisboa (“APL”).• Domínio público militar (BA6);• Possivelmente, domínio público municipal rodoviário (o PDM do Montijo identifica uma rede municipal de estradas e caminhos existentes na BA6).
Existência de reivindicação de propriedade privada?	<ul style="list-style-type: none">• Não temos conhecimento.
Termos do ingresso no domínio público ou privado (v.g., expropriações, cedências urbanísticas, doações ou outros acordos	<ul style="list-style-type: none">• Não temos conhecimento.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

para transferência de propriedade)	
Expropriações (incluindo expropriações amigáveis) realizadas há menos de 20 anos	<ul style="list-style-type: none">Tendo em conta a informação disponível, não se encontra informação sobre a existência de expropriações realizadas há menos de 20 anos.
Necessidade de expropriação de terrenos particulares?	<ul style="list-style-type: none">Sim. Através da consulta do Cadastro Geométrico da Propriedade Rústica da Direcção-Geral do Território é possível identificar os prédios rústicos que estarão, em princípio, sujeitos a expropriação. <i>Infra</i>, deixamos a referência aos prédios identificados.Ademais, de acordo com o EIA, “[r]elativamente à construção do novo acesso à A12, deverá proceder-se às expropriações de propriedades particulares que serão afetadas, com a respetiva indemnização dos proprietários, numa fase seguinte. Na zona de acessibilidades designadamente na zona de construção do novo acesso à A12”. (cf. p. 24 do Resumo Não Técnico do EIA do Montijo).
Necessidade de imposição de serviços administrativos em terrenos	<ul style="list-style-type: none">Sim, desde logo as servidões aeronáuticas, nos termos da Análise da penetração de obstáculos nas superfícies limitadores do Capítulo 4 do As especificações do Capítulo 4 do Anexo 14 à convenção da “International Civil Aviation Organisation”.Ademais, a constituição de servidões aeronáuticas e respectivas características seguem o disposto no Decreto-Lei n.º 45987, de 22 de Outubro de 1964, que estabelece o regime geral das servidões aeronáuticas civis, e ainda o disposto no Decreto-Lei n.º 45986, de 22 de Outubro de 1964, que define o regime geral das servidões militares, aplicável supletivamente às servidões aeronáuticas civis por força do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Montijo**

particulares?	45987.
Identificação clara dos terrenos dos particulares?	<ul style="list-style-type: none">• Sim. Através da consulta Cadastro Geométrico da Propriedade Rústica da Direcção-Geral do Território, é possível observar que na área de delimitação do NAL (aeroporto e respectivas acessibilidades) abrangida pelos Municípios do Montijo e de Alcochete constam os seguintes prédios rústicos:<ul style="list-style-type: none">• 1 (A / 150710 / 8190037 m²)• 2 (A7 / 150710 / 151334 m²)• 1 (B / 150710 / 38245 m²)• 62 (B / 150710 / 23280 m²)• 2 (B / 150710 / 12653 m²)• 77 (B / 150710 / 5361 m²)• 78 (B / 150710 / 5896 m²)• 79 (B / 150710 / 5545 m²)• 4 (B / 150710 / 6792 m²)• 49 (B / 150710 / 8400 m²)• 50 (B / 150710 / 31435 m²)• 54 (B / 150710 / 50523 m²)• 62 (C / 150710 / 73159 m²)• 57 (C / 150710 / 8536 m²)• 7 (C / 150710 / 20108 m²)



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

- 38 (C / 150710 / 11793 m²)
- 9 (C / 150710 / 20141 m²)
- 10 (C / 150710 / 56929 m²)
- 23 (C / 150710 / 24500 m²)
- 25 (C / 150710 / 51411 m²)
- 78 (B / 150710 / 5896 m²)
- 77 (B / 150710 / 5361 m²)
- 2 (B / 150710 / 12653 m²)
- 62 (B / 150710 / 23280 m²)
- 1 (B / 150710 / 38245 m²)
- 6 (B / 150710 / 13623 m²)
- 67 (B / 150710 / 5558 m²)
- 8 (B / 150710 / 11423 m²)
- 31 (B / 150710 / 7168 m²)
- 65 (B / 150710 / 65055 m²)
- 30 (B / 150710 / 8638 m²)
- 29 (B / 150710 / 9236 m²)
- 21 (B / 150710 / 7485 m²)
- 20 (B / 150710 / 6543 m²)



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

- 7 (E / 150710 / 5805 m²)
- 77 (E / 150710 / 8594 m²)
- 76 (E / 150710 / 21384 m²)
- 10 (E / 150710 / 107787 m²)
- 11 (E / 150710 / 7116 m²)
- 12 (E / 150710 / 7391 m²)
- 13 (E / 150710 / 3037 m²)
- 14 (E / 150710 / 5297 m²)
- 15 (E / 150710 / 7967 m²)
- 16 (E / 150710 / 20963 m²)
- 19 (E / 150710 / 7458 m²)
- 20 (E / 150710 / 7410 m²)
- 63 (E / 150710 / 9045 m²)
- 62 (E / 150710 / 11471 m²)
- 23 (E / 150710 / 14502 m²)
- 24 (E / 150710 / 6728 m²)
- 25 (E / 150710 / 7580 m²)
- 26 (E / 150710 / 7609 m²)
- 27 (E / 150710 / 7691 m²)



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

- 28 (E / 150710 / 6913 m²)
- 29 (E / 150710 / 2471 m²)
- 30 (E / 150710 / 2599 m²)
- 31 (E / 150710 / 2247 m²)
- 1 (F / 150710 / 14702 m²)
- 81 (F / 150710 / 16278 m²)
- 87 (F / 150710 / 8787 m²)
- 5 (F / 150710 / 19822 m²)
- 6 (F / 150710 / 8308 m²)
- 8 (F / 150710 / 10566 m²)
- 7 (F / 150710 / 25095 m²)
- 78 (F / 150710 / 24779 m²)
- 77 (F / 150710 / 5484 m²)
- 84 (F / 150710 / 5500 m²)
- 85 (F / 150710 / 5013 m²)
- 56 (F / 150710 / 16267 m²)
- 57 (F / 150710 / 9227 m²)
- 59 (F / 150710 / 15689 m²)
- 58 (F / 150710 / 10094 m²)



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

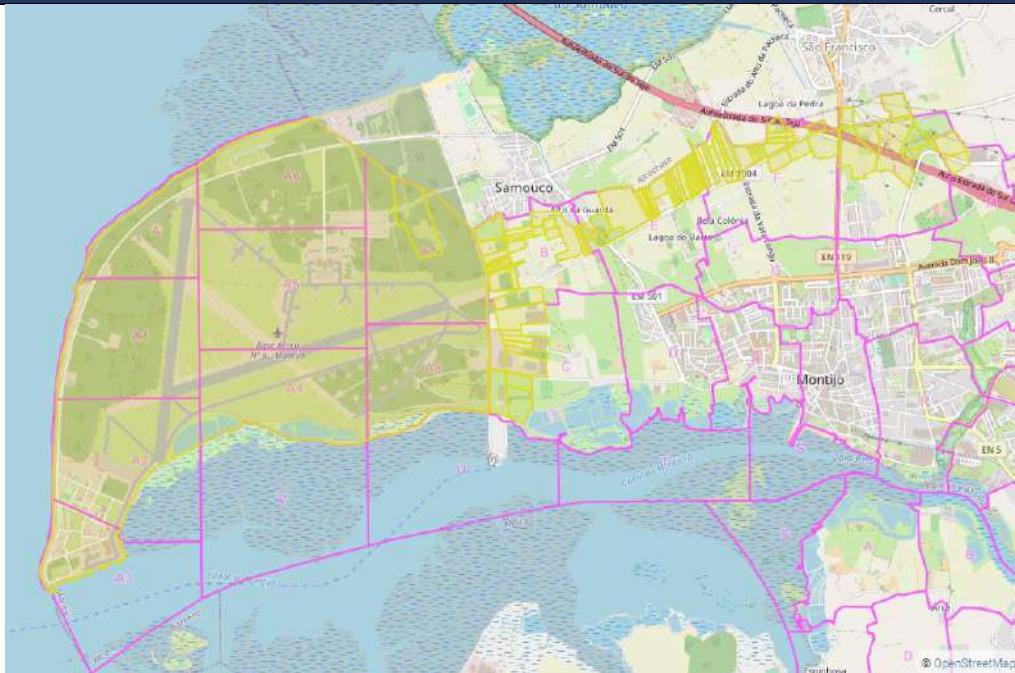
- 11 (F / 150710 / 22981 m²)
- 12 (F / 150710 / 23588 m²)
- 75 (F / 150710 / 50246 m²)
- 30 (L / 150710 / 17201 m²)
- 29 (L / 150710 / 37952 m²)
- 2 (L / 150710 / 33427 m²)
- 1 (L / 150710 / 89202 m²)
- 3 (L / 150710 / 116962 m²)
- 5 (L / 150710 / 29554 m²)
- 35 (L / 150710 / 11094 m²)
- 37 (L / 150710 / 7413 m²)
- 29 (M / 150710 / 36863 m²)
- 2 (M / 150710 / 25529 m²)
- 65 (F / 150710 / 10144 m²)
- 24 (C / 150710 / 54932 m²)
- 2 (C / 150710 / 40895 m²)



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo



- Prédios rústicos no Município de Alcochete (zona de implantação e respectivas acessibilidades):
- 1 (A / 150202 / 601908 m²)
- 47 (D / 150202 / 19065 m²)
- 44 (D / 150202 / 23174 m²)
- 46 (D / 150202 / 9377 m²)



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• 40 (D / 150202 / 2710 m²)• 39 (D / 150202 / 2524 m²)• 41 (D / 150202 / 11319 m²)• 38 (D / 150202 / 14486 m²)• 35 (D / 150202 / 22238 m²)• 22 (V / 150203 / 22522 m²)• 36 (V / 150203 / 24067 m²)• 18 (V / 150203 / 23798 m²)• 34 (V / 150203 / 33651 m²)• 39 (V / 150203 / 7325 m²)• 24 (V / 150203 / 7845 m²)• 35 (V / 150203 / 10404 m²)• 27 (V / 150203 / 7171 m²)• 44 (AA / 150203 / 30965 m²)• 45 (AA / 150203 / 7534 m²)• 46 (AA / 150203 / 7502 m²)• 58 (AA / 150203 / 36459 m²)• 64 (AA / 150203 / 69231 m²)• 17 (AB / 150203 / 34400 m²) |
|--|--|



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

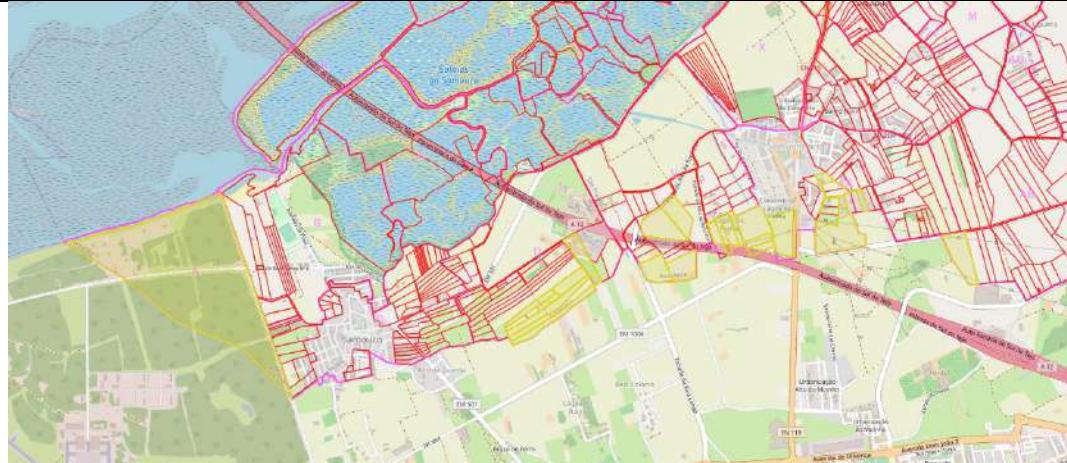
- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">• 2 (B / 150202 / 42661 m²)• 3 (B / 150202 / 13118 m²)• 4 (B / 150202 / 8176 m²)• 13 (B / 150202 / 14377 m²)• 8 (C / 150202 / 10874 m²)• 7 (C / 150202 / 11256 m²)• 4 (C / 150202 / 20991 m²)• 3 (C / 150202 / 4520 m²)• 2 (C / 150202 / 2524 m²)• 1 (C / 150202 / 4304 m²)• 14 (B / 150202 / 11669 m²)• 19 (B / 150202 / 377556 m²) |
|--|---|



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

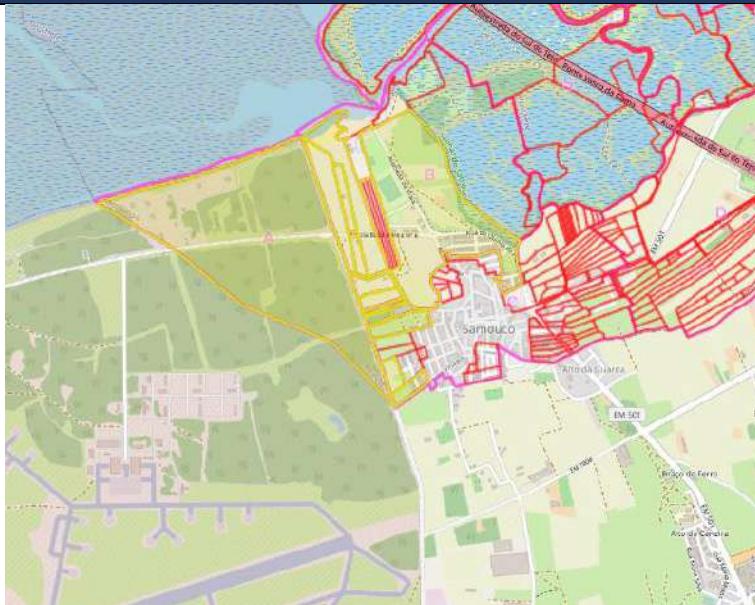




CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo



Ademais, de acordo com o EIA, “[a] beneficiação da estrada de acesso ao Cais do Seixalinho (que corresponde ao restabelecimento 1 do acesso rodoviário à A12 que liga a rotunda do Nó do Aeroporto ao Cais do Seixalinho), apresenta uma extensão total de 1,5 quilómetros, tendo o seu traçado, quer em planta quer em perfil longitudinal, uma geometria coincidente com a da estrada existente Em termos de perfil transversal, o alargamento da plataforma, para integrar a ciclovia e ainda uma zona verde, para além dos passeios em ambos os lados, é promovido para nascente, prevendo-se a afetação de algumas propriedades privadas, muros, vedações, parques de estacionamento e uma habitação.” (cf. p 16)

Todavia, através da mera consulta ao Geoportal não é possível fazer a correspondência desses prédios (i) com a descrição predial em causa e, por sua vez, (ii) com o respectivo proprietário.



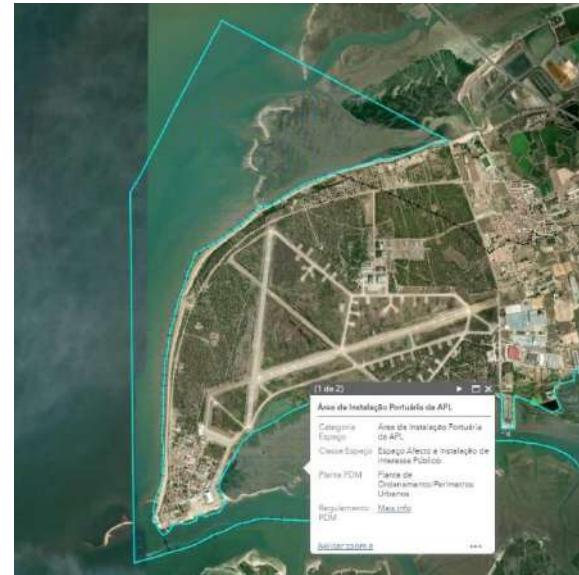
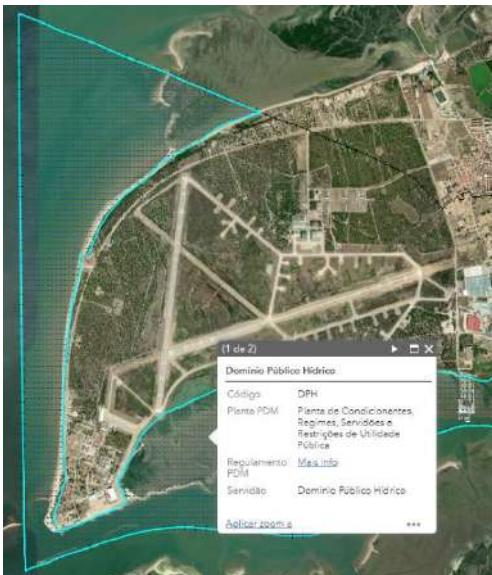
CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

Conclusões Preliminares e Notas Complementares

- Desafectação do domínio público militar:



- A área de implantação do aeroporto localiza-se na base aérea n.º 6 do Montijo.
- Para o efeito, será necessário proceder à desafectação do domínio público militar mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da defesa nacional (cf. artigo 8.º, n.º 1 da Lei das Infraestruturas Militares, aprovada pela Lei Orgânica n.º 2/2023, de 18 de Agosto).
- A desafectação do domínio público militar será tramitada nos termos do regime previsto na mencionada Lei das Infraestruturas Militares, de acordo com o qual os imóveis



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

que integram o domínio público militar e para os quais se pretenda dar outra utilização que não seja de natureza militar carecem de prévia desafectação desse domínio, mantendo-se em domínio público do Estado caso estejam sujeitos a outros regimes de dominialidade ou em domínio privado do Estado quando não estejam sujeitas a outros regimes de dominialidade, sendo a sua gestão efectuada nos termos previstos na presente lei e no regime jurídico do património imobiliário público, permanecendo afectas ao Ministério da Defesa Nacional até à sua rentabilização (cf. artigo 8.º, n.os 2 e 3).

À luz do PDM do Montijo, a área de intervenção do aeroporto apresenta diversas condicionantes com elevado potencial de limitação da implantação do novo aeroporto de Lisboa na BA 6 do Montijo, entre elas e com maior relevo, a proximidade com a Reserva Natural do Tejo e com a ZPE do Estuário do Tejo.

Em matéria de condicionantes também relevantes destacam-se a REN e a RAN.

Relativamente à RAN, importa referir que apesar de não condicionar a implantação do aeroporto do Montijo na Base aérea n.º 6, parece condicionar a zona de acessibilidades à A12 prevista no EIA.

Por outro lado, destaca-se a aparente existência de servidão de via municipal na BA 6.

Com efeito, implantação de um novo aeroporto na Base aérea n.º 6 do Montijo carece, designadamente, de:

- Reconhecimento como acção de relevante interesse público, equivalente à emissão de uma declaração de impacte ambiental favorável ou condicionalmente favorável no âmbito da AIA, para as zonas integradas em REN;
- Aprovação, por membros do Governo responsáveis pelas áreas do ordenamento do território, do desenvolvimento rural e da tutela respectiva, e após audição das entidades regionais da RAN, de portaria que determine os limites e as condições a observar para a viabilização da utilização em áreas RAN;

As acções, planos ou projectos não directamente relacionados com a gestão de um Sítio da Lista Nacional de Sítios, de um Sítio de Interesse Comunitário (SIC), de uma Zona Especial de Conservação (ZEC) ou de uma Zona de Protecção Especial (ZPE), e não necessários para essa gestão mas susceptíveis de afectar essa zona de forma significativa, individualmente ou em conjugação com outras acções, planos ou projectos, devem ser objecto de Avaliação de Incidências Ambientais no que se refere aos objectivos de conservação da referida



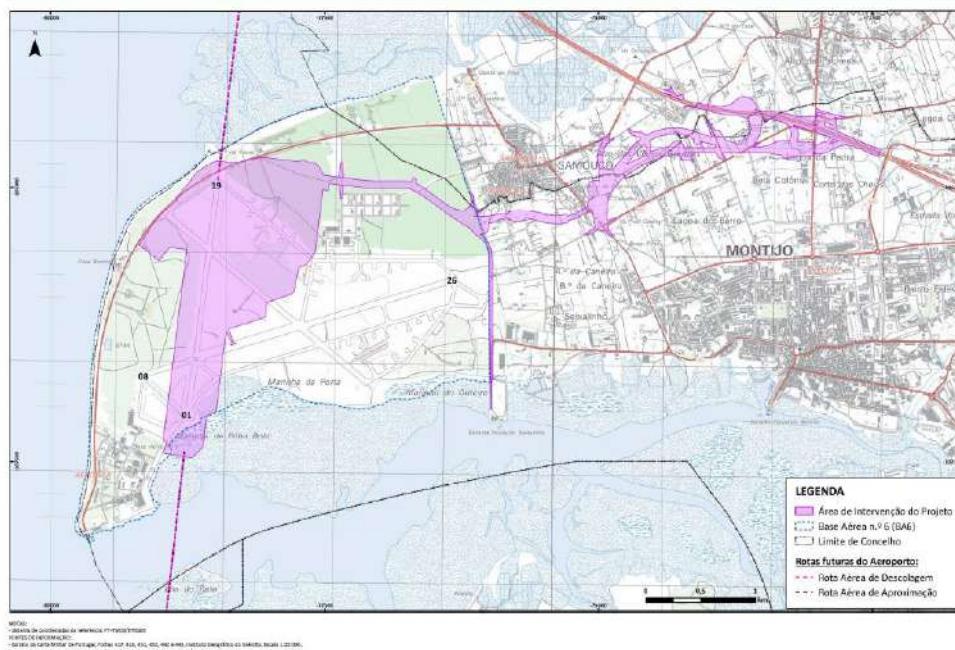
CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

zona (cf. Decreto-Lei n.º 49/2005, que transpôs as Directivas Aves e Habitats.

RESUMO NÃO TÉCNICO



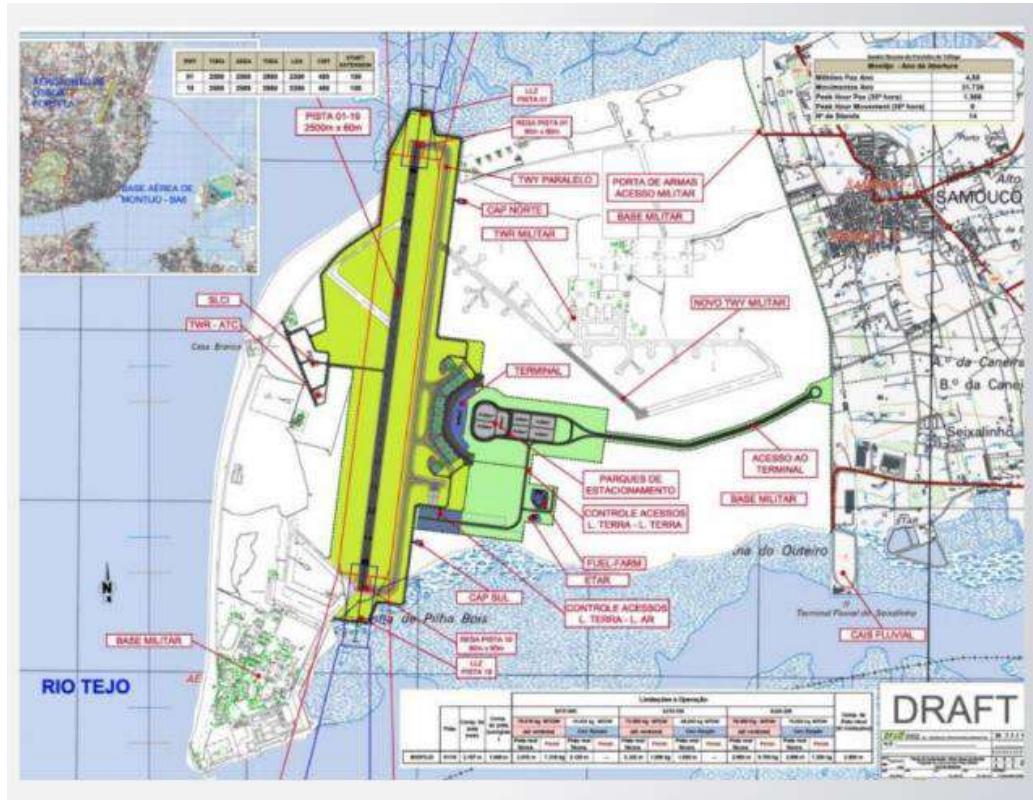


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

Extracto Planta de Localização





CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo





CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

Extracto Planta de Ordenamento do PDM





CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

<p>- + - + -</p>  <p>LIMITE DO CONCELHO</p>	<p>PERIMETRO URBANO</p>  <p>ESPAÇO URBANO</p>	<p>ÁREA URBANIZADA MISTA, HABITACIONAL, EQUIPAMENTO, INDUSTRIAL</p>  <p>ESPAÇO URBANIZÁVEL</p>	<p>ÁREA URBANIZAVEL MISTA, HABITACIONAL, EQUIPAMENTO, INDUSTRIAL</p>  <p>ESPAÇO URBANO VERDE</p>	<p>ÁREA VERDE PROTEÇÃO E ENQUADRAMENTO, AGRICOLA, EQUIPADO</p>  <p>ESPAÇO INDUSTRIAL</p>	<p>ÁREA INDUSTRIAL EXISTENTE</p>  <p>ÁREA INDUSTRIAL PROPOSTA</p>	<p>ESPAÇO DE INDUSTRIA EXTRACTIVA / MINEIRA</p>  <p>ESPAÇO AGRICOLA</p>	<p>ÁREA AGRICOLA DA R.A.N.</p>  <p>ÁREA AGRICOLA NÃO INCLUIDA NA R.A.N.</p>	<p>ESPAÇO FLORESTAL</p>  <p>ÁREA DE FLORESTA DE PRODUÇÃO (só existente na zona este)</p>  <p>ÁREA DE MATA E MATO DE PROTEÇÃO</p>  <p>ÁREA SILVOPASTORIL (só existente na zona este)</p>	<p>ESPAÇO AGRO - FLORESTAL</p> 	<p>ESPAÇO CANAL DE INFRAESTRUTURA</p>  <p>ACÉSSO A NOVA PONTE SOBRE O TEJO (só existente na zonaeste)</p>  <p>REDE NACIONAL DE ESTRADAS</p>  <p>REDE MUNICIPAL DE ESTRADAS E CAMINHOS</p>  <p>REDE FERROVIÁRIA</p>  <p>REDE GERAL DE TRANSPORTE DE ENERGIA EM AT</p>  <p>GASODUTO DE ALTA PRESSÃO (só existente na zonaeste)</p>  <p>OLEODUTO (só existente na zonaeste)</p>  <p>ADUTOR DA EPAL</p> <p>ESPAÇO AQUÍCOLA</p>  <p>ÁREA ABERIRINHA (só existente na zonaeste)</p>  <p>ALBUFEIRA (só existente na zonaeste)</p> <p>ESPAÇO AFECTO A INSTALAÇÃO DE INTERESSE PÚBLICO</p>  <p>ÁREA DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DA APE (só existente na zonaeste)</p>  <p>ÁREA DE INSTALAÇÃO DE DEFESA NACIONAL</p>  <p>ÁREA DE INSTALAÇÃO DE TELECOMUNICAÇÕES (só existente na zonaeste)</p>  <p>ÁREA DE ETAR (só existente na zonaeste)</p> <p>DIVERSOS</p>  <p>MIGRATÓRIOS/REFUGIOS DA ORNITOGEOLOGIA TERRITORIAL PROTEÇÃO AO DEDIMENTO DO TERRITÓRIO - D.A.</p>  <p>CURSO DE ÁGUA</p>  <p>REGISTO MIGRATÓRIO DA ORNITOGEOLOGIA</p>
										



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

Extracto Planta de Ordenamento – Rede Municipal de Estradas e Caminhos Existentes



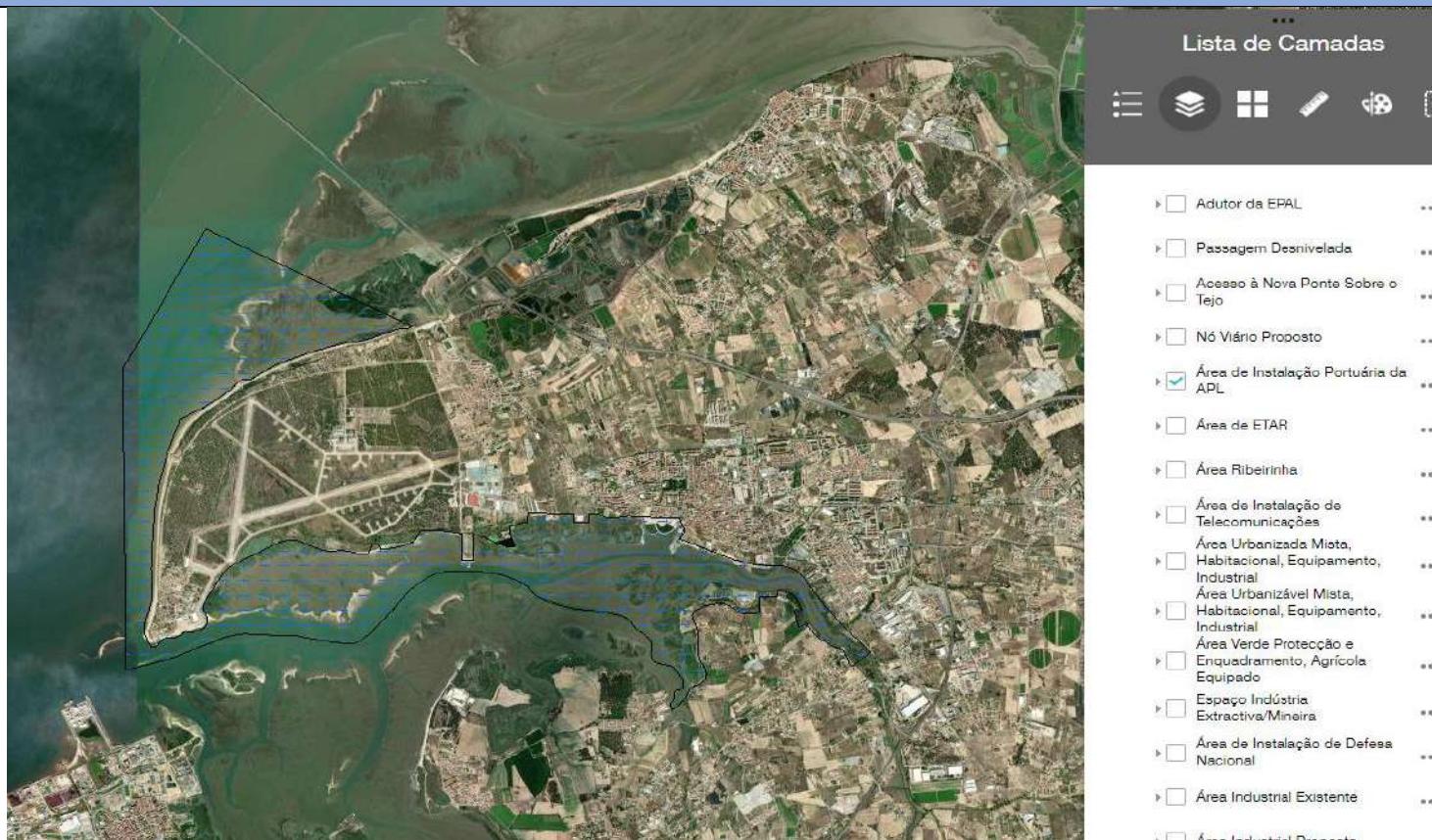


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

Extracto Planta de Ordenamento – Área de Instalação Portuária da APL





CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

Extracto Planta de Condicionantes do PDM





CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

LIMITES DO CONCELHO	
<input type="checkbox"/> DOMÉNIO PÚBLICO HÍBRIDO	<input type="checkbox"/> ÁREA DE INTERESE PÚBLICO
<input type="checkbox"/> MARQUA E ZONA ENDEAVEL	
<input type="checkbox"/> ALIMENTAÇÃO	<input type="checkbox"/> ÁREA DE INTERESE PÚBLICO
<input type="checkbox"/> CUSTO DE ÁGUA	
<input type="checkbox"/> EXPLORAÇÃO DE RECENTES TERREIRAS	
<input type="checkbox"/> R.A.N.	<input type="checkbox"/> R.E.N.
<input type="checkbox"/> MONTIROS DE NORRO	
<input type="checkbox"/> REGIME PLUMETAL DE IMPLES POLÍCA	
<input type="checkbox"/> TIPOLOGIA CLASIFICADAS / NIVEL / PROPÓSITO PARTE CLASIFICADA	
<input type="checkbox"/> QUOTATERRA	<input type="checkbox"/> REDE MUNICIPAL DE ESTRADAS
<input type="checkbox"/> BALDÔMOS/SCARPS/VALS	<input type="checkbox"/> LINHA DE LT
<input type="checkbox"/> LINHA DE LT	<input type="checkbox"/> GRACOITO
<input type="checkbox"/> ENTRADA NACIONAL / NOVA PONTE SULTE 0 TE 0	<input type="checkbox"/> RUA MUNICIPAL
<input type="checkbox"/> VIA MUNICIPAL	<input type="checkbox"/> RUE POMBO
<input type="checkbox"/> VIA PÉDEA	<input type="checkbox"/> VIAL
<input type="checkbox"/> BALDÔMOS	<input type="checkbox"/> ESTRADA
<input type="checkbox"/> CENTRO RADIOELÉCTRICO	<input type="checkbox"/> ESTRADA
<input type="checkbox"/> ESTABELECIMENTO ESCOLAR	<input type="checkbox"/> ESTRADA
<input type="checkbox"/> ESTABELECIMENTO INDUSTRIAL	<input type="checkbox"/> ESTRADA
<input type="checkbox"/> INSTALAÇÃO DE DEFESA NACIONAL	<input type="checkbox"/> ESTRADA
<input type="checkbox"/> ESTABELECIMENTO TURÍSTICO	<input type="checkbox"/> ESTRADA
<input type="checkbox"/> ZONA DE DEFESA E CONTROLE AÉREO	
<input type="checkbox"/> MARCO GEODÉSICO	
PROJECTOPLAN ESTUDO SOCIO-ECONOMICO, EDUCACAO, INVESTIMENTOS E DE URBANISMO www.projectoplano.pt	
CÂMARA MUNICIPAL DE MONTIJO PLANO DIRETOR DO MUNICIPIO DE MONTIJO PLANA DE CONDIÇÕES DATA OUT/06	
INTERVENÇÃO NA CANTARIA - MONTIJO DEPARTAMENTO TERRITORIAL PROJETO MUNICIPAL DE MONTIJO (PT6)	

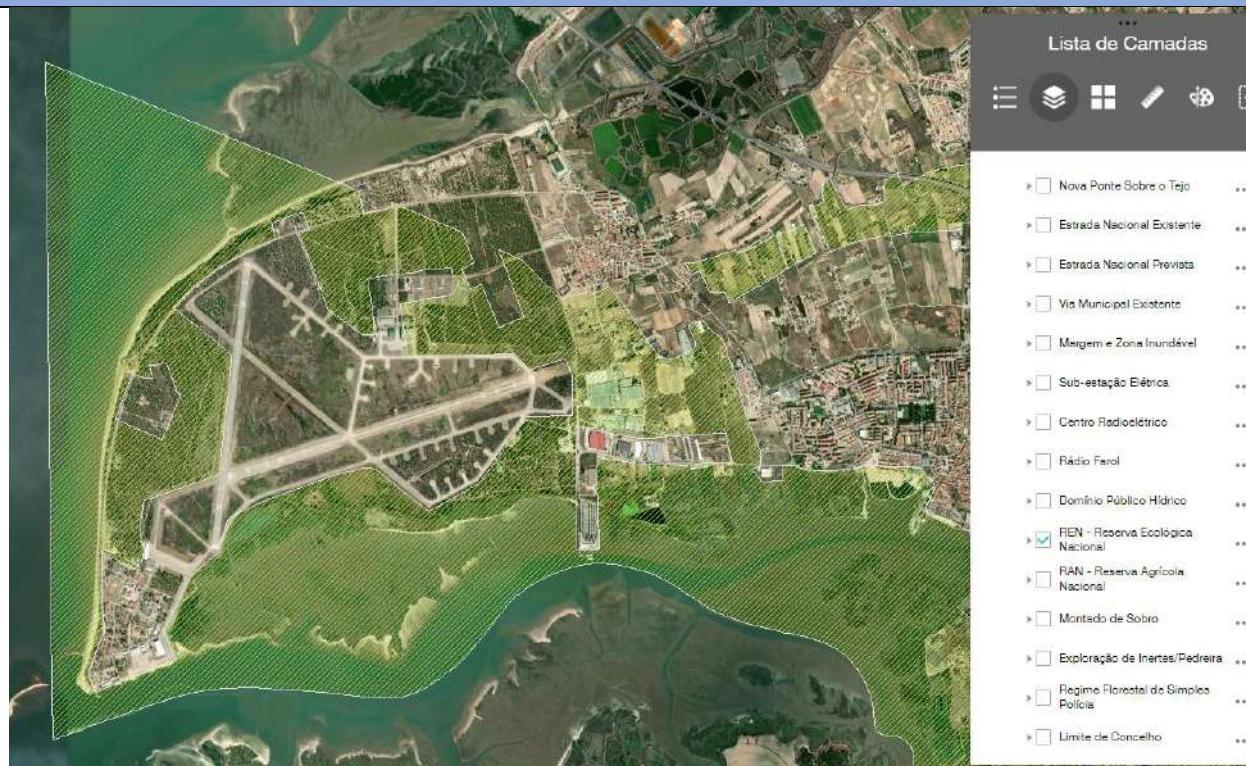


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

Extracto Planta de Condicionantes REN



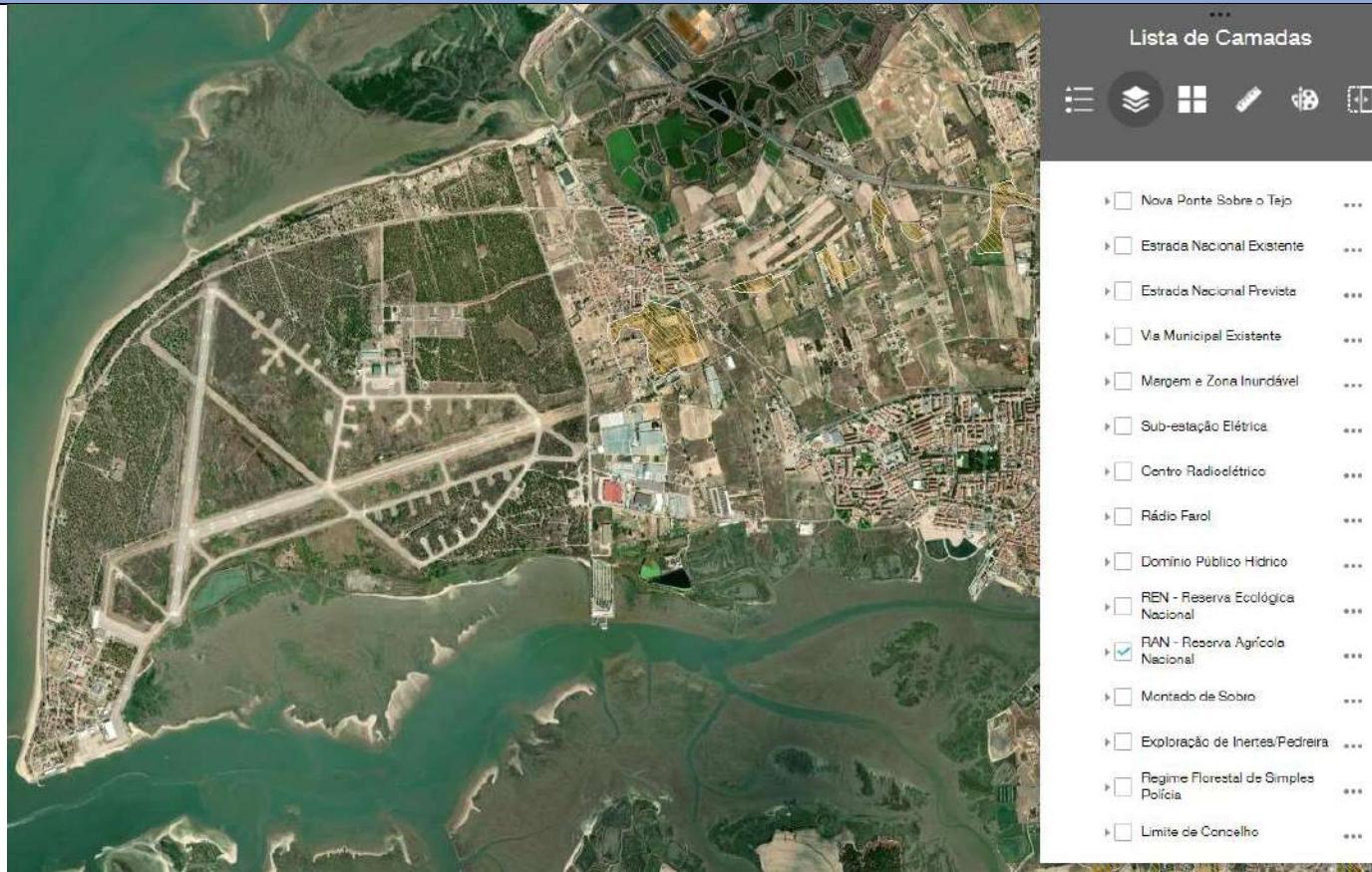


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

Extracto Planta de Condicionantes RAN



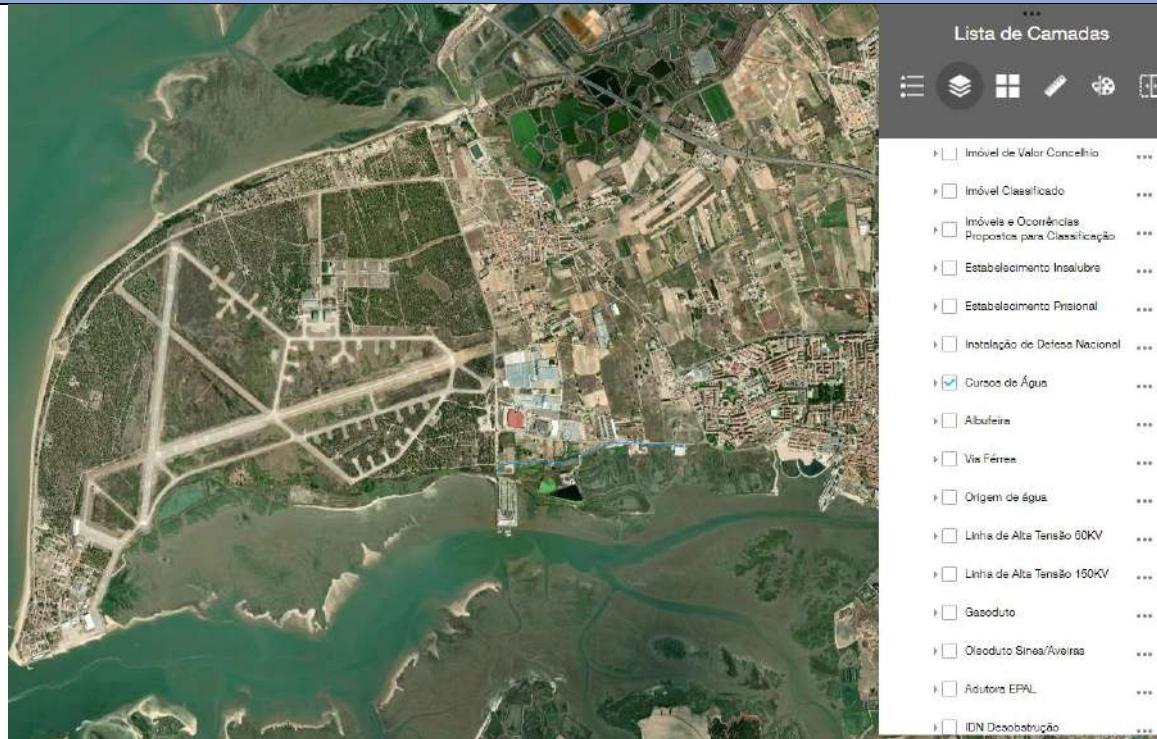


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

Extracto Planta de Condicionantes – Cursos de Água



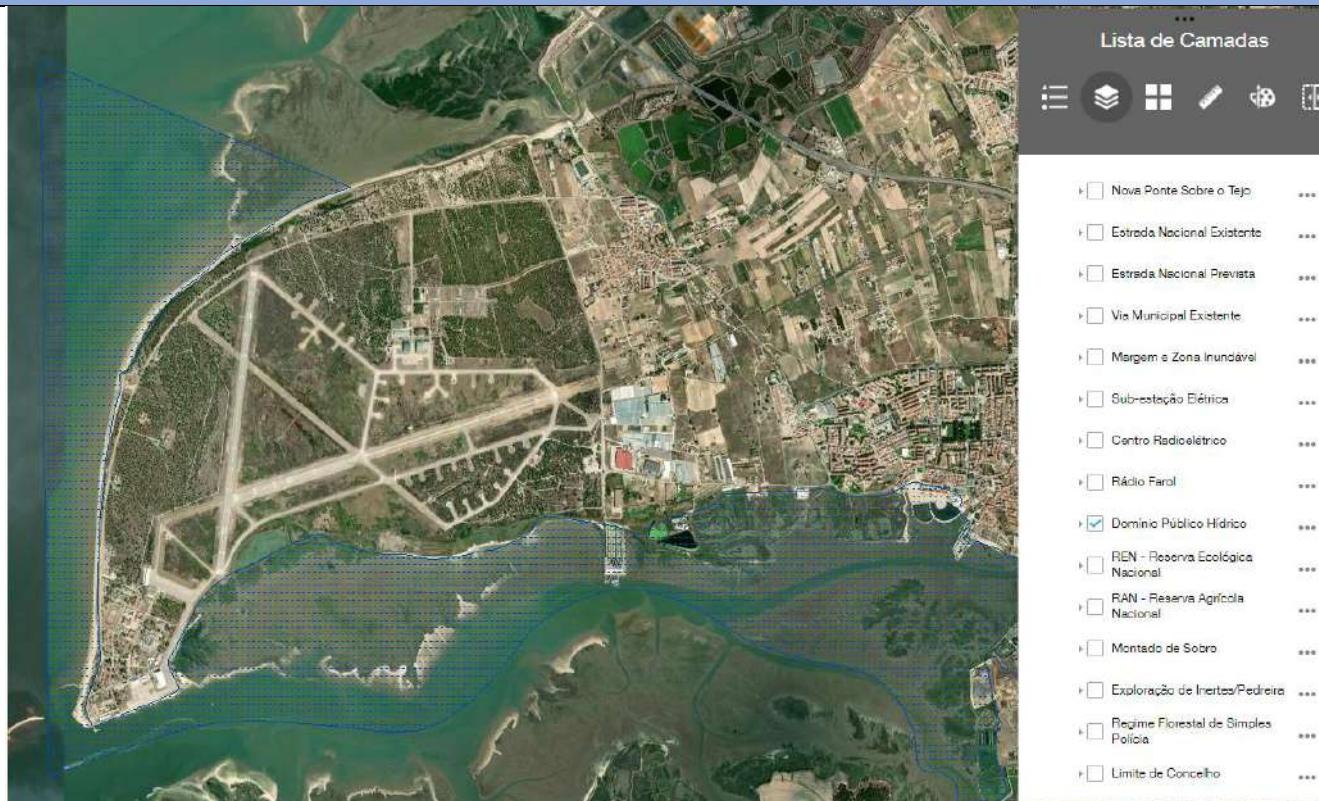


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

Extracto Planta de Condicionantes – Domínio Público Hídrico





CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Montijo

Extracto Planta de Condicionantes – Área de instalação de Defesa Nacional





3. Campo de Tiro de Alcochete

CTI – PT6 Relatório Preliminar Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete				
Dados Gerais da Localização ⁴⁴²				
Designação da Localização	Campo de Tiro de Alcochete (“CTA”)			
Localização	Distrito(s)	Santarém e Setúbal		
	Concelho(s)	Benavente e Montijo (Localização do Aeroporto)		
	A envolvente alargada da área de localização do aeroporto é abrangida pelos concelhos de Salvaterra de Magos, Coruche, Benavente, Montijo, Alcochete, Montemor-o-Novo, Vendas Novas, Palmela, Setúbal, Moita e Vila Franca de Xira (Restrições Urbanísticas)			
Coordenadas Geográficas da Localização	Lat: 38.78113, Lon: 8.86938			
Planeamento Territorial				
Instrumentos de Gestão Territorial Aplicáveis				
Instrumentos de Gestão Territorial Aplicáveis	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)	Em vigor?	Sim. Lei n.º 99/2019, de 5 de Setembro , aprova a Primeira revisão do Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território	
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para	Não, no que toca à localização do aeroporto no CTA. Sim, no que toca ao novo aeroporto em geral.	

⁴⁴² A presente análise teve por base a delimitação da Localização de Alcochete constante dos documentos partilhados pela Comissão Técnica Independente.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

		<p>o Novo Aeroporto (em geral)?</p>	
	Em caso afirmativo, quais?	<ul style="list-style-type: none">● Os Desafios Territoriais do PNPOT concorrem para os 17 Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU<ul style="list-style-type: none">○ Desafio # 4.2. Reforçar e integrar redes de acessibilidades e de mobilidade<ul style="list-style-type: none">■ O sistema aeroportuário é objecto de uma pressão de tráfego com origem no aumento da procura turística, pelo que é premente reforçar as infra-estruturas existentes no âmbito de uma estratégia a médio/longo prazo, considerando sobretudo o cordão litoral Porto-Lisboa-Faro. Sobressai neste domínio a situação do aeroporto de Lisboa, cujo nível de saturação torna premente a construção de uma nova infra-estrutura aeroportuária na região que permita aliviar a pressão sobre o actual Aeroporto Humberto Delgado. A banalização do transporte aéreo trouxe novas e facilitadas opções de deslocação internacional, mas acentua desigualdades territoriais em face das assimetrias de acessibilidade aos principais aeroportos○ Medida # 4.7: Alargar as infra-estruturas físicas de conexão internacional<ul style="list-style-type: none">■ Reforço da capacidade das redes de infra-estruturas, adaptando-as à pressão de tráfego no sistema portuário, através inevitavelmente da construção de novos terminais nos portos de Leixões, Lisboa e Sines, e aeroportuário, nomeadamente através da construção de uma nova infra-estrutura aeroportuária na região de Lisboa que dê resposta rápida à necessidade de alívio do actual Aeroporto Humberto Delgado○ Objectivos Operacionais<ul style="list-style-type: none">■ Aumentar/adequar/optimizar a capacidade portuária e aeroportuária;■ Melhorar as condições de desenvolvimento dos <i>hubs</i> portuários e aeroportuários.○ Modelo Territorial<ul style="list-style-type: none">○ O Modelo Territorial previsto no PNPOT “estabelece um compromisso de organização do território reconhecendo o valor dos recursos e da diversidade territorial e antevendo a necessidade de adaptação às mudanças críticas emergentes. Deve por isso traduzir os desafios territoriais	



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

			<p><i>enunciados, contribuindo para aumentar a capacidade de resiliência dos diferentes territórios num quadro de coesão territorial”.</i></p> <ul style="list-style-type: none">○ Assim, o Modelo Territorial representa a tradução espacial da estratégia de desenvolvimento do País, para o qual concorre um conjunto de sistemas que irão informar o ordenamento do território. Para tal, o Modelo Territorial apoia-se em cinco sistemas territoriais fundamentais: o Sistema Natural, o Sistema Urbano, o Sistema Social, o Sistema Económico e o Sistema de Conectividade — e identifica, num quadro prospectivo, os territórios especialmente vulneráveis às mudanças críticas, que importam contrariar.○ Releva para efeitos da localização do aeroporto, o Sistema Urbano. Neste sentido, o Sistema Urbano previsto no PNROT “<i>baseia-se numa estratégia de reforço do policentrismo enquanto modelo territorial. A construção deste sistema urbano policêntrico deve reforçar o desenvolvimento urbano e a integração entre territórios (relações interurbanas e rurais-urbanas) de forma a atenuar as disparidades socioeconómicas inter e intra-regionais. O reforço horizontal e vertical das interacções no âmbito do sistema urbano depende de uma distribuição de equipamentos e serviços que atenda às especificidades e níveis de especialização de cada um dos espaços urbanos.</i>”○ Com efeito, o sistema urbano nacional organiza-se em torno dos seguintes elementos:<ul style="list-style-type: none">g) Os centros urbanos, que estruturam a organização do território e garantem uma oferta diversificada de funções urbanas;h) Os subsistemas territoriais que articulam relacionamentos de proximidade e são o suporte da equidade territorial na prestação de serviços de interesse geral;i) Os corredores de polaridades, que proporcionam o desenvolvimento de eixos favoráveis à cooperação e à integração entre diferentes territórios.○ Assim, à luz do sistema urbano do modelo territorial previsto no PNROT a área de localização proposta situa-se num corredor rodoviário e encontra-se enquadrada nos subsistemas territoriais a valorizar (i.e., “<i>subsistemas com níveis elevados de polarização, morfotipologias urbanas muito diversificadas e problemas de sustentabilidade e mobilidade. São subsistemas que</i>
--	--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

			<p>têm um papel crescente na criação de riqueza e onde é imperativo desencadear um planeamento mais integrado e sustentável, com base em estratégias mais colaborativas. A intensificação das deslocações em determinados territórios evidencia a concentração geográfica das oportunidades, do emprego e da oferta de serviços. São subsistemas territoriais com grande capacidade de atracção e que influenciam a configuração do sistema urbano nacional e que, por isso, podem capitalizar as oportunidades de desenvolvimento decorrentes da urbanização”).</p>
		Plano/Programa Regional de Ordenamento do Território (PRPOT)	<ul style="list-style-type: none">• Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (“PROTAML”) - Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2002. Nota: Abrange o Município do Montijo. Apesar de não fazerem parte da AML e do âmbito territorial do PROTAML, o concelho de Benavente, na margem sul, e os concelhos de Alenquer, Arruda dos Vinhos, Sobral de Monte Agraço e Torres Vedras, na margem norte, integraram também os estudos do PROTAML, ainda que as referências a estes territórios não sejam vinculativas. Procurou-se deste modo efectuar uma melhor articulação da AML com o Vale do Tejo e com o Oeste.• Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (“PROTOVT”) - Resolução do Conselho de Ministros n.º 64-A/2009, de 25 de Junho, rectificada pela Declaração de Rectificação n.º 71-A/2009. Abrange apenas o Município de Benavente.
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a	<ul style="list-style-type: none">• PROTAML Não, no que toca à localização do aeroporto no CTA. Sim, no que toca ao novo aeroporto em geral, embora com a antiga localização (OTA).



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

		<p>Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?</p> <p>Em caso afirmativo, quais?</p>	<p>• PROTOVT</p> <p>Sim, quanto à localização do aeroporto no CTA e quanto ao novo aeroporto em geral.</p> <p>PROTAML</p> <p>Construção do Novo Aeroporto Internacional no Carregado-OTA.</p> <p>Orientações sectoriais</p> <p>1.2.1.6 — As grandes obras públicas previstas no Plano (por exemplo, o novo aeroporto de Lisboa, a nova travessia do Tejo e as plataformas logísticas) são indutoras de comportamentos do mercado de solos, da urbanização e da construção no sentido de se apropriarem de condições favoráveis nos nichos de mercado criados e das mais-valias introduzidas — desde já com o PROTAML e com a revisão dos PDM e restantes PMOT e, a prazo, com a realização das obras públicas previstas. Assim, importa que a Administração se antecipe, adquirindo, pelo menos, os solos necessários às suas realizações.</p> <p>PROTOVT</p> <p>Durante a elaboração do PROTOVT foi tomada pelo Governo a decisão de localização do novo aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete. Nessa medida, foi efectuada uma revisão dos cenários de desenvolvimento inicialmente considerados e uma recontextualização dos efeitos do aeroporto e actividades conexas no modelo territorial da região, em particular no que se refere às acessibilidades e mobilidade, ao acolhimento empresarial, ao sistema urbano e ao sistema ambiental, conseguindo-se, assim, garantir a plena actualidade e eficácia do plano.</p> <p>CAPÍTULO I / Introdução</p> <p>Enquadramento Legal</p> <p>A Resolução de Conselho de Ministros n.º 30/2006, de 23 de Março, determinou a elaboração do Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo. Esta resolução estabelece o ponto de partida para a definição da visão, objectivos estratégicos e modelo de desenvolvimento territorial para a região. A</p>
--	--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

		<p>Resolução de Conselho de Ministros n.º 30/2006, de 23 de Março, no seu n.º 2, salienta que o PROT OVT deve contemplar:</p> <p>(...)</p> <p>b) A inserção destes territórios nas dinâmicas de afirmação da região de Lisboa e Vale do Tejo no contexto das grandes regiões capitais europeias e de valorização do seu potencial de interface entre a Europa e o mundo;</p> <p>c) A integração, do ponto de vista estratégico, funcional e territorial, do <u>novo aeroporto de Lisboa</u>, enquanto plataforma de mobilidade e motor de desenvolvimento da actividade económica e social, numa perspectiva de afirmação, valorização e estruturação do conjunto da região.</p> <p>CAPÍTULO I / 2 — Prioridades e Desafios</p> <p>O PROT OVT define as estratégias de base territorial para o desenvolvimento do Oeste e Vale do Tejo, contemplando, designadamente:</p> <p>(...)</p> <p>c) A integração, do ponto de vista estratégico, funcional e territorial, do novo aeroporto de Lisboa, enquanto plataforma de mobilidade e motor de desenvolvimento da actividade económica e social, numa perspectiva de afirmação, valorização e estruturação do conjunto da Região.</p> <p>CAPÍTULO II / Visão para a Região</p> <p>Síntese do Diagnóstico</p> <p>[Oportunidades] <u>Construção do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete e da Linha de Alta Velocidade ferroviária</u>, alavancando o desenvolvimento de actividades económicas, com particular vocação para a área da logística</p> <p>[Pontos Fracos] <u>Construção do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete</u>, como um novo foco de poluição, fragmentação e/ou degradação de áreas naturais e semi-naturais, exercendo igualmente maior pressão nos consumos</p> <p>Dos Cenários à Visão</p> <p>Na construção dos cenários sobre o Oeste e Vale do Tejo foram assim encontradas três incertezas cruciais que deram origem a outros tantos eixos de contrastação:</p>
--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

		<p>(...)</p> <p>c) <u>Eixo de Contrastão 3</u>: O modo como for concretizada a nova relação entre a organização territorial da Área Metropolitana de Lisboa e o Oeste e Vale do Tejo, em consequências das decisões de localização de grandes infra-estruturas de âmbito nacional e metropolitano, associadas à decisão de <u>localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete</u>.</p> <p>Para o <u>Eixo de Contrastão 3</u> estudaram-se as duas configurações: a) Conexão — é uma configuração em que o Oeste e Vale do Tejo é beneficiado por um novo desenho de acessibilidades, nomeadamente ferroviárias na Região de Polarização Metropolitana, na sequência da decisão de localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete; benefício em termos de maior articulação interna e de maior centralidade nacional; b) Separação — é uma configuração em que o Oeste e Vale do Tejo no seu conjunto não ganha maior centralidade graças aos investimentos estruturantes da Região de Polarização Metropolitana, e em que as suas duas componentes — Oeste e Vale do Tejo — seguem caminhos separados, com os impactos do Novo Aeroporto de Lisboa a serem sobretudo sentidos no Vale do Tejo e na Península de Setúbal e menos no Oeste. Para clarificar as configurações (eixo de contrastão 3/incerteza 3) houve que identificar as incertezas específicas que ainda existem em torno de um conjunto de infra-estruturas, para além do Novo Aeroporto de Lisboa, que irão ter impacto na organização do território da Área Metropolitana de Lisboa e no seu relacionamento com os espaços circundantes. Estão nesse caso os três cenários (Figura 4).</p>
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

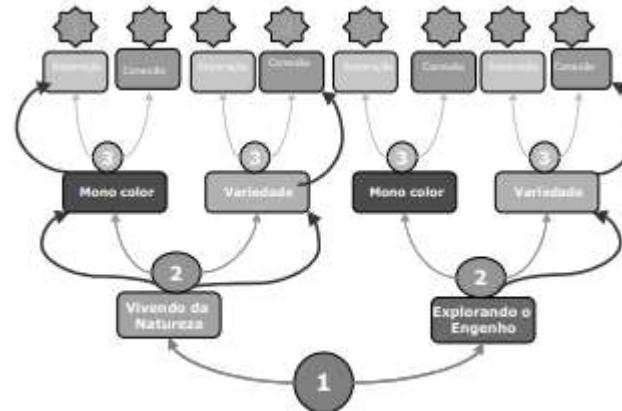


Figura 4 — Os Cenários

O Cenário 1, Vivendo da Natureza, Monocolor e Separação (Quadro 1) é, dos três, aquele em que a Região mais se especializaria no turismo assente na exploração de amenidades e em actividades de lazer, que “expulsariam” gradualmente muitas das actividades agrícolas mercantis da Região. É também um Cenário de exigências limitadas quanto à sustentabilidade — ultrapassada pela preocupação de atractividade a curto prazo para actividades turísticas pouco sofisticadas.

A falta de investimento na qualificação e atracção de recursos humanos altamente qualificados para o Oeste e Vale do Tejo dificultaria a dinâmica policêntrica da região ao tornar mais difícil a afirmação de actividades diferenciadoras entre as principais cidades.



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete****QUADRO 2****As três características estruturantes do Cenário 1**

Vivendo da Natureza	Configuração em que predominam as actividades assentes na exploração de recursos naturais e ambientais, nomeadamente das que estão associadas à captação da renda fundiária; a Região é fortemente transformada pelo investimento turístico centrado na exploração de amenidades (clima, mar e paisagem) e pelo forte crescimento da procura de residências secundárias, sobretudo na sub-região Oeste; é um Cenário de fraca qualificação de recursos humanos.
Monocolor	Configuração em que predominam as actividades baseadas na agricultura e florestas orientadas para o mercado, sobretudo interno, localizadas nos terrenos com maior aptidão e captando o essencial dos apoios públicos, deixando vastas zonas do território da Região sem funções e em risco de abandono.
Separação	Configuração em que o Oeste e Vale do Tejo no seu conjunto não ganha maior centralidade graças aos investimentos estruturantes da Região de Polarização Metropolitana, e em que as suas duas componentes — Oeste e Vale do Tejo — seguem caminhos separados, com os impactos do Novo Aeroporto de Lisboa a serem sobretudo sentidos no Vale do Tejo.

O Cenário 2, Vivendo da Natureza, Variedade e Conexão (Quadro 3) é, tal como o Cenário 1, caracterizado pelo papel motor do turismo centrado nas amenidades e nos recursos naturais. Mas haveria, simultaneamente, uma aposta na sustentabilidade ambiental e no enriquecimento da atractividade turística apoiando-se em valências ligadas à natureza ou a actividades tradicionais da Região. Este Cenário aponta para uma maior articulação entre Oeste e Vale do Tejo e do conjunto dos dois ao Novo Aeroporto de Lisboa, resultante dos investimentos ferroviários e rodoviários considerados.



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete****QUADRO 3****As três características estruturantes do Cenário 2**

Vivendo da Natureza	Configuração em que predominam as actividades assentes na exploração de recursos naturais e ambientais, nomeadamente das que estão associadas à captação da renda fundiária; a região é fortemente transformada pelo investimento turístico centrado na exploração de amenidades (clima, mar e paisagem) e pelo forte crescimento da procura de residências secundárias, sobretudo no Oeste; os factores de atracção turística para além das amenidades restringem-se aos que são herdados da tradição ou da história natural da região.
Variedade	Configuração em que a agricultura e o espaço rural são vistos na óptica da multifuncionalidade e em que o essencial dos apoios públicos se dirige à consolidação de funções de sustentabilidade ambiental e ao desenvolvimento de novas competências e em que as actividades orientadas para o mercado se afirmam pelos factores de competitividade que conseguem criar.
Conexão	Configuração em que o Oeste e Vale do Tejo é beneficiado por um novo desenho de acessibilidades, nomeadamente ferroviárias na Região de Polarização Metropolitana, na sequência da decisão de localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete; benefício em termos de maior articulação interna e de maior centralidade nacional.

O Cenário 3, Explorando o Engenho, Variedade e Conexão (Quadro 4) é, acima de tudo, um Cenário em que a Região apostaria para o seu desenvolvimento na atracção de actividades com forte intensidade de competências, conhecimento e criatividade, bem como numa maior diversificação dos factores de atracção turística para além das amenidades. É também um Cenário de exigência de sustentabilidade, com destaque para a urbanização controlada, a valorização de terrenos com vocação agrícola e ambiental e a mobilidade sustentável na Grande Lisboa. Traduz igualmente uma aposta no desenvolvimento de serviços de acolhimento para além do turismo e na dinamização deste por via da persistente construção de um “capital simbólico” assente no património histórico e não na natureza, embora esta forneça as amenidades que o viabilizam. É um Cenário de forte articulação interna e maior conectividade internacional da Região Oeste e Vale do Tejo por via de boas ligações rodo e ferroviárias ao Novo Aeroporto de Lisboa.



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete****QUADRO 4****As três características estruturantes do Cenário 3**

Explorando o Engenho	Configuração em que a região desenvolve um forte potencial turístico, com uma componente chave no património histórico e nas actividades conexas; mas em que se desenvolvem um conjunto de outras actividades de serviços, criativas e industriais em que é essencial o conhecimento e acumulação de competências tecnológicas.
Variedade	Configuração em que a expansão da edificação e urbanização é travada em áreas bem delimitadas, não comprometendo terrenos de elevada valia agrícola e ambiental e em que a agricultura e o espaço rural são vistos na óptica da multifuncionalidade e em que o essencial dos apoios públicos se dirige à consolidação de funções de sustentabilidade ambiental e ao desenvolvimento de novas competências e em que as actividades orientadas para o mercado se afirmam pelos factores de competitividade que conseguem criar.
Conexão	Configuração em que o Oeste e Vale do Tejo é beneficiado por um novo desenho de acessibilidades, nomeadamente ferroviárias na Região de Polarização Metropolitana, na sequência da decisão de localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete; benefício em termos de maior articulação interna e de maior centralidade nacional.

Em síntese, o Cenário 1 pode ser considerado como o cenário tendencial, nomeadamente se algumas das estratégias sectoriais recentemente definidas (por exemplo para área do desenvolvimento rural ou do tratamento de efluentes) se revelarem de difícil implementação por escassez de meios financeiros ao dispor do sector público ou de conflito entre as orientações que definem e as forças de mercado que tomarão as principais decisões. É um Cenário preocupante, atravessado por crescentes tensões entre as funções de charneira de articulação territorial e de coroa verde e base de produção agrícola que a Região pode revestir. É também um Cenário de crescente separação entre as dinâmicas do Oeste por um lado e do Vale do Tejo, por outro. De todos os cenários este é o único que se apresenta com uma avaliação ambiental estratégica global negativa.

O Cenário 2 é caracterizado por uma melhoria em termos de sustentabilidade, a articulação interna entre o Oeste e o Vale do Tejo e conectividade internacional reforçada, mantendo o turismo centrado na exploração das amenidades e recurso naturais como segmento dominante e motor de crescimento.

O Cenário 3 marca uma clara mudança face aos Cenários anteriores pela maior expressão de actividades intensivas em conhecimento e criatividade e por um turismo mais diverso na sua oferta, apresentando ao



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

		<p>mesmo tempo as características de sustentabilidade, articulação interna e conectividade internacional reforçada do Cenário 2.</p> <p>Visão para a Região Oeste e Vale do Tejo</p> <p>De acordo com o PNROT, o Oeste e Vale do Tejo está plenamente integrado na grande região funcional de Lisboa e a relação com a Área Metropolitana de Lisboa constitui um elemento basilar do seu desenvolvimento. Se por um lado, o Oeste e a Lezíria se apresentam como as áreas de expansão natural da Área Metropolitana de Lisboa e oferecem alternativa de localização metropolitana (por exemplo, de equipamentos e de pessoas), por outro lado, o Médio Tejo, pela sua posição geográfica e património natural (reforçado pela presença de recursos hídricos estratégicos para a Área Metropolitana de Lisboa), possui importantes oportunidades de desenvolvimento. Refere ainda o PNROT que esta Região é tradicionalmente estruturada por dois grandes eixos radioconcéntricos (A8/Linha do Oeste e A1) convergindo para Lisboa, atenuando-se a separação entre as duas sub-regiões com a criação de novas acessibilidades proporcionadas pelos eixos A15 e IC9, 10 e 11 reforçando a mobilidade interna regional. Entretanto, a localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete, proporciona uma extraordinária oportunidade para deslocalizar para o interior os eixos de urbanização, logística e desenvolvimento, tradicionalmente localizados na faixa litoral (A8 e A1).</p> <p>Dando prioridade à construção do IC3 (Almeirim/ Chamusca/ Tomar) e à construção de uma ligação ferroviária entre o Novo Aeroporto de Lisboa e a linha do Norte (Cartaxo/ Santarém), eventualmente aproveitando parte do canal da linha de Setil, cria-se um novo eixo de desenvolvimento na margem esquerda do Tejo entre a Península de Setúbal e a Chamusca, ligando, em sequência, à zona do Entroncamento/V. N. Barquinha, com ramificação, por um lado, para Tomar/Coimbra e, por outro, para a Beira Interior. Neste quadro de acessibilidade, os novos e futuros eixos viários e ferroviários colocarão Santarém num ponto estratégico de confluência, facto que poderá reforçar o seu papel de centralidade regional. Assim, é proposto no PROT OVT, o estudo e viabilização de construção de uma linha ferroviária (convencional) entre o Novo Aeroporto de Lisboa e a Linha do Norte, no Vale de Santarém, com eventual prolongamento à Linha do Oeste, nas Caldas da Rainha (Figura 5).</p>
--	--	---



CTI – PT6
Relatório Preliminar
Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

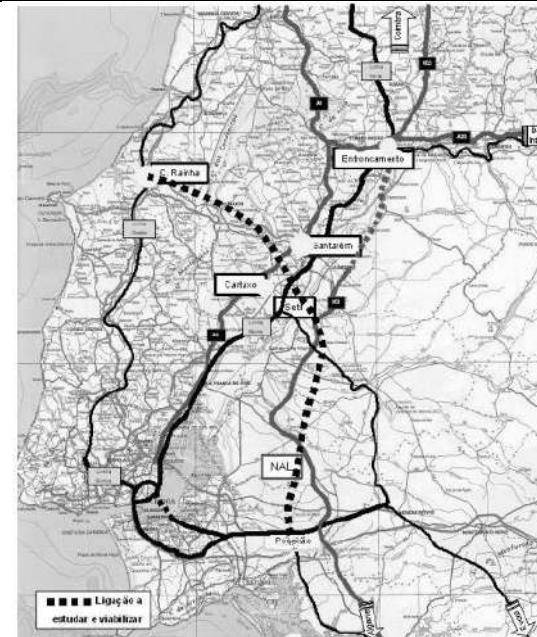


Figura 5 — Eixos de Desenvolvimento

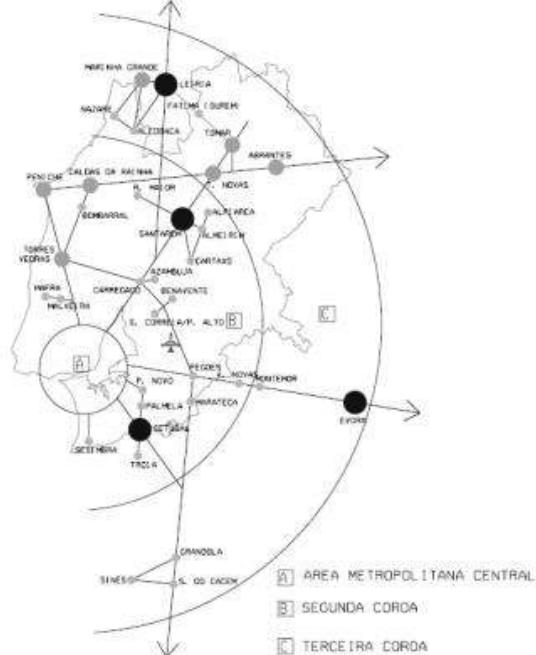
Em síntese, a Região Oeste e Vale do Tejo encontra-se integrada na área de polarização funcional da Área Metropolitana de Lisboa (Figura 6) e a proximidade e localização do Oeste e Vale do Tejo, relativamente à Área Metropolitana de Lisboa, representa uma disponibilidade de significativos recursos estratégicos, mas também uma vulnerabilidade à lógica de desenvolvimento e expansão metropolitanas.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete



Fonte: PROT AMI. (adaptado)
Figura 6 — Região de Polarização Metropolitana

O Oeste e Vale do Tejo constituirá, simultaneamente, uma charneira de articulação entre a Área Metropolitana de Lisboa, o Centro e o Norte do país (Figura 7), por um lado, e o Alentejo e Beira Interior, por outro, acolhendo actividades produtivas, logísticas e fornecendo serviços à comunidade, suportadas por uma rede urbana polinucleada, plenamente consolidada e integrada no sistema de polarização metropolitana de Lisboa e Vale do Tejo. A localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete (Benavente) proporciona um forte reforço da integração do Oeste e Vale do Tejo com a Região do Alentejo.



CTI – PT6

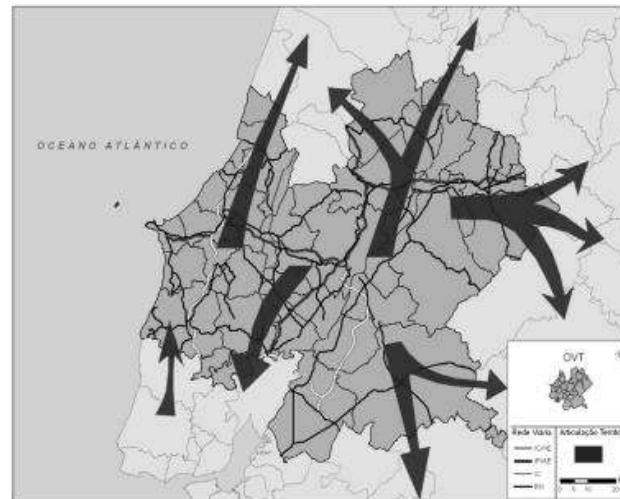
Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

Figura 7 — O Oeste e o Vale do Tejo como charneira de articulação territorial.

A par dessa função, o Oeste e Vale do Tejo deverá assumir-se como a coroa verde da área metropolitana central, preservando e valorizando os sistemas naturais internos, promovendo o robustecimento da economia regional e as actividades e produtos verdes (agro-florestais e energias renováveis). O Oeste e o Vale do Tejo integrados, com um ambiente como factor de bem-estar e oportunidade mas, também, de coesão territorial, onde a identidade regional é permanentemente aprofundada.

Este horizonte de progresso será materializado, fundamentalmente, através: a) Da construção de um conjunto de novas infra-estruturas de reforço das acessibilidades externas (o Novo Aeroporto de Lisboa, a nova travessia do Tejo e o TGV) que constituirão uma oportunidade para a criação de novas actividades produtivas e logísticas de elevado valor acrescentado e o significativo reforço da internacionalização da economia da região; b) De uma aposta na monitorização ambiental, na eficiência energética e na mobilidade sustentável; c) Do desenvolvimento turístico e de lazer, em particular de novas modalidades de turismo — turismo



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

		<p>residencial, eventos, MICE (congressos, eventos, incentivos); estágios desportivos, turismo de natureza, saúde e bem-estar (termas), <i>touring</i> cultural e paisagístico, golfe, desportos náuticos, etc.); d) Da estruturação de uma rede urbana polinucleada e qualificada em termos urbanísticos e de serviços às pessoas e às empresas, designadamente novos serviços de investigação e tecnologias (Institutos Politécnicos); e) Da abertura de um novo eixo de desenvolvimento na margem esquerda do Tejo; f) De uma promoção de actividades e produções economicamente competitivas e ecologicamente sustentáveis (verdes) — hortícolas, frutas, outras culturas de regadio, vinho, azeite, cortiça e outros produtos agrícolas e florestais de qualidade e energias renováveis.</p> <p>CAPÍTULO III / Opções Estratégicas de Base Territorial</p> <p>Eixos Estratégicos</p> <p>A visão estratégica do PROT OVT encontra-se em sintonia com as 13 Opções para o Desenvolvimento do Território definidas no PNROT⁴⁴³.</p> <p>Opções para o Desenvolvimento do Território do PNROT para a Região Oeste e Vale do Tejo</p> <p>Clarificar os cenários de organização do território decorrentes da localização do novo aeroporto internacional de Lisboa, tomar medidas que minimizem os efeitos perversos da eventual especulação fundiária e implementar os programas estruturantes que optimizem o seu impacte territorial.</p> <p>(...)</p> <p>2 – Modelo Territorial</p> <p>Esquema Global</p> <p>O Modelo Territorial, enquanto esquema global de ordenamento, traduz espacialmente as Opções Estratégicas de Base Territorial (OEBT) e orienta a reconfiguração espacial e funcional do Oeste e Vale do Tejo. O Modelo Territorial delineado visa a consolidação interna do território aproveitando as características e potencialidades específicas das subunidades que o compõem, no enquadramento das oportunidades globais identificadas pelo exercício de cenarização efectuado, e fomenta a sua afirmação externa, contextualizada numa trajectória de desenvolvimento positivo da grande região metropolitana de Lisboa onde se insere. Situando-se entre as</p>
--	--	--

⁴⁴³ Esta referência ao PNROT reporta-se ao PNROT aprovado pela Lei n.º 58/2007, de 4 de Setembro, revogado pela já mencionada Lei n.º 99/2019, de 5 de Setembro.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

			<p>Regiões Centro e Alentejo e a Área Metropolitana de Lisboa, o Oeste e Vale do Tejo é um território que beneficia de uma rede de infra-estruturas densa, acolhendo actividades produtivas, logísticas e de serviços assente numa rede solidária e competitiva de centros urbanos e pólos de actividade económica, e afirmando as especializações regionais no quadro de contextos mais alargados. O Modelo Territorial promove o incremento da conectividade entre os centros urbanos, através da integração em rede das suas infra-estruturas e serviços de transportes, energia e comunicações — a sua convergência em pontos estratégicos do território, nomeadamente em centros urbanos ou nas suas proximidades, é típica das economias avançadas. Apostando na oferta de melhores condições de deslocação para as pessoas e empresas, ou mesmo, na efectiva redução de deslocações, diminuem os impactes dos transportes no ambiente e aumenta a qualidade dos serviços prestados.</p> <p>O seu posicionamento estratégico e as inúmeras potencialidades ambientais, arqueológicas, culturais, paisagísticas e produtivas suscitam expectativas e interesses vários, que é necessário antever, no sentido de valorizar os pontos fortes e atenuar as ameaças. A posição geográfica do Oeste e Vale do Tejo, em associação com as especificidades dos seus sistemas naturais e patrimoniais, permite-lhe simultaneamente ambicionar um papel diferenciador na Região de Polarização Metropolitana, de preservação e valorização dos sistemas ecológicos. Assim o Oeste e Vale do Tejo associa-se ao desenvolvimento de actividades ligadas aos “produtos verdes” regionais (horto-frutícolas, energias renováveis, biocombustíveis) e assente numa estrutura ecológica hierarquizada que assegura a sustentabilidade do território e estabelece elevados padrões de qualidade de vida. Território marcado por um vasto património natural, pelas amenidades climáticas e pela riqueza de recursos, tem na água e nas energias renováveis um enorme potencial de reservas naturais e de recursos estratégicos (com grande margem de crescimento no aproveitamento), a base do sistema natural regional, do tecido económico e social e da rede policêntrica de centros urbanos. O Oeste e Vale do Tejo é um espaço de diversidade, privilegiado na articulação económica nacional e ibérica, dotado de pólos de actividade económica e de uma rede equilibrada de cidades médias adequada a estabelecer relações fortes com as áreas rurais. Em consonância com os Eixos Estratégicos assumidos pelo PROT que preconizam um desenvolvimento</p>
--	--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

		<p>regional equilibrado e integrado, o Modelo Territorial assenta em três sistemas fundamentais: o sistema urbano e de competitividade; o sistema ambiental e o sistema de mobilidade. Sistemas Estruturantes O Esquema do Modelo Territorial do Oeste e Vale do Tejo (Figura 8) assenta em três sistemas estruturantes: i) O sistema urbano e de competitividade é suportado por um conjunto de centralidades articuladas em subsistemas urbanos que orientam, organizam e reforçam a rede urbana regional e por uma malha de áreas de localização empresarial que, aproveitando as dinâmicas instaladas e emergentes, promovem o desenvolvimento de actividades âncora fortemente mobilizadoras de recursos de conhecimento e de tecnologia avançada e com elevado potencial internacionalização. Esta armadura de centros urbanos e pólos empresariais polariza o espaço regional, estabelece os principais eixos de articulação e sinergia com os territórios exteriores ao Oeste e Vale do Tejo e suporta, do ponto de vista funcional, uma matriz difusa de actividades produtivas de elevado valor e afirmação competitiva ligadas às fileiras da produção agrícola e florestal, organizadas em extensas áreas de vocação e desenvolvimento sectorial especializado, bem como as ligadas a exploração especializada de recursos naturais. A estruturação da rede urbana e vitalidade económica da matriz rural do Oeste e Vale do Tejo, associada à qualidade dos seus recursos patrimoniais e culturais à elevada qualidade ambiental e paisagística do território, posiciona a região num patamar de grande atraktividade para o Turismo, o Lazer e o Recreio, num registo de complementaridade com outras actividades e reforça o seu potencial de desenvolvimento. ii) O sistema ambiental é traduzido no modelo territorial pela Estrutura Regional de Protecção e Valorização Ambiental (“ERPVA”), incluindo os recursos hídricos, o litoral, o solo e a paisagem, bem como a temática da energia e as áreas de risco. O sistema ambiental identifica os recursos e valores mais significativos do Oeste e Vale do Tejo, visando a manutenção, valorização e promoção dos bens e serviços fundamentais para a qualificação territorial e para qualidade de vida das populações, a redução das situações de risco e do impacto de eventos, bem como o contributo para a melhoria da qualidade ambiental geral por via da racionalização da produção energética e da promoção de maior eficiência dos consumos. Nesta perspectiva, a aposta do modelo territorial preconiza o apoio à diversidade do apropriação energética (explorando o potencial das energias renováveis) e a transição para uma economia regional de baixo carbono. iii) O sistema de mobilidade preconizado para o Oeste e Vale do Tejo</p>
--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

assenta na rede de infra-estrutura físicas rodo-ferroviárias existentes e num conjunto de propostas que visam o reforço da malha existente. Pretende-se o completamento da rede viária principal programada e a melhoria das condições de acessibilidade proporcionadas pela ferrovia, mediante a modernização de linhas existentes e a construção de troços de conexão que visam a melhoria significativa da conectividade da rede e o incremento da utilização do modo de transporte ferroviário, no contexto da promoção do transporte público em detrimento do transporte individual. A decisão governamental de localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete veio impor uma nova abordagem às redes de acessibilidade no sentido do reposicionamento dos territórios da margem esquerda a Sul do Sorraia.

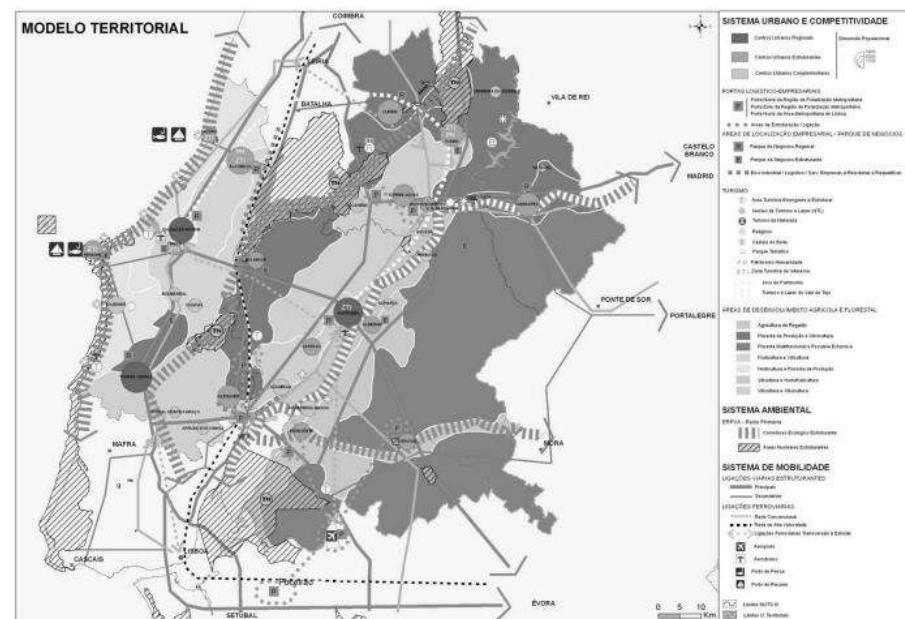


Figura 8 — Esquema Global de Modelo Territorial para o Oeste e Vale do Tejo.

O Sistema Urbano e a Competitividade



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

		<p>A diversidade de dinâmicas e contextos territoriais — mais ou menos densos, predominantemente agro-silvo-pastorís ou florestais, com maior ou menor atractividade turística, ou com proximidade à Metrópole de Lisboa ou aos grandes eixos de acessibilidade — determinam paisagens muito diferenciadas no Oeste e Vale do Tejo e articulações e dinâmicas urbano/ rurais muito distintas que é crucial ordenar e potenciar em função de um modelo territorial ao serviço de uma estratégia complexa mas inovadora. Dimensionar o crescimento urbano em função dos aglomerados e do contexto em que os centros urbanos se desenvolvem é uma das prioridades do modelo territorial. A proximidade dos corredores de acessibilidade e desenvolvimento, a vizinhança e a relação com o litoral, a especialização funcional e a hierarquia dos centros urbanos e as características potenciais das envolventes (turísticas, industriais, agrícolas e florestais) contextualizam o sistema urbano e estabelecem dinâmicas, morfologias e características urbanas muito diferenciadas, que é necessário articular. Na região do Oeste e Vale do Tejo são claras as inter-relações causais entre dinâmicas de urbanização e as características infra-estruturais, ambientais e económicas. A proximidade do litoral, as dinâmicas de industrialização difusa, o reforço das redes viárias arteriais e capilares e a maior acessibilidade à metrópole de Lisboa determinaram processos de urbanização muito activos. Os conflitos de uso do solo entre a urbanização e as actividades agrícolas e florestais manifestam-se notoriamente, dados os potenciais turísticos e agro-florestais e a atractividade residencial e empresarial.</p> <p>O Oeste tem um modelo de povoamento com elevada dispersão, que se relaciona com a dimensão da propriedade e a forma típica de organização em torno de casais, sobressaindo claramente os centros urbanos de Caldas da Rainha e Torres Vedras, e ainda Alcobaça, Peniche e um conjunto de núcleos urbanos de menor dimensão. O litoral torna esta área fortemente atractiva, designadamente para a segunda residência. O IC2 (antiga EN1) surge a marcar a estrutura de localização de actividades, emergindo ao longo deste eixo as manchas urbano-industriais de Rio Maior, Benedita, Pataias e Maceira, que se prolongam para Norte, em direcção à Batalha e ao eixo de Leiria-Marinha Grande. O potencial hortícola, frutícola, vinícola e de produção florestal favoreceu a dispersão do povoamento justificando a necessidade de promover a aglomeração e a colmatação da mancha urbana e de fomentar a concentração das actividades empresariais e a inter-relação com as infra-estruturas existentes. No Médio Tejo sobressaem os núcleos urbanos de Tomar, Torres Novas,</p>
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

		<p>Entroncamento e Abrantes e o eixo Fátima-Ourém. Entre os aglomerados de Torres Novas, Tomar, Fátima e Ourém denota-se uma forte dinâmica e dispersão do povoamento. Distingue-se um eixo de acolhimento empresarial que se prolonga de Alcanena- -Torres Novas, passando pelo Entroncamento-Vila Nova de Barquinha até Abrantes, onde proliferam actividades industriais e a logística de abastecimento à metrópole de Lisboa. Esta estrutura urbana e de actividades mostra uma forte articulação para Norte e para o eixo Vilar Formoso- -Salamanca-Valladolid. Na Lezíria, não obstante Santarém sobressair, existe um conjunto considerável de pequenos núcleos que se prolongam ao longo das margens do Tejo. A agricultura de regadio e as extensas áreas de viticultura e olivicultura colidem por vezes com processos de urbanização dispersa, que nem sempre promovem a aglomeração e a qualidade urbanística. No Sorraia, destacam-se Porto Alto, Samora Correia e Benavente, e ainda Salvaterra de Magos e Coruche. Na Charneca o povoamento surge mais concentrado, apesar da pequena dimensão dos aglomerados urbanos. Num contexto rural de menor densidade populacional, um modelo de povoamento mais concentrado convive com uma floresta multifuncional (montado) e uma pecuária extensiva. Ao eixo de maior conectividade com a Área Metropolitana de Lisboa corresponde a mais elevada concentração de actividades económicas que se relacionam directamente com a base económica da capital. Com efeito, proliferam na margem direita do Tejo, actividades industriais e da logística, nomeadamente em Alenquer, Carregado, Vila Nova da Rainha e Azambuja e, na margem esquerda, o eixo Porto Alto/ Samora Correia/ Benavente. Estes eixos urbano-industriais, particularmente o da margem esquerda, assumirão uma posição de destaque com o Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete. A localização do Novo Aeroporto de Lisboa, no território de Benavente e envolvendo os territórios próximos, designadamente Coruche e Salvaterra de Magos, em articulação com a plataforma Logística do Poceirão e com o corredor Lisboa –Madrid, irá trazer um novo desafio ao ordenamento territorial de toda a actividade logística e empresarial aeroportuária.</p> <p>(...)</p> <p>Estrutura Urbana</p> <p>Articulação Inter-Regional</p>
--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

		<p>Na dimensão inter-regional, a localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete reposicionou o Oeste e Vale do Tejo na Região de Polarização Metropolitana. Neste contexto, o sistema urbano estrutura-se em torno de uma aglomeração metropolitana de nível nacional. Por isso, a evolução do sistema urbano do Oeste e Vale do Tejo deve ser ponderada a esta escala e com este enquadramento. Isto significa, que os centros urbanos do Oeste e Vale do Tejo devem reforçar o seu posicionamento relativamente ao sistema de centralidades metropolitanas, garantindo uma dinâmica e um carácter inovador que contribua, por um lado, para o ordenamento territorial de toda a Região Metropolitana e, por outro lado, para contrariar processos de difusão e desordenamento no Oeste e Vale do Tejo. Este reposicionamento vai também determinar novas formas de articulação urbana com as centralidades das regiões Centro e Alentejo adjacentes.</p> <p>(...)</p> <p>Estrutura Regional de Protecção e Valorização Ambiental (“ERPVA”)</p> <p>A ERPVA 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. Esta estrutura deverá permitir a manutenção da biodiversidade característica da Região e dos processos ecológicos fundamentais para a integridade dos seus ecossistemas sensíveis.</p> <p>A ERPVA é uma das componentes do modelo territorial, articulando-se com as demais na concretização da visão e das opções estratégicas para a região, tendo presente os seguintes aspectos fundamentais:</p> <ul style="list-style-type: none">a) O OVT possui recursos ecológicos, diversos e de elevada sensibilidade ecológica em bom estado de funcionamento;b) A Região possui muito boas condições para o desenvolvimento de actividades económicas de forma sustentável;c) São escassas as áreas consideradas selvagens ou naturais sem intervenção humana, pelo que assume particular relevância a relação estreita entre a actividade humana e a qualidade do suporte ecológico regional;
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

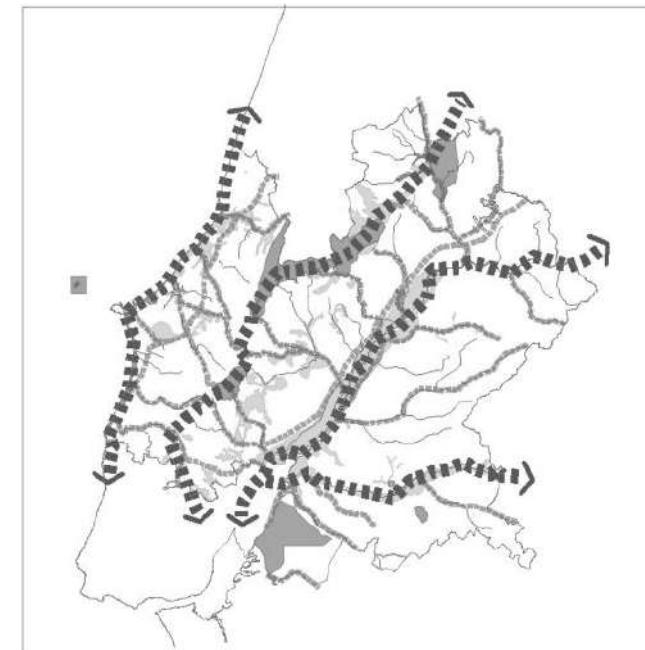
		<p>d) Grande parte dos sistemas ecológicos mais interessantes está associada ao funcionamento e às características dos sistemas agrícolas, agro-florestal e florestal, dependendo a sua conservação da manutenção desses usos, numa óptica de gestão sustentável dos recursos solo e água, promovendo o desenvolvimento da função produtiva de áreas estratégicas, de que se salientam os vales dos rios Tejo e Serraia e restantes baixas aluvionares da região;</p> <p>e) É possível definir uma hierarquia de áreas e valores ecológicos a nível regional de acordo com a importância relativa dos diferentes ecossistemas em presença.</p> <p>A ERPVA do Oeste e Vale do Tejo decorre da articulação da informação mais relevante de cada um dos sectores referidos anteriormente, que em conjunto com o sistema de povoamento e a localização das actividades económicas, permite a definição de uma estrutura ecológica coerente que garanta a sustentabilidade do território Oeste e Vale do Tejo. Os objectivos fundamentais da ERPVA passam, em primeiro lugar, pela manutenção e valorização dos principais recursos naturais, espaços agro-florestais e valores paisagísticos regionais mas também, pela sua articulação com os territórios envolventes, de modo a garantir o funcionamento global dos sistemas no território, numa lógica funcional e integradora das actividades.</p> <p>A ERPVA é constituída por uma rede hierarquizada de sistemas e subsistemas concretizada num conjunto de áreas nucleares e complementares e de corredores ecológicos. Estas áreas e estes corredores estão organizados em três níveis — Redes Primária, Secundária e Complementar — correspondentes com a importância que possuem na estruturação ambiental do território regional. A cada um destes três níveis estão associadas orientações estratégicas e normas orientadoras com diferentes graus de exigência em termos de ordenamento e gestão do território. As Áreas Nucleares compreendem, no essencial, um conjunto de paisagens notáveis com elevado interesse nacional e regional para a conservação da natureza e biodiversidade e com particular sensibilidade às actividades humanas. Estas áreas são articuladas entre si através de Corredores Ecológicos que têm como objectivo assegurar a continuidade dos processos ecológicos e favorecer os fluxos de indivíduos entre os diferentes sistemas.</p>
--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete



Legenda	
Rede Primária	CEE - Corredores Ecológicos Estruturantes ANE - Áreas Nucleares Estruturantes
Rede Secundária	CES - Corredor Ecológico Secundário ANS - Áreas Nucleares Secundárias

Figura 14 — Estrutura Regional de Protecção e Valorização Ambiental



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

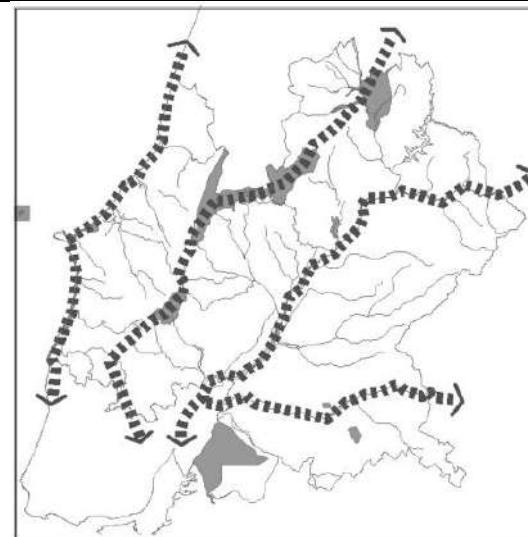
		<p>A Figura 14 inclui unicamente os elementos das Redes Primária e Secundária os quais apresentam escala e dimensão relevante para integrar um conjunto de áreas e corredores que estruturam e completam a ERPVA regional. A referência geográfica desta figura é indicativa e sem escala cartográfica, pelo que as orientações substantivas estão incluídas nas Normas Orientadoras deste PROT e devem ser transpostas para os instrumentos e decisões de planeamento de âmbito local e inter-municipal.</p> <p>As áreas e corredores identificados na ERPVA, com excepção das que têm estatuto legal definido, correspondem a áreas em que os valores em presença têm carácter dominante ainda que no seu interior possam existir áreas às quais se apliquem outros regimes ou estatutos de conservação. Esta orientação não obriga a que os usos do solo se mantenham estáticos nestes territórios mas sim que as alterações de uso do solo, decorrentes das dinâmicas territoriais instaladas, considerem como preocupação dominante e componente da decisão, as questões ambientais e os valores ecológicos em presença.</p> <p>ERPVA — Rede Primária</p> <p>A Rede Primária (Figura 15 e Quadro 5), o primeiro nível da ERPVA, inclui as principais unidades ecológicas que apresentam elevado valor natural e paisagístico e cujas prioridades de conservação são relevantes à escala europeia e nacional. É composta por Áreas Nucleares Estruturantes (ANE) articuladas entre si através de Corredores Ecológicos Estruturantes (CEE) de dimensão regional e nacional. As ANE incluem as áreas com estatuto de protecção legalmente definido, designadamente as áreas da Rede Nacional de Áreas Protegidas e as áreas classificadas no âmbito das Directivas Aves e Habitats — Directivas n.º 79/409/CEE, do Conselho, de 2 de Abril, e n.º 92/43/ CEE, do Conselho, de 21 de Maio, respectivamente “Sítios de Importância Comunitária” e “Zonas de Protecção Especial”, incluídas na Rede Natura 2000.</p>
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete



Legenda

- CEE - Corredores Ecológicos Estruturantes
- ANE - Áreas Nucleares Estruturantes

Figura 15 — Rede Primária da ERPVA

ERPVA — Rede Secundária

O segundo nível da ERPVA, Rede Secundária (Quadro 6 e Figura 16), tem como suporte fundamental valores ecológicos com relevância regional e intermunicipal, designadamente os que estão associados aos recursos hídricos superficiais ou subterrâneos, às baixas aluvionares e a áreas de elevado valor ecológico com dimensão relevante ao nível regional e local que não estão incluídas na Rede Nacional de Áreas Protegidas ou em áreas classificadas da Rede Natura 2000.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

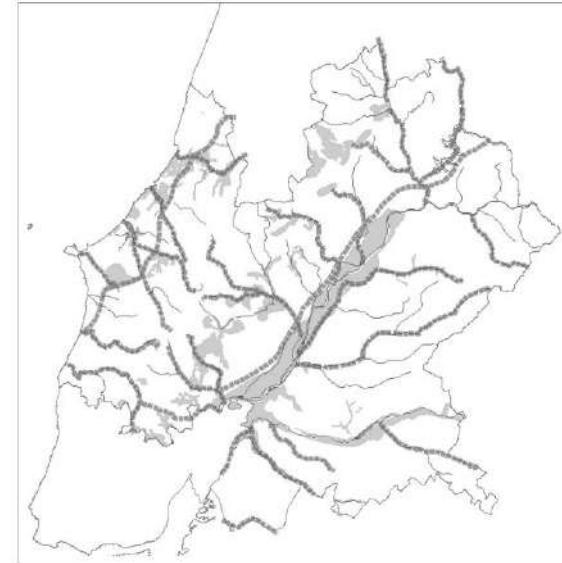
		<p>A Rede Secundária compreende Áreas Nucleares Secundárias (ANS) e Corredores Ecológicos Secundários (CES). As ANS englobam as áreas identificadas como espaços de elevado valor ecológico, cujos limites e valor de conservação devem ser objecto de estudo detalhado e posterior classificação ao nível municipal ou intermunicipal. Estas áreas incluem os matos, matagais e as zonas húmidas mais significativas, destacando-se a título de exemplo o Planalto das Cesaredas, a Lagoa de Óbidos, e o Paúl da Tornada e o Canhão da Ota os quais, a par da generalidade das ANS, constituem espaços com elevado valor para a conservação da biodiversidade e da paisagem, e únicos na identidade regional.</p> <p>As ANS incluem também as principais áreas identificadas no âmbito do estudo dos Padrões de Ocupação do Solo como baixas aluvionares. Estas áreas são fundamentais para o equilíbrio hidrológico regional, constituem valores naturais únicos com elevada relevância para muitas espécies de aves, e de importância fundamental enquanto recurso solo de elevado potencial produtivo agrícola. Desta forma, importa salvaguardar o seu uso dominante agrícola, com base numa gestão sustentável da actividade, evitando qualquer edificação que não seja indispensável à sua viabilização.</p> <p>Os CES identificados nesta rede secundária procuram estabelecer uma estrutura em rede que efectua a ligação transversal entre os diferentes sistemas ecológicos regionais. Estes corredores promovem a conservação da biodiversidade aquática e ribeirinha e estabelecem eixos de movimentação para espécies de fauna e flora terrestres que garantam a manutenção da biodiversidade em sistemas de elevada produtividade agrícola e florestal.</p> <p>Os CES acompanham, na maioria dos casos, os cursos de água mais naturalizados e com importância regional, os respectivos vales aluvionares, assim como, eixos de continuidade de vegetação natural e semi-natural.</p>
--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete



Legenda

- ■ ■ CES - Corredor Ecológico Secundário
- ■ ■ ANS - Áreas Nucleares Secundárias

Figura 16 — Rede Secundária da ERPVA

ERPVA — Rede Complementar

A Rede Complementar da ERPVA (Quadro 7 e Figura 17) decorre da existência de um conjunto relevante de valores naturais de associados às actividades agrícola e florestal e a paisagens muito humanizadas com elevado valor paisagístico. A natureza destes territórios, e das actividades que lhes estão associadas, nem sempre permite uma identificação geográfica objectiva à escala do PROT. Esta identificação, tanto ao nível de



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

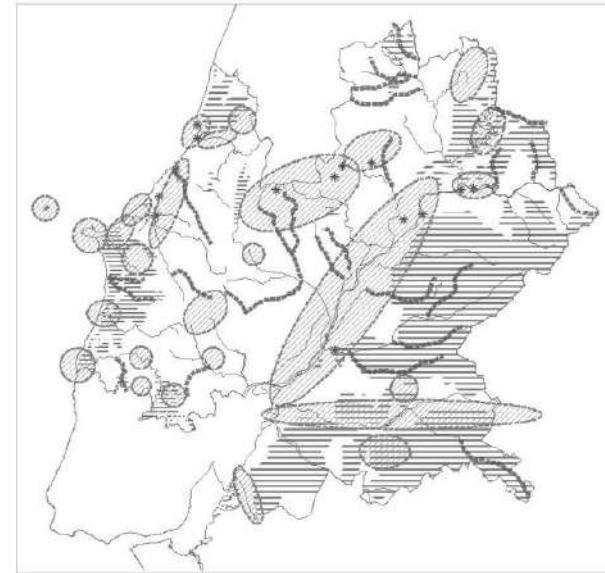
		<p>limites, como de valor e necessidades de conservação e gestão deve ser aferida ao nível municipal e inter-municipal e integrada nos diferentes instrumentos de planeamento territorial. Para estes territórios não basta uma regra ou uma norma à escala do Plano, a sua referência no PROT OVT é razão suficiente para que sejam elaborados estudos sobre a sua importância ecológica, paisagística económica e definidas medidas de gestão adequadas.</p> <p>As áreas e corredores ecológicos complementares incluem sistemas diversos tais como:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Áreas agrícolas de pequena propriedade, mas que no seu conjunto incluem valores naturais e paisagísticos relevantes como sebes e bosquetes, sendo de destacar as paisagens agrícolas de policultura em mosaico do Oeste, os olivais extensivos das terras calcárias e pequenos vales agrícolas em áreas predominantemente florestais;b) Montados, os quais assumem grande relevância à escala regional, quer na sua valência produtiva, quer enquanto sistemas agro-silvo-pastoris ambientalmente sustentáveis e refúgios de biodiversidade;c) Florestas de produção, onde existem valores naturais relevantes e se incluem os pinhais litorais de Alcobaça-Nazaré e algumas áreas florestais do Médio Tejo, dominadas pelo eucalipto e pinheiro com sub-bosques de carvalhal e matos e matagais mediterrânicos;d) Linhas de água com troços significativos de galeria ripícola, com importância regional e local associadas a pequenos vales aluvionares que estabelecem descontinuidades entre áreas florestais, agrícolas e, nalguns casos, urbanas.
--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete



Legenda

- Corredores Ecológicos Complementares
- Areas Ecológicas Complementares:
 - Paisagem Nublada
 - * Sítios de Interesse Paleontológico
 - Paisagem Florestal de Elevado Interesse
 - Paisagem Agrícola de Elevado Interesse

Figura 17 — Rede Complementar da ERPVA

2.3 — Unidades Territoriais

15.b — Eixo Ribeirinho Benavente



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

			<p>Trata-se da subunidade territorial que engloba uma parte do concelho de Benavente junto à margem dos Rios Tejo e Sorraia e cujas áreas edificadas, essencialmente fragmentadas e dispersas, ocupam parte significativa do território. Apesar disso, o sistema urbano encontra-se polarizado por Benavente. Nesta subunidade, ao longo da EN118, concentram-se actividades relacionadas com a armazenagem, comércio e serviços localizadas entre Samora Correia e Porto Alto. A agricultura está associada aos vales aluvionares e a restante ocupação do território é agro-florestal, fundamentalmente associada à exploração do montado de sobro. Com a construção da Ponte da Lezíria (Carregado– Benavente) e com a construção do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete, esta subunidade fica sujeita a novas dinâmicas locativas que afectarão a ocupação do território e irão conduzir ao incremento de pretensões turísticas (já existentes).</p> <p>(...)</p> <p>3.2 — Normas Específicas por Unidades Territoriais</p> <p>Directrizes</p>
--	--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

			<p style="text-align: center;">14.b — Charneca Ribatejana Sul</p> <p>1 — Preservar as áreas agrícolas, nomeadamente nas baixas aluvionares e os sistemas de pecuária extensiva com vista à produção de produtos reconhecidos — Carne da Charneca (DO), Carne Mertolenga (DO), Carne de Porco Alentejano (DO) e a criação de cavalo e touro do Ribatejo, enquanto produtos a reconhecer</p> <p>2 — Promover o estudo de uma designação para o arroz da Ribeira de Santo-Estêvão, no âmbito da preparação do sistema nacional de qualidade diferenciada, que conjugue a qualidade dos produtos com a função de conservação da natureza e da biodiversidade, salvaguardando a evolução/alteração das culturas de regadio nomeadamente no aproveitamento hidroagrícola do Vale do Sorraia</p> <p>3 — Compartimentar os espaços florestais, nomeadamente através da rede primária de faixas de gestão do combustível. Promover o aproveitamento de biomassa para energia a partir dos resíduos de exploração resultantes da manutenção das faixas. Melhorar o estado de conservação dos habitats florestais classificados através de uma gestão sustentável</p> <p>4 — Valorizar os montados em regime de uso múltiplo, que conjugue a excelência dos produtos com a conservação da natureza e da biodiversidade, aumentando assim o potencial de diferenciação nacional e internacional dos seus produtos e serviços (<i>por exemplo, cortiça, caça, turismo no espaço rural</i>)</p> <p>5 — Promover e garantir o bom estado ecológico das massas de água e dos ecossistemas ribeirinhos dos Corredores Fluviais essenciais para a ERPVA, designadamente na Ribeira de Santo Estêvão, Ribeira de Lavre, Ribeira do Divor, Ribeira da Faniça</p> <p>6 — Implementar o Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo e do Plano de Gestão da Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo, e análise da necessidade da redefinição de limites (Paul de Belmonte), com eventual exclusão de zonas urbanas ou degradadas e inclusão de áreas envolventes relevantes para a conservação da natureza, e tendo em conta o Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete</p> <p style="text-align: center;">(...)</p>	
--	--	--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

			<p>Normas aplicáveis às Subunidades 14b e 15b — tendo em conta a localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete</p> <p>1 — Promover a elaboração de um estudo de estratégico, programático e de ordenamento, em articulação com a Área Metropolitana de Lisboa, para a área do Novo Aeroporto de Lisboa e áreas de influência directa que prospective as dinâmicas de crescimento em matéria de actividades e população</p> <p>2 — Acolher as dinâmicas do Novo Aeroporto de Lisboa, promovendo a concentração de actividades e de crescimento residencial, apoiado nas centralidades formadas pelo Eixo Urbano Benavente — Samora Correia/ Salvaterra de Magos e Coruche e reforçando a protecção total das áreas de interesse agrícola e de conservação da natureza e biodiversidade</p> <p>3 — Articular a nova infra-estrutura aeroportuária com a rede de acessibilidades nacional e regional em todas as suas valências, considerando as novas realidades de logística</p> <p>4 — Desenvolver e adoptar soluções técnicas na construção do Novo Aeroporto de Lisboa, que considerem a funcionalidade ecológica das linhas de água envolventes e a compatibilização de usos com a qualidade e produtividade do aquífero da Margem Esquerda do Tejo</p>	
		<p>CAPÍTULO IV / Normas Orientadoras</p> <p>2.2 — O Sistema Ambiental</p> <p>6 — O planeamento e gestão das áreas incluídas na Rede Primária (Áreas Nucleares Estruturantes e Corredores Ecológicos Estruturantes) devem ter em atenção especial os imperativos de conservação da natureza e da biodiversidade.</p>		
	Em alteração ou revisão?	N.A.		
	Em vigor? Quais?	Não há nenhum Plano ou Programa incidente sobre a localização do CTA.		



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

	Planos/Programas especiais de ordenamento do território		No entanto, o mesmo encontra-se na imediação do Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo (“ PORNET ”) aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 177/2008
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	Sim: na área de intervenção do PORNET são proibidas determinadas actividades relacionadas com a implantação de um aeroporto (cf. <i>infra</i>). De acordo com o PORNET, a sua área de intervenção abrange parte dos concelhos de Alcochete, Benavente e Vila Franca de Xira (cf. artigo 1.º, n.º 2 e planta de síntese do PORNET). Saliente-se que, apesar de a área de localização do aeroporto não coincidir com a área de intervenção do PORNET, poderá implicar impactos ao nível das rotas aéreas, conforme resulta do Relatório Final do Estudo de Impacte Ambiental do Novo Aeroporto de Lisboa de Junho de 2010 (cf. p. 39).
		Em caso afirmativo, quais?	O PORNET prevê a proibição de determinadas actividades, na sua área de intervenção, designadamente: (i) o sobrevoo por aeronaves abaixo dos 1000 pés, salvo voos de aproximação para aterragem ou descolagem de aeroportos e aeródromos, voos com carácter de emergência, voos para trabalhos científicos autorizados pelo ICBN, I. P., voos exclusivamente necessários à protecção florestal e voos para fins agrícolas nos termos previstos na alínea I) do n.º 2 do artigo 9.º do PORNET; (ii) a instalação de aeroportos, aeródromos, heliportos, marinas e a abertura de acessos ferroviários (cf. artigo 8.º alíneas m) e v) do PORNET).
	Planos/Programas sectoriais de ordenamento do território	Em vigor? Quais?	Sim. Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo (“ PROFLVT ”) – Portaria n.º 52/2019 de 11 de Fevereiro , alterada pela Portaria n.º 18/2022 de 5 de Janeiro , cuja redacção foi rectificada pela Declaração de Rectificação n.º 7-A/2022, de 3 de Março . Plano Rodoviário Nacional aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho . Foi rectificado através da Declaração de Rectificação n.º 19-D/98 e alterado através da Lei n.º 98/99 , de 26 de Julho, e do Decreto-Lei n.º 182/2003 , de 16 de Agosto. Nota: Ver Instrumentos de planeamento de recursos hídricos <i>infra</i>
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para	Plano Rodoviário Nacional <ul style="list-style-type: none">• A Norte do CAT encontra-se a IC3/EN 119;



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

	Planos Directores Municipais	o Novo Aeroporto (em geral)?	<ul style="list-style-type: none">A Este, EN10/A13. <p>PROFLVT A localização proposta não se enquadra em qualquer sub-região homogénea, tendo partes localizadas em Áreas Florestais Sensíveis.</p>
		Em caso afirmativo, quais?	N.A.
		De que Concelhos? Em vigor?	<p>PDM Benavente (localização aeroporto) - Aviso N.º 3610/2021 – Alteração por adaptação do Plano Diretor Municipal de Benavente ao PORNED e ao PROFLVT</p> <p>PDM Montijo (localização aeroporto) actualmente vigente foi publicado no Diário da República n.º 27, I série B, em 1 de Fevereiro de 1997, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 15/97</p>
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	<p>PDM Benavente: Sim:</p> <p>PDM Montijo Não.</p>
		Em caso afirmativo, quais?	No PDM Benavente prevê-se uma área de reserva para o futuro Novo Aeroporto de Lisboa, nos termos da Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2008.
		Existem procedimentos de dinâmica de planeamento territorial ou medidas	<p>PDM Benavente Não</p> <p>PDM Montijo Não</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

		preventivas em curso de adopção ou em vigor? Quais?	
Outros planos municipais de ordenamento do território	Em vigor? Quais?	Não	
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	Não
	Em caso afirmativo, quais?	Não	
		Existem procedimentos de dinâmica de planeamento territorial ou medidas preventivas em curso de adopção ou em vigor? Quais?	Não
Outros Instrumentos	Instrumentos de gestão de recursos hídricos (nomeadamente Plano)	Em vigor? Quais?	Plano Nacional da Água , aprovado pelo Decreto-Lei n.º 76/2016, de 9 de Novembro Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras Oeste (RH5) , aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/2016 e rectificado através da Declaração de Rectificação n.º 22-B/2016



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

com Implicações Territoriais		da Água, PGRH, Plano de Gestão de Riscos de Inundações)		Plano de Gestão de Riscos de Inundações da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste (RH5), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 51/2016 e alterado pela Declaração de Rectificação n.º 22-A/2016
		Há algum impacto para o projecto do Novo Aeroporto?		<p>No documento “Questões Significativas da Gestão da Água”, no âmbito da 3.º Fase de Planeamento (2022-2027), é mencionada a seguinte medida: Código PTE1P10 - Prevenir e/ou controlar a entrada de poluição proveniente de áreas urbanas, transportes e infra-estruturas. E ainda que: <i>“A fragmentação e/ou destruição de habitats é um dos impactes comumente associados com esta exploração de recursos. Este problema pode também resultar de causas naturais, muito embora as causas naturais e antrópicas ocorram com frequência com relações de interdependência. Entre as principais ameaças aos habitats associados com o meio aquático constam:</i></p> <p>(...)</p> <p class="list-item-l1">- Intervenções nas margens e leitos dos rios (corte da vegetação existente na galeria ribeirinha, dragagens, desassoreamentos e extração de inertes, artificialização do leito e margens, linearização do leito, entre outros), com destruição dos habitats aquáticos e ribeirinhos;</p> <p class="list-item-l1">- Intervenções nas zonas costeiras e estuarinas, com destruição de habitats da zona intertidal, de zonas ribeirinhas e de estuários”.</p>
	Instrumentos de ordenamento do espaço marítimo nacional	Em vigor? Quais?	N.A.	
		Há algum impacto para o projecto do Novo Aeroporto?	N.A.	



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete****Regime de Uso do Solo**

Regime de uso do solo	Classificação do solo (PDM)	PDM de Benavente <ul style="list-style-type: none">• Solo rural PDM do Montijo <ul style="list-style-type: none">• Espaço Afecto a Instalação de Interesse Público• Espaço Aquícola• Espaço Florestal
	Qualificação do solo (PDM)	PDM de Benavente <ul style="list-style-type: none">• Espaço Destinado a Equipamentos e Outras Estruturas ou Ocupações Compatíveis com o Solo Rural (“REOC”): Infra-estruturas Afectas ao Ministério da Defesa Nacional: <i>(i)</i> Área localizada no cruzamento da EN 118 com a EN 119, freguesia de Samora Correia —PM004/Benavente — “Malhadio dos Toiros” — DGME, sob jurisdição do Ministério da Defesa Nacional e <i>(ii)</i> Área confinante com a EN 118 e com a EN 119, freguesia de Samora Correia — Campo de Tiro da Força Aérea, sob jurisdição do Ministério da Defesa Nacional [cf. artigo 31.º, n.º 5 do Regulamento PDM (“RPDM”) de Benavente]• Espaço Florestal de Produção: corresponde aos solos ao solo seleccionado como Floresta Modelo no âmbito PROF LVT e aos solos com vocação florestal, destinados, no seu uso geral, à produção florestal, à actividade agro-silvo-pastoril e a usos agrícolas e silvícolas alternados, funcionalmente complementares e legalmente admissíveis (cf. artigo 24.º, n.º 2 do RPDM de Benavente). O Espaço Florestal de Produção admite, designadamente, instalações e edificações para apoio às actividades florestal e agrícola, para estufas e para actividades agro-pecuárias; edificações e instalações industriais de fabrico, transformação e comercialização de produtos agrícolas, pecuários e florestais; arborização e rearborização que cumpram as normas e regulamentos aplicáveis (cf. artigo 25.º do RPDM de Benavente). O Espaço Florestal de Produção admite ainda, nomeadamente e a título excepcional: a edificação para habitação do agricultor e respectivos anexos em determinadas condições; estabelecimentos de restauração e bebidas, associados à valorização do património natural, paisagístico e cultural; determinadas actividades e empreendimentos turísticos; a instalação de Núcleos de Desenvolvimento Turístico (NDT) nos espaços que integram as Áreas de Vocação Turística; a instalação de Núcleos de Desenvolvimento Económico de Turismo e Lazer; a exploração de energias renováveis; a exploração de recursos geológicos no domínio público; os



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

		<p>equipamentos ou infra-estruturas relacionados com a fruição do solo rural, desde que fundamentada a ausência de localização alternativa.</p> <ul style="list-style-type: none">• Espaço Agrícola de Produção: corresponde aos solos com capacidade de uso agrícola, classificados ou não como integrantes da Reserva Agrícola Nacional (“RAN”), cujas características os tornam adequados às práticas agrícolas, agro-pecuárias e pecuárias, privilegiando a perspectiva da produção/exploração (cf. artigo 21.º, n.º 2 do RPDM de Benavente). O Espaço Agrícola de Produção admite, designadamente, instalações e edificações para apoio às actividades florestal e agrícola, para estufas e para actividades agro-pecuárias, pecuárias e aquáticas, em determinadas condições, para alojamento de animais (não incluída na hipótese anterior); edificações e instalações industriais de fabrico, transformação e comercialização de produtos agrícolas, pecuários e florestais; a edificação para habitação do agricultor e respectivos anexos em determinadas condições; estabelecimentos de restauração e bebidas, associados à valorização do património natural, paisagístico e cultural; determinadas actividades e empreendimentos turísticos; a instalação de Núcleos de Desenvolvimento Turístico (NDT) nos espaços que integram as Áreas de Vocação Turística; a instalação de Núcleos de Desenvolvimento Económico de Turismo e Lazer; a exploração de energias renováveis; a instalação de estruturas e infra-estruturas vocacionadas para a conservação da natureza e sensibilização ambiental (cf. artigo 22.º do RPDM de Benavente). O Espaço Agrícola de Produção admite ainda, nomeadamente, as seguintes ocupações e utilizações: a arborização e rearborização de espécies florestais que cumpram as normas e regulamentos aplicáveis; a exploração de recursos geológicos no domínio público, equipamentos ou infra-estruturas relacionados co a fruição do solo rural.• Área de Reserva para futuro NAL (Novo Aeroporto de Lisboa): A Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2008 de 8 de Maio, procedeu à confirmação da aprovação da localização do novo aeroporto de Lisboa (NAL) na zona do Campo de Tiro de Alcochete. Nesse sentido, o Decreto-Lei n.º 19/2008, de 1 de Julho, veio estabelecer medidas preventivas as áreas destinadas à implantação do novo aeroporto de Lisboa (NAL), compreendendo o Campo de Tiro de Alcochete e uma área envolvente num raio de 25 km, abrangendo os concelhos de Salvaterra de Magos, Coruche, Benavente, Montijo, Alcochete, Montemor-o-Novo, Vendas Novas, Palmela, Setúbal, Moita e Vila Franca de Xira. Daí que a Planta de Ordenamento o PDM de Benavente proceda à delimitação da área de reserva para futuro NAL (cf. Notas Complementares <i>infra</i>).• Zonas Inundáveis ou Zonas Ameaçadas pelas Cheias: correspondem às áreas contíguas à margem dos cursos de água que se estendem até à linha alcançada pela cheia com período de retorno de cem anos ou, pela maior cheia conhecida no caso em
--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

		<p>que não existam dados que permitam identificar a anterior (Cf. artigo 91.º do RPDM de Benavente), e serão tratadas <i>infra</i>, no ponto relativo a outras condicionantes.</p> <p>PDM do Montijo</p> <ul style="list-style-type: none">• Área de instalação de defesa nacional: constituída pelo Campo de Tiro de Alcochete, sob jurisdição do Ministério da Defesa Nacional e implicando a observância de zonas de protecção própria [cf. artigo 51.º, alínea a) do RPDM do Montijo];• Área de floresta de produção: área só existente na zona E do concelho, ocupada por povoamentos com aptidão para tal, tal como montados de sobre, folhosas de rápido crescimento e resinosas (essencialmente pinheiro-bravo), onde se privilegia essencialmente a exploração florestal, associada à silvo-pastorícia e ao fomento cinegético: a.1) Os montados de sobre são objecto de protecção específica que condiciona o seu corte; a.2) Na área descrita as acções de arborização e rearborização têm de observar a legislação aplicável (cf. artigo 31.º do RPDM do Montijo). No espaço florestal não é admitido, nos termos da lei geral, o licenciamento de loteamento urbano. É admitido, a título excepcional, o licenciamento de edificação indispensável à protecção e exploração silvícola desse espaço, que obtenha parecer prévio favorável do IF, bem como ainda de estabelecimento insalubre ou incómodo, de estabelecimento hoteleiro ou similar de hoteleiro, de equipamento colectivo, de habitação do proprietário. A parcela de terreno onde se pretenda o licenciamento deve ter área igual ou superior a 4 ha e não deve estar condicionada por regime, servidão ou restrição que o contrarie (cf. artigo 36.º do RPDM do Montijo). No espaço florestal são admitidos como uso compatível com o uso geral dominante, além dos decorrentes dos licenciamentos mencionados (admitidos nos termos do artigo 36.º), o licenciamento de área de exploração mineral (desde que não abrangido por regime, servidão ou restrição que o contrarie, em parcela de terreno que disponha de acesso público com perfil transversal e pavimento adequado à utilização a licenciar (cf. artigo 36.º do RPDM do Montijo).
Outras condicionantes (que não sejam servidões e restrições de utilidade pública) decorrentes de PDM, PU	PDM de Benavente	<ol style="list-style-type: none">1. Áreas de Risco ao uso do solo [cf. Planta de Ordenamento – Carta de Riscos (1.4) e artigo 89.º do RPDM de Benavente]:<ul style="list-style-type: none">• Áreas Inundáveis – Zonas Inundáveis ou Zonas Ameaçadas pelas Cheias: correspondem às áreas contíguas à margem dos cursos de água que se estendem até à linha alcançada pela cheia com período de retorno de cem anos ou, pela maior cheia conhecida no caso em que não existam dados que permitam identificar a anterior (cf. artigo 91.º, n.º 1 do RPDM de Benavente).



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

ou PP (nestes últimos, se aplicáveis)	<p>Nas Zonas Inundáveis ou Ameaçadas pelas Cheias integradas em Solo Rural (i) é interdita a construção de novas edificações, com excepção das situações em que, fique provado não existir localização alternativa fora destas áreas e se trate de edifícios indispensáveis à actividade agrícola; (ii) é interdita a construção de caves e aterros; (iii) os projectos das edificações devem demonstrar estar inequivocamente adaptados para poder resistir aos riscos previsíveis, necessitando de prévia autorização da entidade com jurisdição dos recursos hídricos afectados (cf. artigo 91.º, n.º 2 do RPDM de Benavente).</p> <ul style="list-style-type: none">• Áreas de Risco Sísmico – Intensidade Sísmica Máxima 8 e 9 <p>2. Espaço canal (Rede Viária)</p> <ul style="list-style-type: none">• Rede Estruturante e de Distribuição Principal (Existente, EN)• Ponto de Convergência – Nó Viário (Existente) <p>3. Estrutura Ecológica Municipal (“EEM”)</p> <ul style="list-style-type: none">• A área de implantação do NAL tem zonas em ERPVA definida no PROTOVT, que integram a EEM como [cf. Planta de Ordenamento – Estrutura Ecológica Municipal (1.3.) e artigo 12.º do RPDM de Benavente]:<ul style="list-style-type: none">○ Rede Secundária: Corredores Ecológicos Secundários – Ribeira do Vale Cobrão;○ Rede Complementar: Corredores Ecológicos Complementares – Leito do Curso de Água Classificado como REN. <i>Nota: A área envolvente do CTA é classificada como Rede Primária: Área Nuclear Estruturante ZP- ET (com exclusão da área urbana de Samora Correia).</i>○ Áreas de Risco: Zonas Inundáveis ou Zonas Ameaçadas pelas Cheias• À luz do artigo 12.º do RPDM de Benavente, a EEM é constituída pelo conjunto de áreas que, em virtude das suas características biofísicas ou culturais, da sua continuidade ecológica e do seu ordenamento, têm por função principal contribuir para o equilíbrio ecológico e para a protecção, conservação e valorização ambiental e paisagística dos espaços rurais e urbanos. Sendo, nessas áreas, a filosofia de intervenção subjacente à EEM é a de preservação, conservação e
---------------------------------------	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

		<p>protecção de áreas ecologicamente sensíveis numa óptica de relação equilibrada e sustentada com a vida das comunidades locais.</p> <ul style="list-style-type: none">• A EEM é delimitada em coerência com a ERPVA definida no PROTOVT, com o Plano Setorial da Rede Natura 2000 (PSRN2000), nas vertentes SIC e ZPE do Estuário do Tejo, esta última sob o Plano de Gestão da ZPE, com o PORNET e com o PROFLVT.• Segundo o PROTOVT, e conforme <i>supra</i> referido, os corredores identificados na ERPVA, com excepção das que têm estatuto legal definido, correspondem a áreas em que os valores em presença têm carácter dominante, ainda que no seu interior possam existir áreas às quais se apliquem outros regimes ou estatutos de conservação. Tal orientação não obriga a que os usos do solo se mantenham estáticos nestes territórios mas sim que as alterações de uso do solo, decorrentes das dinâmicas territoriais instaladas, considerem como preocupação dominante e componente da decisão, as questões ambientais e os valores ecológicos em presença.• Os Corredores Ecológicos Secundários procuram estabelecer uma estrutura em rede que efectua a ligação transversal entre os diferentes sistemas ecológicos regionais e promovem a conservação da biodiversidade aquática e ribeirinha e estabelecem eixos de movimentação para espécies de fauna e flora terrestres que garantam a manutenção da biodiversidade em sistemas de elevada produtividade agrícola e florestal.• Os Corredores Ecológicos Complementares, por outro lado, incluem as linhas de água com troços significativos de galeria ripícola, com importância regional e local associadas a pequenos vales aluvionares que estabelecem descontinuidades entre áreas florestais, agrícolas e, nalguns casos, urbanas.• A admissão da instalação de programas de uso que impliquem a instalação de edificações ou de actividades reveste sempre um carácter de excepcionalidade regido e orientado pelo (a) quadro legal em vigor e (b) demonstração e reconhecimento do inequívoco interesse local, regional ou nacional [cf. artigo 13.º, n.º 2 do RPDM de Benavente]. <p>PDM Montijo</p> <ol style="list-style-type: none">1. Rede Nacional de Estradas Existentes (nos limites da área do futuro NAL)2. Cursos de Água
Serviços e Restrições de Utilidade Pública		



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

Condicionantes (v.g., Reserva Ecológica Nacional, Reserva Agrícola Nacional, Servidões Rodoviárias, etc.) e respectivas implicações	RAN	<p>PDM de Benavente e do Montijo</p> <p>As áreas da RAN devem, em regra, ser afectas à actividade agrícola e são áreas <i>non aedificandi</i> (cf. artigo 20.º do Regime Jurídico da Reserva Agrícola Nacional, “RJRN”). Não obstante, o artigo 22.º, n.º 1, alínea I) do RJRN autoriza utilizações não agrícolas de áreas integradas na RAN quando estiverem em causa obras de construção, requalificação ou beneficiação de infra-estruturas públicas, incluindo aeroportuárias, de transporte e distribuição de energia eléctrica –, e, cumulativamente, não causem graves prejuízos para os objectivos da RAN e não exista alternativa viável fora das terras ou solos da RAN, no que respeita às componentes técnica, económica, ambiental e cultural, devendo localizar-se, preferencialmente, nas terras e solos classificados como de menor aptidão. Compete aos membros do Governo responsáveis pelas áreas do ordenamento do território, do desenvolvimento rural e da tutela respectiva aprovar, por portaria, os limites e as condições a observar para a viabilização das utilizações, após audição das entidades regionais da RAN (cf. artigo 22.º, n.º 3 do RJRN).</p>
	REN	<p>PDM de Benavente</p> <ul style="list-style-type: none">• Leito do curso de água classificado como REN• Leito do Curso de Água Apenas Sujeito a Servidão de Domínio Hídrico <p>PDM do Montijo</p> <ul style="list-style-type: none">• REN <p>Nas áreas incluídas na REN são interditos os usos e as acções de iniciativa pública ou privada que se traduzam em (cf. artigo 20.º, n.º 1 do Regime Jurídico da REN, “RJREN”): (i) Operações de loteamento; (ii) Obras de urbanização, construção e ampliação; (iii) Vias de comunicação; (iv) Escavações e aterros; (v) Destrução do revestimento vegetal, não incluindo as acções necessárias ao normal e regular desenvolvimento das operações culturais de aproveitamento agrícola do solo, das operações correntes de condução e exploração dos espaços florestais e de acções extraordinárias de protecção fitossanitária previstas em legislação específica.</p> <p>Apesar de serem admitidos usos e acções que sejam compatíveis com os objectivos de protecção ecológica e ambiental (cf. artigo 20.º, n.ºs 2 e 3 do RJREN), a construção de um aeroporto não se enquadra, evidentemente, em tal excepção.</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

		<p>Assim sendo, a única válvula de escape seria o enquadramento da construção do aeroporto como uma acção de relevante interesse público, que carece de reconhecimento por despacho do membro do Governo responsável pelas áreas do ambiente e do ordenamento do território e do membro do Governo competente em razão da matéria, bem como da confirmação de que não seria viável a sua realização de forma adequada em áreas não integradas na REN (cf. artigo 21.º, n.º 1 do RJREN). No caso específico de infra-estruturas públicas sujeitas à avaliação de impacte ambiental (“AIA”), incluindo as infra-estruturas aeroportuárias, a declaração de impacte ambiental favorável ou condicionalmente favorável equivale ao reconhecimento do interesse público da acção (cf. artigo 21.º, n.º 2 do RJREN).</p>
	Sobreiros	<p>PDM de Benavente: Área de ocorrência de sobreiros</p> <p>Não são permitidas conversões em povoamentos de sobreiro ou azinheira – por outras palavras, não é possível qualquer alteração que implique a modificação do regime, da composição ou a redução de densidade do povoamento abaixo dos valores mínimos – isto é: (i) 50 árvores por hectare, no caso de árvores com altura superior a 1 m, que não atingem 30 cm de perímetro à altura do peito; (ii) 30 árvores por hectare, quando o valor médio do perímetro à altura do peito das árvores das espécies em causa se situa entre 30 cm e 79 cm; (iii) 20 árvores por hectare, quando o valor médio do perímetro à altura do peito das árvores das espécies em causa se situa entre 80 cm e 129 cm; (iv) 10 árvores por hectare, quando o valor médio do perímetro à altura do peito das árvores das espécies em causa é superior a 130 cm [cf. artigos 2.º n.º 1 e 1.º, alínea q) do Regime Jurídico de Protecção dos Sobreiros e Azinheiras, “RJPSA”]. Constituem, todavia, excepções as conversões que se destinem à realização de empreendimentos de imprescindível utilidade pública (cf. artigo 2.º, n.º 2 do RJPSA).</p> <p>O corte ou arranque de sobreiros e azinheiras, em povoamento ou isolados, carece de autorização do ICNF (cf. artigos 3.º, n.º 1 do RJPSA). Quando previstos no estudo de impacto ambiental de um projecto sujeito ao procedimento de AIA ou de avaliação de incidências ambientais em fase (i) de projecto de execução, ou no relatório de conformidade ambiental do projecto de execução, no caso de o projecto ser sujeito a estes procedimentos em fase de anteprojeto ou estudo prévio, e ter obtido, na declaração de impacte ambiental ou na decisão favorável sobre a conformidade ambiental do projecto de execução, parecer favorável do ICNF, ficando dispensado qualquer tipo de autorização ou comunicação prévia e devendo as respectivas medidas de compensação eventualmente aplicáveis constar da declaração de impacte ambiental ou da decisão favorável sobre a conformidade ambiental do</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

		<p>projecto de execução; ou (ii) de anteprojeto, quando o mesmo possua grau de detalhe suficiente para identificar as árvores em causa [cf. artigo 3.º, n.º 3, alíneas a) e b) do RJPSA].</p> <p>PDM do Montijo</p> <p>O corte e arranque de montados de sobre só se efectua quando vise a posterior ocupação do solo com obras imprescindíveis de utilidade pública e inexistência de alternativas validas para a sua localização, ou uma conversão de cultura de comprovada vantagem para a economia nacional. (cf. artigo 64.º e Anexo I, Ficha A13 do RPDM do Montijo).</p> <p>Aplica-se o disposto no Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio.</p>
	Servidão de telecomunicações	<p>PDM do Montijo</p> <p>De acordo com a Planta de Ordenamento do PDM do Montijo, identificou-se a existência de um Centro Radioeléctrico junto da área de implantação do aeroporto localizada no concelho do Montijo. Apesar de não estar inserido dentro da área de implantação, a verdade é que a sua localização parece estar inserida na área envolvente do centro radioeléctrico.</p> <p>Nos termos do Regulamento do PDM do Montijo, ficam sujeitas a servidão radioeléctrica não só as áreas envolventes dos centros radioeléctricos — zonas de libertação — como as faixas que unem dois centros — faixas de desobstrução. As zonas de libertação destinam-se a proteger os centros radioeléctricos de obstáculos que prejudiquem a propagação das ondas radioeléctricas e a evitar perturbações electromagnéticas que afectem a recepção dessas ondas.</p> <p>As zonas de libertação desdobram-se em: a) Zonas de libertação primária, constituídas pelas faixas que circulam imediatamente os limites dos centros, até à distância máxima de 500 m. Nestas áreas não é permitido, salvo autorização da entidade competente, instalar, construir ou manter: Estruturas ou outros obstáculos cujo nível superior ultrapasse a cota máxima de terreno fixada no decreto que estabelece a protecção do centro; Árvores, culturas e outros obstáculos que prejudiquem a propagação radioeléctrica; Estradas abertas ao trânsito público ou parques públicos de estacionamento de veículos motorizados; Linhas aéreas; b) Zonas de libertação secundária, constituídas pelas áreas que circundam as zonas primárias, e cuja distância aos limites dos respectivos não pode exceder 4000 m. Dentro dos 1000 m imediatamente adjacentes às zonas primárias só poderá ser autorizada a implantação de qualquer obstáculo, fixo ou móvel, se o seu nível superior não ultrapassar a respectiva cota máxima do terreno fixada no decreto que estabelecer a servidão em mais de um décimo da distância entre esse obstáculo e o limite exterior da zona primária.</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

		<p>Na restante área, só serão permitidas linhas aéreas de tensão composta superior a 5 kW quando não prejudiquem o funcionamento do respectivo centro. 2 — As zonas de desobstrução têm por finalidade garantir a livre propagação de feixes hertzianos entre dois centros radioeléctricos. Compreendem uma faixa com a largura máxima de 100m que tem por eixo a linha recta que une os dois centros. Nas zonas de desobstrução é proibida a implantação ou manutenção de edifícios ou de outros obstáculos que distem 10 m do elipsóide da 1.a zona de Fresnel. Quando for necessário assegurar a protecção de centros já existentes ou a criar, poderá ser ordenada a demolição, alteração, remoção, abate ou inutilização de edifícios, estruturas metálicas, árvores, culturas ou outros obstáculos perturbadores que já existam ou em vias de se formarem à data do estabelecimento ou modificação da servidão. Referência do local sujeito a servidão no concelho do Montijo. — Centro Retransmissor de Radiodifusão Sonora em Ondas Curtas, da RDP, em São Gabriel — freguesia de Canha (cf. artigo 77.º e Ficha B9 do Anexo I do RPDM do Montijo).</p>
	Servidão de marco geodésico	<p>PDM de Benavente e do Montijo</p> <p>De acordo com a Planta de Ordenamento do PDM do Montijo, na área de implantação do aeroporto encontra-se o Marco Geodésico do Pinhão.</p> <p>Nos termos do PDM do Montijo, os marcos geodésicos, destinados a assinalar pontos fundamentais nas cartas de levantamentos topográficos, devem ser protegidos por forma a garantir a sua visibilidade. Assim, nas proximidades dos marcos, considerando-se como mínima a área envolvente com 15 m de raio, qualquer construção ou plantaçāo só poderá ser autorizada desde que não prejudique a visibilidade dos marcos (cf. artigo 82.º e Ficha D1 do Anexo I do RPDM do Montijo).</p> <p>De acordo com a Planta de Condicionantes do PDM de Benavente, na área de implantação do CTA identificam-se 5 marcos geodésicos.</p> <p>Nos termos da legislação aplicável, encontra-se vedada a realização de plantações, construções e outras obras ou trabalhos de qualquer natureza que impeçam a visibilidade das direcções dos marcos geodésicos dentro da zona de respeito que será constituída por uma zona circunjacente ao sinal, nunca inferior a 15 m de raio (cf. artigo 22.º, n.os 1 a 4 do Decreto-Lei n.º 143/82, de 26 de Abril).</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

	<p>Servidão de Defesa Nacional</p>	<p>PDM do Montijo</p> <p>O Regulamento do PDMM prevê o seguinte:</p> <p>O Campo de Tiro de Alcochete encontra-se sujeito a servidão militar pelo Decreto n.º 496/70, de 24 de Outubro, com zona de ampliação objecto de DUP, Despacho n.º 43/MDN/87.</p> <p>As instalações de interesse para a defesa nacional, militares ou não (refinarias, depósitos de combustíveis, fábricas de armamentos, pólvora e explosivos e estabelecimentos industriais privados destinados a fins militares), estão sujeitas a servidões que podem ser particulares ou gerais, conforme são ou não especificados os condicionamentos nas áreas de servidão, no decreto que as instituir.</p> <p>Quando a servidão for geral, considera-se que a área terá 1 km de largura, contada a partir do perímetro da área ocupada pela organização ou instalação; quando a servidão for particular, a área de servidão terá a largura que constar do decreto que a instituir.</p> <p>Nessas zonas de protecção qualquer actividade ou forma de ocupação mencionada no decreto que instituir a servidão será condicionada à prévia autorização da entidade competente.</p> <p>Relativamente às zonas de protecção, o Decreto n.º 42 090 prevê o seguinte: É estabelecida uma zona geral de protecção em volta do aeródromo do Montijo com a largura de 3 km medidos em toda a extensão a partir do perímetro da área ocupada pelo aeródromo. O referido Decreto prevê ainda a proibição de execução de determinados trabalhos e actividades sem prévia autorização da autoridade militar competente (cf. artigo 3.º) e outras limitações (cf. artigo 9.º). (cf. artigo 81.º e Ficha C1 do RPDM Montijo).</p> <p>PDM de Benavente</p> <p>Na Autoestrada do Pinhal Interior (A13) são zonas <i>non aedificandi</i> 50 m para cada lado do eixo da estrada ou dentro da zona de servidão de visibilidade e nunca a menos de 20 m da zona da estrada [cf. artigo 32.º, n.º 8, alíneas b) e c) do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (“EERRN”)].</p> <p>Constituem zonas <i>non aedificandi</i> os limites de 20 m para cada lado do eixo da estrada ou dentro da zona de servidão de visibilidade e nunca a menos de 5 m da zona nas Estradas Nacionais (EN 119 e EN 10) [cf. artigo 32.º, n.º 8, alíneas b) do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (“EERRN”)].</p>
	<p>Rede Rodoviária Nacional</p>	



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

		Por razões socioeconómicas, devidamente fundamentadas, ou topográficas o IMT, I. P., pode definir, em extensões significativas e perfeitamente delimitadas, zonas de servidão <i>non aedificandi</i> inferiores às <i>supra</i> referidas, após pronúncia da administração rodoviária e da autarquia (cf. artigo 32.º, n.º 15 do EERRN).
	Rede Natura 2000	PDM de Benavente: ZPE e SIC Estuário do Tejo na área envolvente ao CTA, o que pode ter impacto nas rotas aeronáuticas
	Perigosidade de incêndio florestal	Parte do terreno está classificado como de alta perigosidade de incêndio, em especial na zona proposta para a implantação do edifício (à luz da carta de perigosidade do Plano Intermunicipal de Defesa da Floresta Contra Incêndios dos Municípios de Benavente, Coruche e Salvaterra de Magos, “PIDFCI”).
Compromissos urbanísticos pré-existentes		
Existência de operação urbanística objecto de controlo prévio ou outro compromisso urbanístico relevante a considerar	<p>Não, na área de implantação do NAL.</p> <p>Sim, na área envolvente ao NAL.</p>	



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

Tipo(s) de operação urbanística em causa	A área de intervenção do projecto abrange o Município do Montijo e o Município de Benavente. Para o efeito, destacam-se as operações urbanísticas relevantes que se encontram na zona envolvente ao NAL (no Município de Benavente): <p>a) Loteamento na Herdade da Vargem Fresca (cf. figura <i>infra</i>). De acordo com o 2º Aditamento do EIA do Projecto do Novo Aeroporto de Lisboa, que vem dar resposta ao 2º Pedido de Elementos Complementares formulado pela Comissão de Avaliação do EIA do NAL, no que diz respeito à questão A.11 “Relativamente à Questão A.72 iii), apesar de o Aditamento ao EIA referir que “não se prevê que o empreendimento Herdade Vargem Fresca/Ribagolfe venha a ser ocupado com zonas residenciais de habitação ou com outra ocupação considerada sensível”, a Medida Específica RUI.3 apresentada no EIA (e citada no Aditamento) refere alteração do uso do solo apenas na Fase 1, em 170 lotes de habitação, pelo que deverá ser esclarecido se remanescem fogos habitacionais na Fase 1 e na Fase 3, e quantos.”, foi dada a seguinte resposta:</p> <p><i>“Os 170 lotes habitacionais considerados, para os quais é recomendada a alteração ao uso do solo, correspondem ao número de lotes com esta utilização previstos para as fases 1 e 2 do loteamento. No documento que constitui o Alvará de Loteamento nº 1/97 da Câmara Municipal de Benavente encontra-se definido o seguinte:</i></p> <p>c) A 1ª Fase (cujas obras de urbanização se encontravam em fase de conclusão no final do ano 2009) engloba 174 lotes dos quais 170 correspondem a lotes de residências correspondendo os restantes 4 lotes a 1 hotel, ao Clube de Desportos, ao Clube de Desportos Aquáticos e o Centro de Estudos da Natureza.</p> <p>d) A 2ª Fase engloba 5 lotes que correspondem ao Campo de Golfe 1 e ao Campo de Golfe 2 (já construídos e em funcionamento) e ainda, ao previsto Centro de Acolhimento, às instalações da Portucal e ao Clube Hípico e de Tiro, não se prevendo nesta fase do loteamento a ocupação de lotes com residências. De acordo com informações transmitidas por responsável da Portucal, no final do ano 2009 estaria para ser emitido o Alvará de Construção as obras de urbanização da 2ª fase (que, no essencial, correspondem à ligação das infra-estruturas da 1ª fase com as da 3ª fase).</p> <p><i>De acordo com a distribuição da ocupação dos diversos lotes apresentada no Alvará de Loteamento foi estimado o valor de população residente prevista para as 1ª e 2ª Fases do loteamento por serem as fases cujo território se estima vir a ser afectado por níveis de ruído superiores aos estabelecidos para ocupação sensível (neste caso ocupação habitacional).</i></p> <p><i>Para os lotes de residências da 1ª Fase estimou-se no EIA uma ocupação de cerca de 1.250 residentes tendo em conta o número máximo de fogos estabelecidos para cada um dos lotes e a dimensão média das famílias. Nestas fases do loteamento não remanescerão fogos habitacionais não abrangidos pela medida de minimização sugerida (alteração do uso do solo – Medida RUI.3).</i></p> <p>e) A 3ª Fase englobará 58 lotes dos quais 53 poderão ser ocupados com serviços, comércio e habitação.</p> <p><i>Relativamente à 3ª Fase, a sobreposição das isófonas sobre a planta síntese do loteamento permite verificar que 6 dos 53 lotes previstos com eventual ocupação habitacional (lotes destinados a serviços, comércio e habitação) serão afectados por níveis de ruído superiores aos limites estabelecidos para</i></p>
--	---

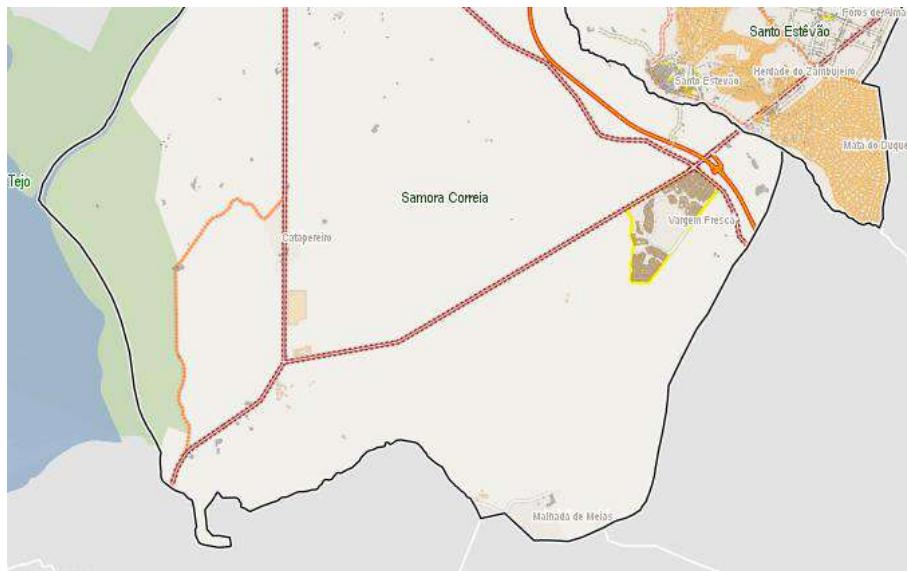


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

zonas sensíveis. Para esta fase do loteamento, não se dispõe de informação relativa ao eventual licenciamento das obras de urbanização ou relativa à sua tipologia de ocupação. Aos 53 lotes onde se refere poder haver ocupação residencial, podem, no limite, associarem-se 969 fogos habitacionais.”



	<p>zonas sensíveis. Para esta fase do loteamento, não se dispõe de informação relativa ao eventual licenciamento das obras de urbanização ou relativa à sua tipologia de ocupação. Aos 53 lotes onde se refere poder haver ocupação residencial, podem, no limite, associarem-se 969 fogos habitacionais.”</p>
--	--

Grau de consolidação de direitos urbanísticos	Não temos conhecimento.
---	-------------------------

Questões prediais relevantes

Identificação clara da localização do NAL e	Sim.
---	------



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

acessibilidades e dos prédios afectados?	
Área em Domínio Público ou em Domínio Privado Estadual ou Municipal?	Sim, existem áreas na delimitação do NAL que estão compreendidas no Domínio Público.
Tipo de Domínio Público em Causa?	<ul style="list-style-type: none">• Domínio Público Militar (CTA);• Domínio público lacustre e fluvial (cursos de água, nomeadamente a ribeira de Vale Cobrão que atravessa os terrenos de implantação prevista para o NAL).
Existência de reivindicação de propriedade privada?	Não temos conhecimento.
Termos do ingresso no domínio público ou privado (v.g., expropriações, cedências urbanísticas, doações ou outros acordos para	De acordo com a informação disponibilizada, existem antecedentes relevantes do CTA com impacto na implantação do NAL na localização proposta que seguidamente se descrevem: <ol style="list-style-type: none">1. No CTA existem cerca de 950 ha ocupados por povoamento de eucalipto. De acordo com o Estudo de Impacte Ambiental do Novo Aeroporto de Lisboa, a referida ocupação resultou do processo de expropriação levado a cabo no passado e no âmbito do qual foi celebrado um contrato de arrendamento florestal, em 1991, inicialmente com a CELBI – Celulose Beira Industrial, S.A e, posteriormente, com a SILVICAIMA – Sociedade Silvícola Caima, S.A. (ambas empresas do grupo ALTRI), por um período de 50 anos. (cf. EIA, Volume I, p. 84) A área arrendada para exploração de eucalipto, totaliza cerca de 1.796 ha, subdividindo-se em duas propriedades (Matal - n.º 9152 e Matal 2 - n.º 9639), conforme se representa <i>infra</i> (cf. EIA, Volume I, p. 85). Com a aprovação do Projecto do NAL, o CTA terá de indemnizar a SILVICAIMA pela cessação do contrato de exploração florestal em vigor.

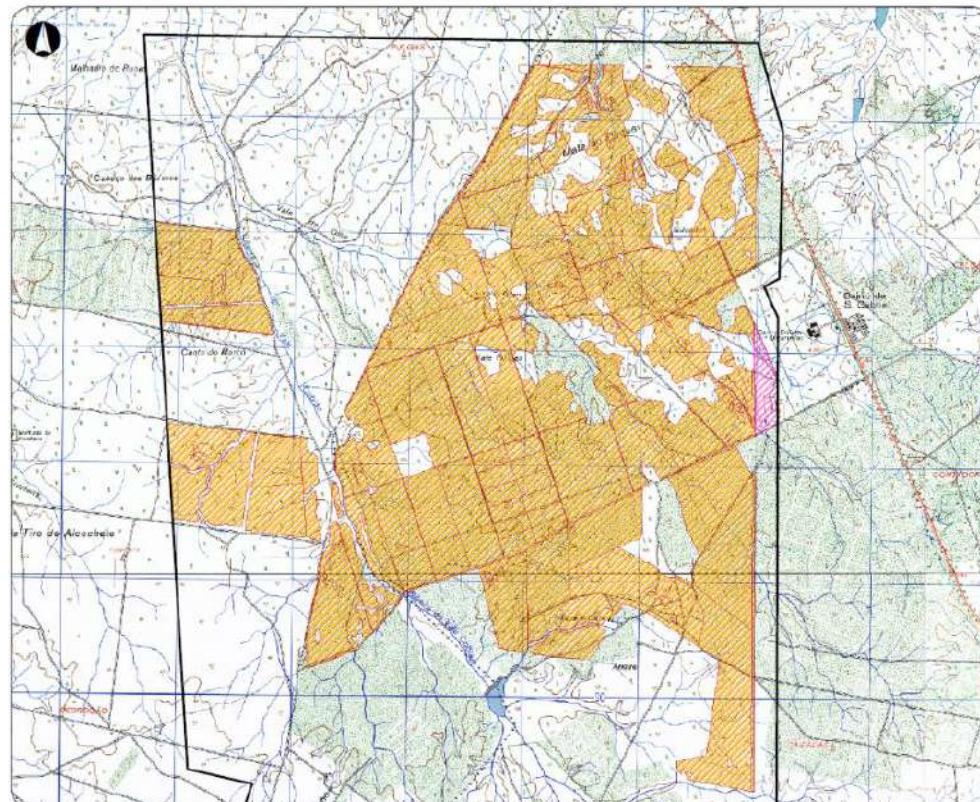


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

transferência de
propriedade)



Fonte: SILVICAIMA - Sociedade Silvícola Caínha, S.A. (2009)

Figura 3.3.1 – Área arrendada à SILVICAIMA para exploração florestal

2. No CTA existem 254 ha dos 481 ha da Herdade de Vale Cobrão com utilização operacional, na reentrância que define o limite Norte do campo de tiro, na sequência do “Protocolo de cedência do direito de uso de uma fração da Herdade de Vale Cobrão para ampliação do Campo de Tiro de Alcochete”,



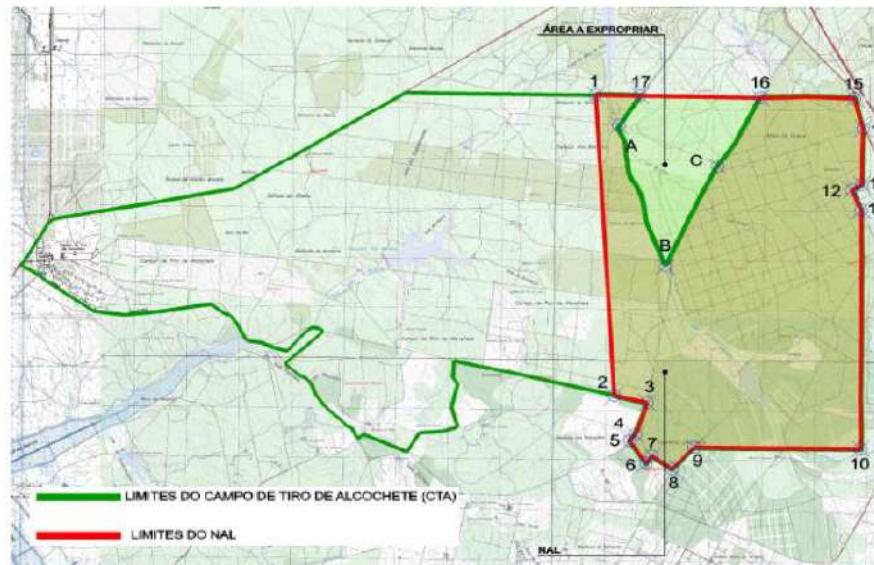
CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

	<p>assinado em 2002. Este protocolo teve por objectivo a garantia da segurança de pessoas e bens na execução dos exercícios militares das carreiras de tiro e a protecção do ambiente (cf. EIA, Volume I, pp. 81 e 82).</p>
Expropriações (incluindo expropriações amigáveis) realizadas há menos de 20 anos	<ul style="list-style-type: none">Tendo em conta a informação disponível, não se encontra informação sobre a existência de expropriações realizadas há menos de 20 anos ou outros factores de risco de reversão
Necessidade de expropriação de terrenos particulares?	Sim. Segundo consta do EIA, apesar da maior parte do NAL estar inserida no CTA (2.902 ha), haverá necessidade de expropriação da parcela que corresponde ao “triângulo Norte” do CTA, pertencente à Herdade de Vale Cobrão. A parcela de terreno, indicada na Figura 3.5.46 <i>infra</i> , apresenta uma área de 481 ha, correspondendo a cerca de 14,2% da área total (cf. p. 295 do EIA).



CTI – PT6
Relatório Preliminar
Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete



Fonte: NAER (2009)

Figura 3.5.46 – Parcela a expropriar na área de implantação do NAL

“Em 2002, foi assinado um “Protocolo de cedência do direito de uso de uma fracção da Herdade de Vale Cobrão para ampliação do Campo de Tiro de Alcochete”, tendo por objectivo a garantia da segurança de pessoas e bens na execução dos exercícios militares das carreiras de tiro e a protecção do ambiente.

Assim, dos 481 ha supracitados, a Herdade de Vale Cobrão cedeu temporária e gratuitamente ao CTA o direito de uso de uma fracção de 254 ha, ficando o CTA encarregue de proceder à manutenção dos aceiros e às limpezas necessárias, de modo a prevenir quaisquer incêndios causados pelos exercícios militares.

A permanente preocupação em reduzir a área total a expropriar, contribuiu para uma significativa minimização de impactes a nível da afectação de propriedades privadas, diminuindo os custos para o promotor sem, no entanto, comprometer as capacidades operacionais actuais ou futuras do aeroporto.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

<p>Importa lembrar que a implantação do aeroporto dentro do CTA prevê a salvaguarda de espaço para a eventual implantação de duas pistas adicionais, após o período de concessão, não sendo por isso necessário proceder a expropriações adicionais a longo prazo” (cf. p. 296 do EIA).</p> <p>Haverá ainda a necessidade de desactivação/desmilitarização do CTA. Conforme é referido no EIA:</p> <p>“No âmbito da concretização do Projecto do Novo Aeroporto de Lisboa, as actividades desenvolvidas no CTA terão de ser transferidas pela Força Aérea para outro local, a criar para o efeito.</p> <p>Presentemente, a Força Aérea já equacionou novas hipóteses de criação de um novo Campo de Tiro com características que permitam a sua utilização, tal como actualmente ocorre no CTA, não estando, no entanto, ainda definida a localização final para essa nova infra-estrutura militar a criar.</p> <p>Quanto ao actual CTA, a sua área será reduzida a cerca de 692 ha, estando apenas prevista a manutenção dos diversos paióis e armazéns aí existentes e a extinção das restantes actividades actualmente desenvolvidas nesta Unidade Militar” (pp. 90 e 91 do EIA).</p> <p>“3.5.29. Desmilitarização da área afecta ao Campo de Tiro de Alcochete</p> <p>3.5.29.1. Protocolo a estabelecer entre a Força Aérea Portuguesa, a ANA e a NAER</p> <p>Tendo em conta um conjunto de questões da esfera de competências do Ministério da Defesa Nacional relacionadas com a construção e operação do futuro aeroporto, será assinado um protocolo entre a Força Aérea Portuguesa, a ANA e a NAER, no sentido de promover a afectação da zona do CTA ao domínio público aeroportuário.</p> <p>Serão, assim, definidas as medidas necessárias relativas à disponibilização da área do CTA destinada à implantação do NAL e respectiva desmilitarização. Todos os procedimentos necessários à relocalização do CTA, incluindo remoção ou transferência de equipamentos ou de quaisquer outros elementos e remoção de instalações, serão desenvolvidos pela entidade competente do Ministério da Defesa Nacional, que assumirá a qualidade de dono de obra.</p> <p>As Forças Armadas procederão à desmilitarização das zonas do CTA que serão disponibilizadas para uso civil. Os trabalhos incluem a remoção de todos os engenhos explosivos, munições ou similares que se encontram no local.</p> <p>Adicionalmente, as Forças Armadas farão o acompanhamento dos trabalhos de construção do NAL, procedendo a trabalhos complementares de desmilitarização, sempre que for necessário.</p>
--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

O protocolo irá prever, ainda, a compatibilização da operação do NAL com a Base Aérea do Montijo, pelo que serão efectuadas pela Força Aérea as necessárias intervenções de adaptação, a fim de garantir a operacionalidade das infra-estruturas” (p. 296 do EIA).

“Em (...) ofício, de 15 de Novembro de 2007, o Gabinete do MDN remeteu ao LNEC um documento contendo informação relativa a custos inerentes à desactivação, total ou parcial, do Campo de Tiro de Alcochete, e à sua relocalização, com valores totais estimados em 97,35 M€ e 83,15 M€, respectivamente. De acordo com o MDN, a desactivação parcial corresponde a manter-se afecta às Forças Armadas uma área de 200 ha, permanecendo as valências dos edifícios de Comando e Apoio, os paióis existentes e outras infra-estruturas de apoio.

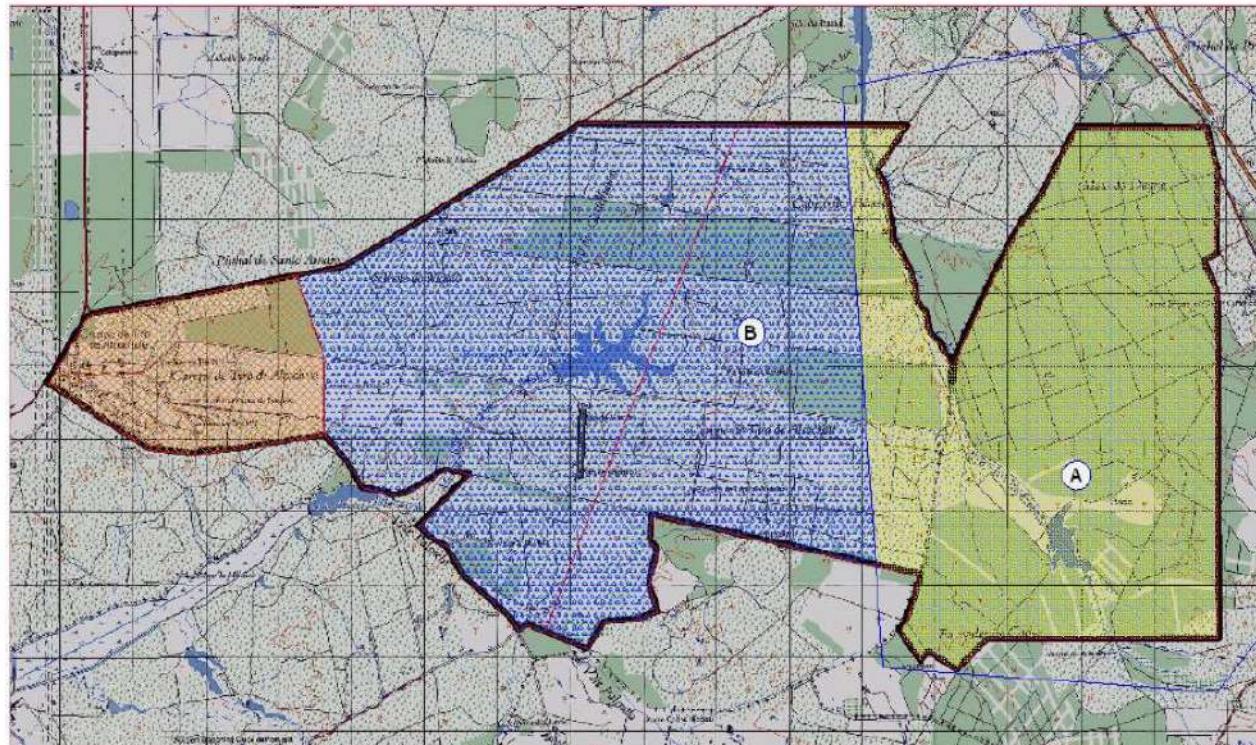
Não estavam incluídos nestas estimativas os custos referentes à aquisição e/ou expropriação de terrenos necessários à relocalização do campo de tiro, os eventuais custos com as indemnizações a particulares e com a necessidade de reposição de vias públicas. Essa informação foi depois comunicada ao LNEC (em ofício de 5 de Dezembro de 2007), tendo por base um estudo preliminar de uma localização alternativa, sendo o montante envolvido estimado em 173M€” (cf. pp. 8 e 9 do Estudo para Análise Técnica Comparada das Alternativas de Localização do Novo Aeroporto de Lisboa na Zona da Ota e na Zona do CTA, 2^a Fase - Avaliação comparada das duas localizações).



CTI – PT6

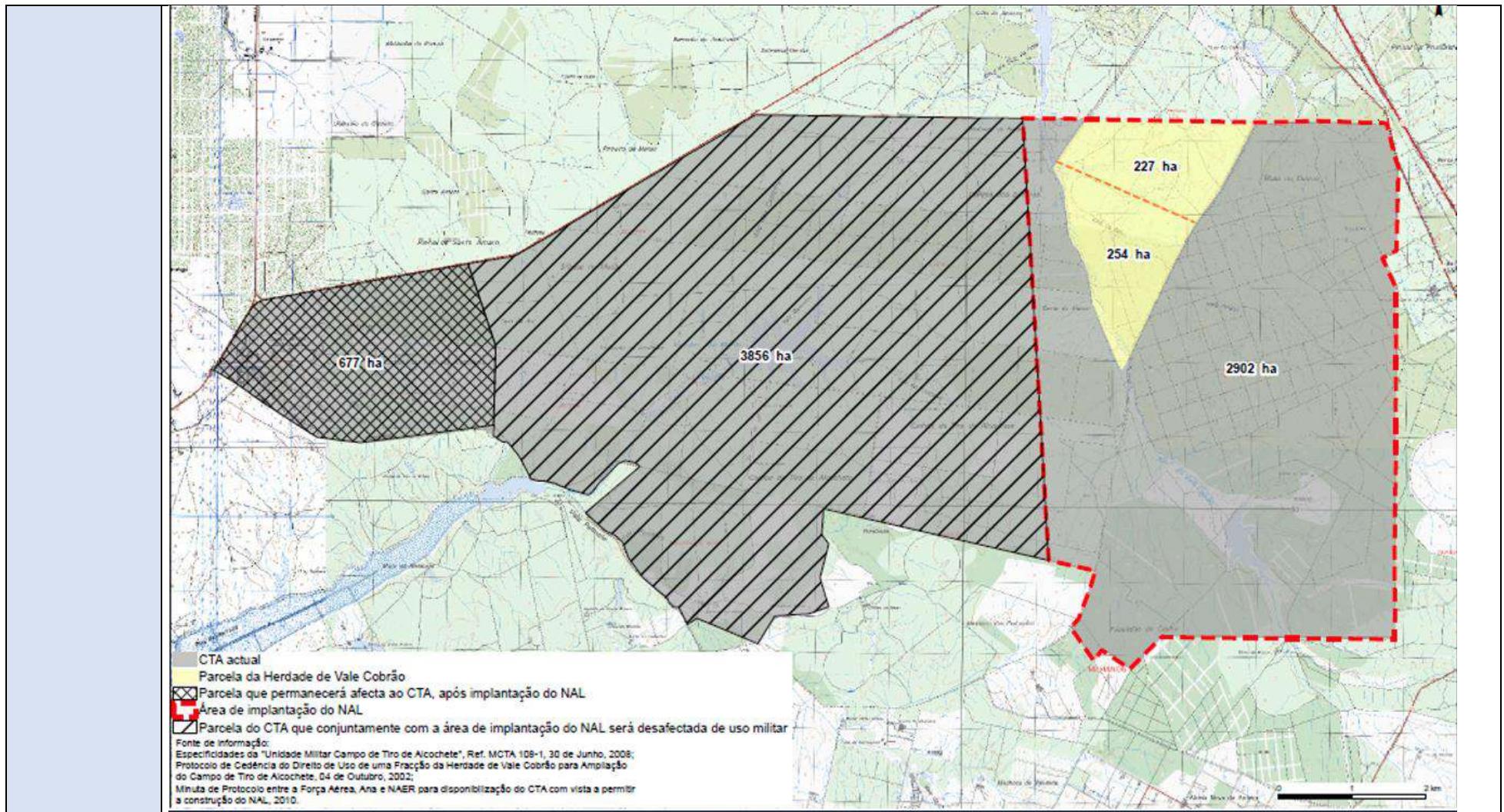
Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete



Fonte: NAER (2009)

Figura 3.5.47 – Faseamento dos trabalhos de desmilitarização do CTA

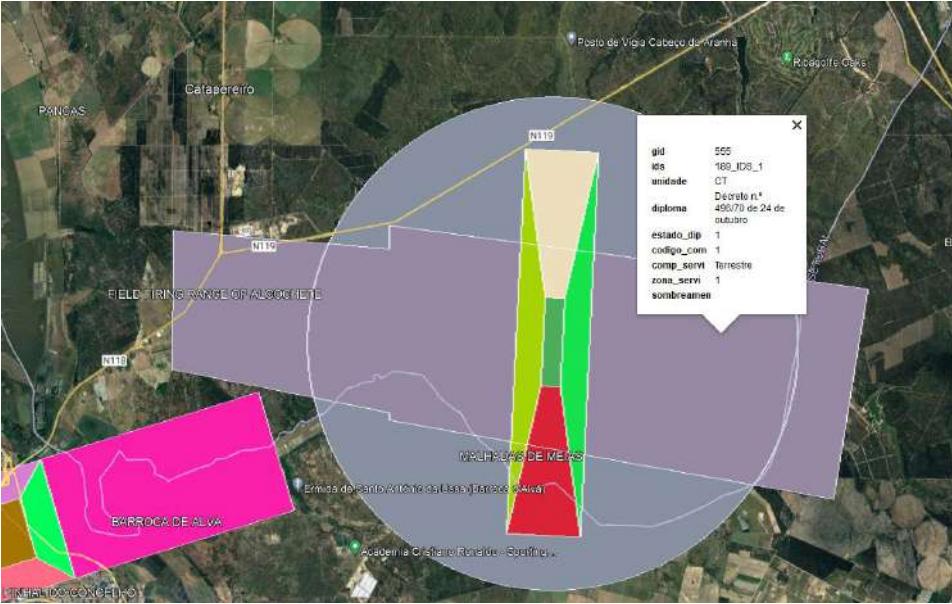




CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

Necessidade de imposição de servidões administrativas em terrenos particulares?	<p>Sim, desde logo as servidões aeronáuticas, nos termos das especificações do Capítulo 4 do Anexo 14 à convenção da “International Civil Aviation Organisation”.</p> <p>Ademais, a constituição de servidões aeronáuticas e respectivas características seguem o disposto no Decreto-Lei n.º 45987, de 22 de Outubro de 1964, que estabelece o regime geral das servidões aeronáuticas civis, e ainda o disposto no Decreto-Lei n.º 45986, de 22 de Outubro de 1964, que define o regime geral das servidões militares, aplicável supletivamente às servidões aeronáuticas civis por força do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 45987.</p> <p>Actualmente, existe uma servidão aeronáutica (militar) estabelecida para o CTA, pelo Decreto n.º 496/70, de 24 de Outubro (cf. delimitação da servidão aeronáutica disponibilizada pelo Gabinete do Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas à CTI):</p> 
---	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

Todavia, e como se pode concluir a partir da sobreposição entre a servidão aeronáutica (militar) existente e a delimitação da unidade militar/CTA (cf. Figura *infra*), a delimitação da servidão existente não satisfaz as regras de delimitação tendo em consideração a área do NAL – desde logo por terminar antes da própria delimitação do NAL:



Portanto, a nova servidão aeronáutica deverá apresentar as seguintes delimitações: (cf. Figura 3.5.11 – Superfícies de limitação de obstáculos a proteger no NAL *infra*, retirada da p. 175 do EIA).



CTI – PT6
Relatório Preliminar
Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete



Fonte: Plano Director de Referência do NAL (2009)

Figura 3.5.11 – Superfícies de limitação de obstáculos a proteger no NAL

Após análise das várias opções de orientações das pistas, a NAER concluiu que a orientação 18/36 era a alternativa de orientação de pista que melhor desempenho tinha no cômputo dos vários critérios analisados – inclusive por minimizar a zona tampão de protecção à ZPE e minimizar as expropriações exteriores ao CTA (cf. p. 118 do EIA, Relatório Final, Volume I, Tomo I).

Todavia, de acordo com o relatório do LNEC, a referida orientação ficou dependente de confirmação, em função dos resultados do estudo da meteorologia para o local, que na data de entrega do referido relatório ainda não estava concluído. Com efeito, veio a verificar-se, que a orientação ideal, no que se relaciona com a direcção e intensidade dos ventos, é a 17-35, ou seja, aproximadamente NNW/SSE (cf. p. 14 do Relatório 2/2008 do LNEC).

O desenvolvimento do novo aeroporto exigirá alterações à actual configuração do espaço aéreo existente para o CTA. A reestruturação proposta do espaço aéreo foi validada através de simulações (cf. p. 170 do EIA).



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete**

	<p>A Figura 3.5.11 <i>supra</i> apresenta as superfícies de limitação de obstáculos associadas ao NAL, que configuram um conjunto de superfícies no espaço aéreo que circunda o aeroporto. Estas superfícies são estabelecidas de acordo com as especificações da Organização Internacional da Aviação Civil (<i>International Civil Aviation Organization</i>, “ICAO”) e definem o espaço aéreo a proteger para as aeronaves que operam em modo visual, durante a fase inicial e final do voo, ou que fazem manobras nas proximidades do aeroporto. Ao contrário do que acontece na maioria dos aeroportos, no caso do NAL não foram identificados obstáculos morfológicos que perfurem qualquer das superfícies de limitação. Antes do início das operações, será apenas necessário transferir algumas antenas que perfuram a superfície horizontal interior (cf. p. 173 do EIA).</p>
Identificação clara dos terrenos dos particulares?	<p>A única parcela de terreno a expropriar, “triângulo Norte” do CTA, pertence à Herdade de Vale Cobrão. Através da consulta do Cadastro Geométrico da Propriedade Rústica da Direcção-Geral do Território, é possível observar que na área de delimitação do NAL consta o seguinte prédio rústico:</p> <ul style="list-style-type: none">• 1 (R / 140502 / 9351481 m²).



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete



Todavia, através da mera consulta ao Geoportal não é possível fazer a correspondência desses prédios *(i)* com a descrição predial em causa e, por sua vez, *(ii)* com o respectivo proprietário.



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete****Conclusões Preliminares e Notas Complementares**

Conclusões preliminares	<p>À luz do PDM de Benavente e do Montijo, a área de intervenção do aeroporto apresenta diversas condicionantes com algum potencial de limitação da implantação do novo aeroporto, entre elas e com maior relevo, a integração em áreas REN e RAN. Com efeito, a implantação de um novo aeroporto na área de localização proposta carece, designadamente, de:</p> <ul style="list-style-type: none">d. Reconhecimento como acção de relevante interesse público, equivalente à emissão de uma declaração de impacte ambiental favorável ou condicionalmente favorável no âmbito da AIA, para as zonas integradas em REN;e. Aprovação, por membros do Governo responsáveis pelas áreas do ordenamento do território, do desenvolvimento rural e da tutela respectiva, e após audição das entidades regionais da RAN, de portaria que determine os limites e as condições a observar para a viabilização da utilização em áreas RAN;f. Demonstração e reconhecimento do inequívoco interesse local, regional ou nacional de modo a viabilizar a instalação de edificações e da actividade aeroportuária em áreas de EEC e ERPVA;g. Desactivação do CTA e, consequentemente, cessação da servidão de Defesa Nacional;h. Nas áreas de alta e muito alta perigosidade de incêndio, comprovação da falta de alternativa de localização em outras zonas (i.e. de muito baixa, baixa e média perigosidade).i. Nas demais áreas – i.e. nas áreas classificadas como de média, baixa e muito baixa perigosidade – localizadas em espaços agrícola/florestais ou a menos de 50m de territórios florestais, resulta a necessidade de afastamentos das edificações às extremas do terreno nunca inferiores a 50 m;j. Ser objecto de Avaliação de Incidências Ambientais no que se refere aos objectivos de conservação dos ZPE e SIC Estuário do Tejo, considerando que poderá, eventualmente, ser um projecto susceptível de afectar essa zona de forma significativa, individualmente ou em conjugação com outras acções, planos ou projectos as referidas zonas;k. Caso o projecto ocupe áreas de povoamento de sobreiros (o que, da análise das plantas enviadas, parece ser o caso), o corte ou arranque de sobreiros deve ser previsto no estudo de impacto ambiental de um projecto sujeito ao procedimento de AIA ou de avaliação de incidências ambientais em fase (i) de projecto de execução, ou no relatório de conformidade ambiental do projecto de execução, no caso de o projecto ser sujeito a estes procedimentos em fase de anteprojecto ou estudo prévio, e ter obtido, na declaração de impacte ambiental ou na decisão favorável sobre a conformidade ambiental do projecto de execução, parecer favorável do ICNF, ficando dispensado qualquer tipo de autorização ou comunicação prévia e devendo as respectivas medidas de compensação eventualmente aplicáveis constar da declaração de impacte ambiental ou da decisão favorável sobre a conformidade ambiental do projecto de execução; ou (ii) de anteprojecto, quando o mesmo possua grau de detalhe suficiente para identificar as árvores em causa;
-------------------------	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

	<p>I. Obedecer à zona geral de protecção da Árvore Classificada/de Interesse Público (de 50 m de raio a contar do pinheiro manso), ou, em alternativa, solicitar ao ICNF a redução dos limites fixados para a zona geral de protecção ou, ainda, a desclassificação da árvore.</p> <p>m. Obedecer ao raio de 15 m de raio do Marco Geodésico do Pinhão;</p> <p>n. Avaliação dos possíveis impactos na RNET, ZPE e SIC Estuário do Tejo na área envolvente ao CTA;</p> <p>o. Obedecer, nos perímetros próximos à Estrada Nacional os limites de zonas <i>non aedificandi</i> (20 m para cada lado do eixo da estrada ou dentro da zona de servidão de visibilidade e nunca a menos de 5 m da zona da estrada, respectivamente) ou, em alternativa, solicitar ao IMT a redelimitação das zonas de servidão.</p>
Notas complementares	<p>Note-se que nos termos do disposto no Regulamento Plano de Pormenor (“PP”) do Barrão – Montijo (Edital n.º 1144/2011 de 22 de Setembro), “[n]o território abrangido pelo presente plano de pormenor, serão observadas, as disposições referentes a servidões administrativas e restrições de utilidade pública existentes, as quais se regem pelo disposto na legislação aplicável, mesmo que não assinaladas na planta de condicionantes, nomeadamente, a zona de servidão decorrente da aplicação das medidas preventivas estabelecidas nas áreas destinadas à implantação do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), previstas no Decreto n.º 19/2008 de 1 de Julho. DL 19/2008, de 1 de Julho”.</p> <p>O mencionado DL n.º 19/2008, de 1 de Julho estabelecia medidas preventivas nas áreas destinadas à implantação do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), compreendendo o Campo de Tiro de Alcochete e uma área envolvente num raio de 25 km, abrangendo os concelhos de Salvaterra de Magos, Coruche, Benavente, Montijo, Alcochete, Montemor-o-Novo, Vendas Novas, Palmela, Setúbal, Moita e Vila Franca de Xira. O DL n.º 19/2008, de 1 de Julho estabelecia a vigência das medidas preventivas por um prazo de dois anos, que foi prorrogado por um ano a contar desde 1 de Julho de 2010, de acordo com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 50/2010, de 16 de Julho. Com efeito, as referidas medidas preventivas expiraram em Julho de 2011, pelo que não se encontram em vigor no momento presente. No entanto, em caso de aplicação das referidas medidas preventivas note-se que elas consistem na proibição, ou na sujeição a parecer obrigatório e vinculativo das entidades adiante indicadas, consoante o que for definido no presente decreto, dos seguintes actos ou actividades: a) Criação de novos núcleos populacionais, nomeadamente turísticos, incluindo operações de loteamento e obras de urbanização; b) Construção, reconstrução ou ampliação de edifícios, ou outras instalações, incluindo torres e mastros, abrangendo novas instalações ou alterações das já existentes, bem como equipamentos e infra-estruturas de serviços, nomeadamente de energia eléctrica e de telecomunicações; c) Instalação de explorações de qualquer natureza ou ampliação das existentes; d) Alterações importantes por qualquer meio à configuração geral do terreno, incluindo a abertura de novas vias de comunicação e acessos, bem como aterros e escavações; e) Derrube ou plantação de árvores em maciço; f) Destrução do solo vivo e do coberto vegetal; g) Instalação de redes de comunicações (móveis ou fixas); h) Estabelecimento de servidões de protecção a quaisquer actividades, sistemas, equipamentos ou infra-estruturas.</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

	<p>Para efeitos da implantação do NAL na localização proposta, identificam-se, seguidamente, os procedimentos dominiais necessários e prévios à construção da infra-estrutura aeroportuária:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Desafectação do domínio público hídrico:<ul style="list-style-type: none">• De acordo com a informação disponibilizada, designadamente o EIA do Novo Aeroporto de Lisboa, a área de implantação do aeroporto é atravessada por cursos de água de pequena dimensão, nomeadamente as ribeiras de Vale Michões e de Vale Cobrão, esta última atravessando os terrenos da implantação prevista para o NAL (cf. EIA, Volume I, p. 87).• Para o efeito, será necessário proceder à desafectação, mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças, pela área a que o imóvel está afecto e pela área da defesa nacional, do domínio público hídrico da parcela do leito ou da margem que deva deixar de ser afecto exclusivamente ao interesse público do uso das águas que serve, passando a mesma, por esse facto, a integrar o património do ente público a que estava afecto (cf. artigo 19.º da Lei n.º 54/2005, na redacção dada pela Lei Orgânica 2/2023, de 18 de Agosto).2. Desafectação do domínio público militar:<ul style="list-style-type: none">• A área de delimitação do NAL insere-se no Campo de Tiro de Alcochete.• Para o efeito, será necessário proceder à desafectação do domínio público militar mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da defesa nacional (cf. artigo 8.º, n.º 1 da Lei das Infraestruturas Militares, aprovada pela Lei Orgânica n.º 2/2023, de 18 de Agosto).• A desafectação do domínio público militar será tramitada nos termos do regime previsto na mencionada Lei das Infraestruturas Militares, de acordo com o qual os imóveis que integram o domínio público militar e para os quais se pretenda dar outra utilização que não seja de natureza militar carecem de prévia desafectação desse domínio, mantendo-se em domínio público do Estado caso estejam sujeitos a outros regimes de dominialidade ou em domínio privado do Estado quando não estejam sujeitas a outros regimes de dominialidade, sendo a sua gestão efectuada nos termos previstos na presente lei e no regime jurídico do património imobiliário público, permanecendo afectas ao Ministério da Defesa Nacional até à sua rentabilização (cf. artigo 8.º, n.ºs 2 e 3).
--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

Anexos

Planta de Localização





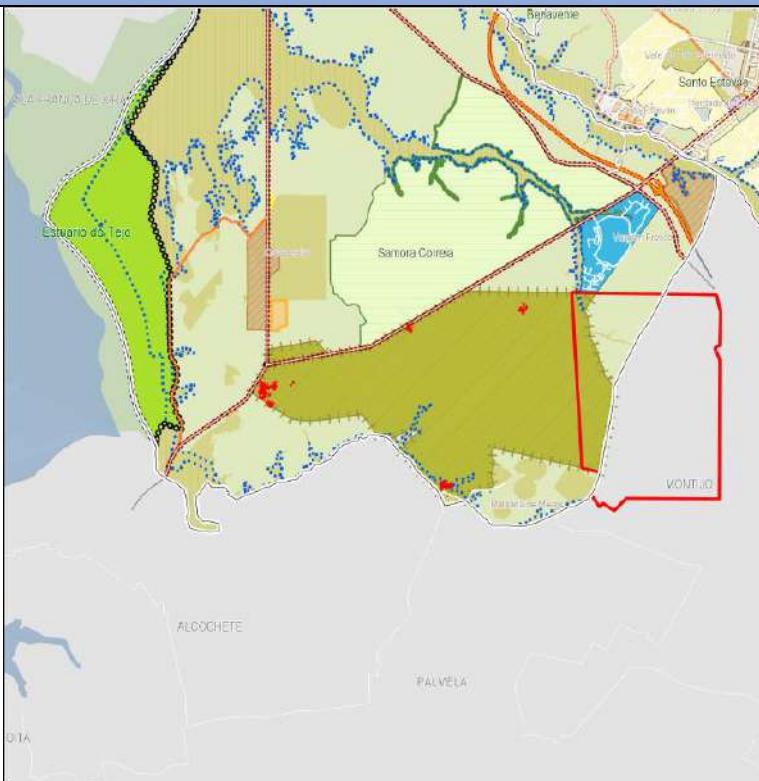
CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

Benavente

Extracto Planta de Ordenamento do PDM – Classificação e Qualificação do Solo





• Ordenamento - Classificação e Qualificação do Solo (1.1)

-Solo Rural

- [Yellow-green square] Espaço Natural
- [Light brown square] Espaço Agrícola Prioritário em Baixa Aluvionar
- [Light green square] Espaço Florestal de Conservação
- [Orange square] Espaço de Recursos Geológicos
- [Light blue square] REOC - Equipamentos
- [Dark green square] REOC - Infraestruturas Afetas ao Ministério da Defesa Nacional

- [Light yellow-green square] Espaço Agrícola de Produção
- [Light green square] Espaço Florestal de Produção
- [Brown square] Espaço Afeto a Atividades Industriais
- [Light yellow square] REOC - Herdades e Quintas com Edificação Isolada
- [Yellow square] REOC - Unidades Industriais Isoladas
- [Light grey square] Áreas de Edificação Dispersa

-Solo Urbanizado

- [Red square] Espaço Central (Núcleo Antigo)
- [Light red square] Espaço Central (A Estruturar)
- [Light orange square] Espaço Residencial (A Estruturar)
- [Light beige square] Espaço Urbano de Baixa Densidade (A Estruturar)
- [Light green square] Espaço Verde
- [Blue square] Espaço de Uso Especial - Empreendimentos Residenciais

- [Light red square] Espaço Central (Consolidado)
- [Light orange square] Espaço Residencial (Consolidado)
- [Light beige square] Espaço Urbano de Baixa Densidade (Consolidado)
- [Light purple square] Espaço de Atividades Económicas
- [Dark blue square] Espaço de Uso Especial - Equipamento

-Solo Urbanizável

- [Light orange square] Espaço Residencial (Expansão)
- [Light beige square] Espaço Urbano de Baixa Densidade (Expansão)
- [Dark blue square] Espaço de Uso Especial (Expansão) - Equipamento
- [Dark purple square] Espaço de Atividades Económicas (Expansão)

-Espaço Canal (Rede Viária)

- [Yellow-green wavy line] Rede Supra Municipal (Existente)
- [Yellow-green wavy line] Rede Estruturante e de Distribuição Principal (Existente)
- [Yellow-green wavy line] Rede de Distribuição Secundária (Existente)
- [Yellow-green wavy line] Rede de Distribuição Local (Existente)
- [Yellow-green wavy line] Ponto de Convergência - Nó Viário (Existente)
- [Yellow-green wavy line] Ponto de Convergência - Interseção Principal (Existente)
- [Yellow-green wavy line] Rede Estruturante e de Distribuição Principal (Proposto)
- [Yellow-green wavy line] Rede de Distribuição Secundária (Proposto)
- [Yellow-green wavy line] Rede de Distribuição Local (Proposto)
- [Yellow-green wavy line] Ponto de Convergência - Nó Viário (Proposto)
- [Yellow-green wavy line] Ponto de Convergência - Interseção Principal (Proposto)

-Áreas de Interesse Público/ Usos Especiais

- [Blue square with dots] Zonas Inundáveis ou Zonas Ameaçadas pelas Cheias
- [Red square with diagonal line] Área de Reserva para Futuro NAL

-Área de Intervenção do PORNET (R.C.M. N.º 177/2008, 24 Novembro) Sujeita a Regime de Proteção

- [Black dot with white center] Reserva Natural do Estuário do Tejo

-Atividades Económicas Abrangidas pelo RERAE (Regulamentadas no Artigo 10.º-A)

- [Yellow-green wavy line] R1 – Meia Bota II - Investimentos Imobiliários, LDA
- [Yellow-green wavy line] R2 – Promorpec - Agro-Pecuária, LDA
- [Yellow-green wavy line] R4 – Barão & Barão, LDA
- [Yellow-green wavy line] R3 – Sociedade Agro-Pecuária França, LDA

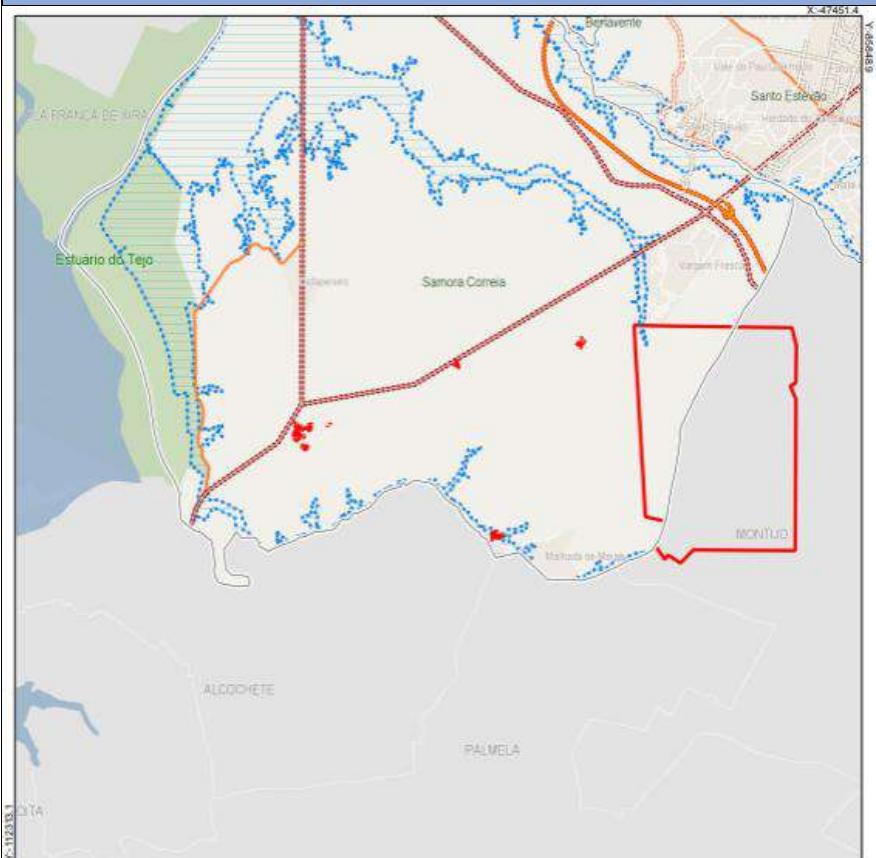


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

Extracto Planta de Ordenamento - EEM



• Ordenamento - Classificação e Qualificação do Solo (1.1)

- Áreas de Interesse Público/Usos Especiais

Zonas Inundáveis ou Zonas Ameaçadas pelas Cheias

Área de Reserva para Futuro NAL

• Ordenamento - Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (1.2)

• Ordenamento - Estrutura Ecológica Municipal (1.3)

-3. Áreas de Risco

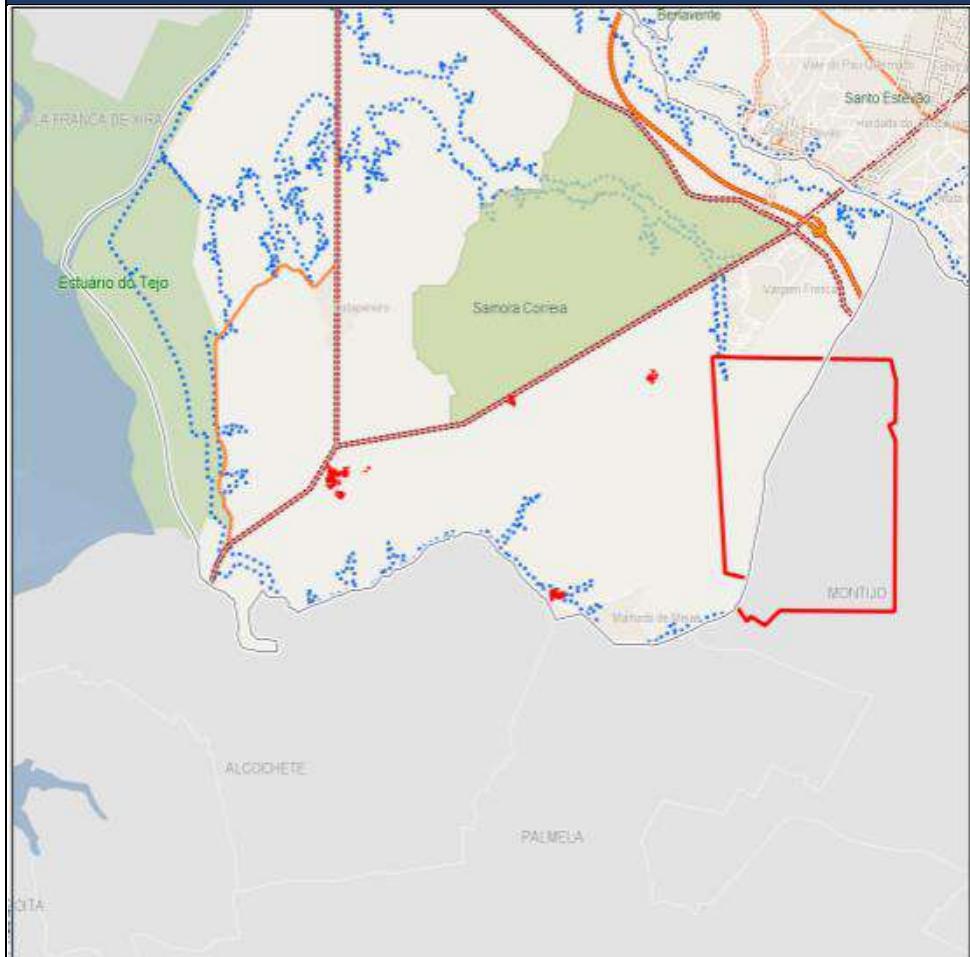
Zonas Inundáveis ou Zonas Ameaçadas pelas cheias



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete



- Ordenamento - Classificação e Qualificação do Solo (1.1)

- Áreas de Interesse Público/ Usos Especiais

Zonas Inundáveis ou Zonas Ameaçadas pelas Cheias

Área de Reserva para Futuro NAL

- Ordenamento - Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (1.2)

- Ordenamento - Estrutura Ecológica Municipal (1.3)

- 2. Floresta Modelo

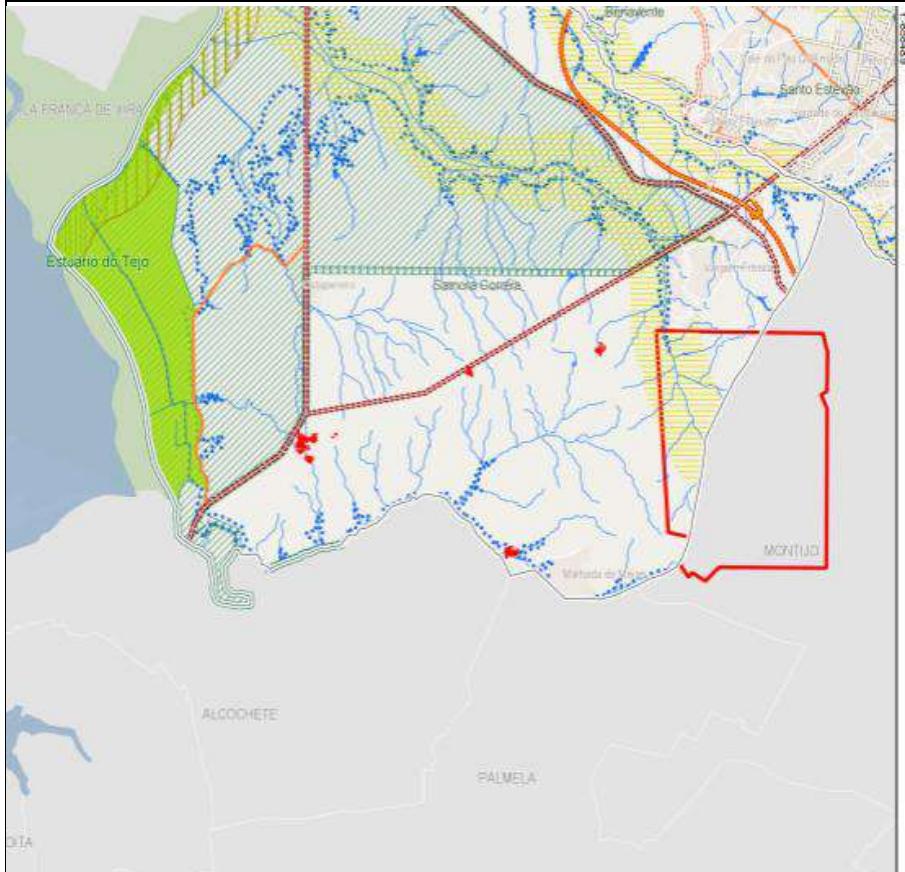
Floresta Modelo



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete



- Ordenamento - Classificação e Qualificação do Solo (1.1)

- Áreas de Interesse Público/ Usos Especiais

- Zonas Inundáveis ou Zonas Ameaçadas pelas Cheias

N Área de Reserva para Futuro NAL

- Ordenamento - Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (1.2)

- Ordenamento - Estrutura Ecológica Municipal (1.3)

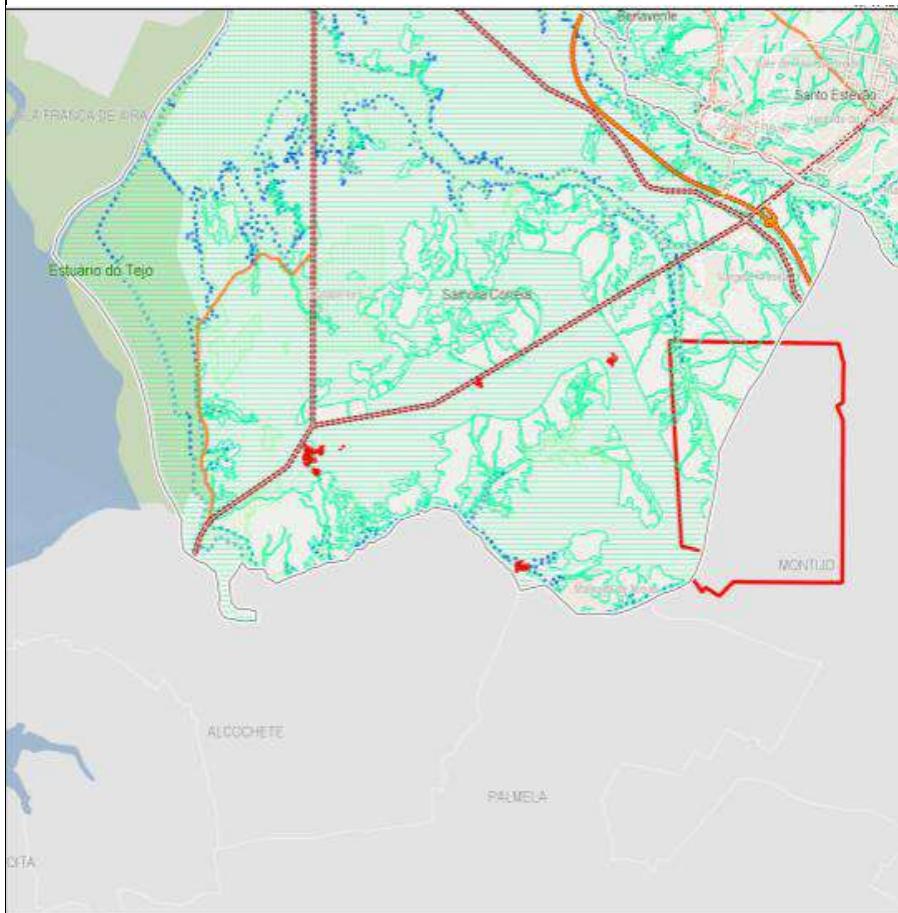
-1. PROT OVT - ERPVA

- 1.1 Rede Primária: Área Nuclear Estruturante - ZPE-ET com exclusão da área urbana de Samora Correia
- 1.1 Rede Primária: Corredores Ecológicos Estruturantes - Rio Sorraia
- 1.2 Rede Secundária: Corredores Ecológicos Secundários - Ribeira do Trejoito
- 1.2 Rede Secundária: Corredores Ecológicos Secundários - Ribeira do Vale Cobreão
- 1.3 Rede Complementar: Paisagens Notáveis - Estuário do Tejo
- 1.3 Rede Complementar: Corredores Ecológicos Complementares - Leito do Curso de Água Clasificado como REN
- 1.4 Estrutura Ecológica Municipal e Urbana - Espaço Verde do Solo Urbano

- 1.1 Rede Primária: Corredores Ecológicos Estruturantes - Rio Tejo
- 1.2 Rede Secundária: Corredores Ecológicos Secundários - Ribeira do Trejoito
- 1.2 Rede Secundária: Corredores Ecológicos Secundários - Ribeira do Vale Cobreão
- 1.3 Rede Complementar: Paisagens Notáveis - Vale do Sorraia
- 1.3 Rede Complementar: Corredores Ecológicos Complementares - Leito do Curso de Água Clasificado como REN (line)
- N Área de Reserva para Futuro NAL



CTI – PT6
Relatório Preliminar
Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete



- Ordenamento - Classificação e Qualificação do Solo (1.1)
 - Áreas de Interesse Público/ Usos Especiais
 -  Zonas Inundáveis ou Zonas Ameaçadas pelas Cheias
 -  Área de Reserva para Futuro NAL
 - Ordenamento - Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (1.2)
 - Ordenamento - Estrutura Ecológica Municipal (1.3)

-5. RAN e REN

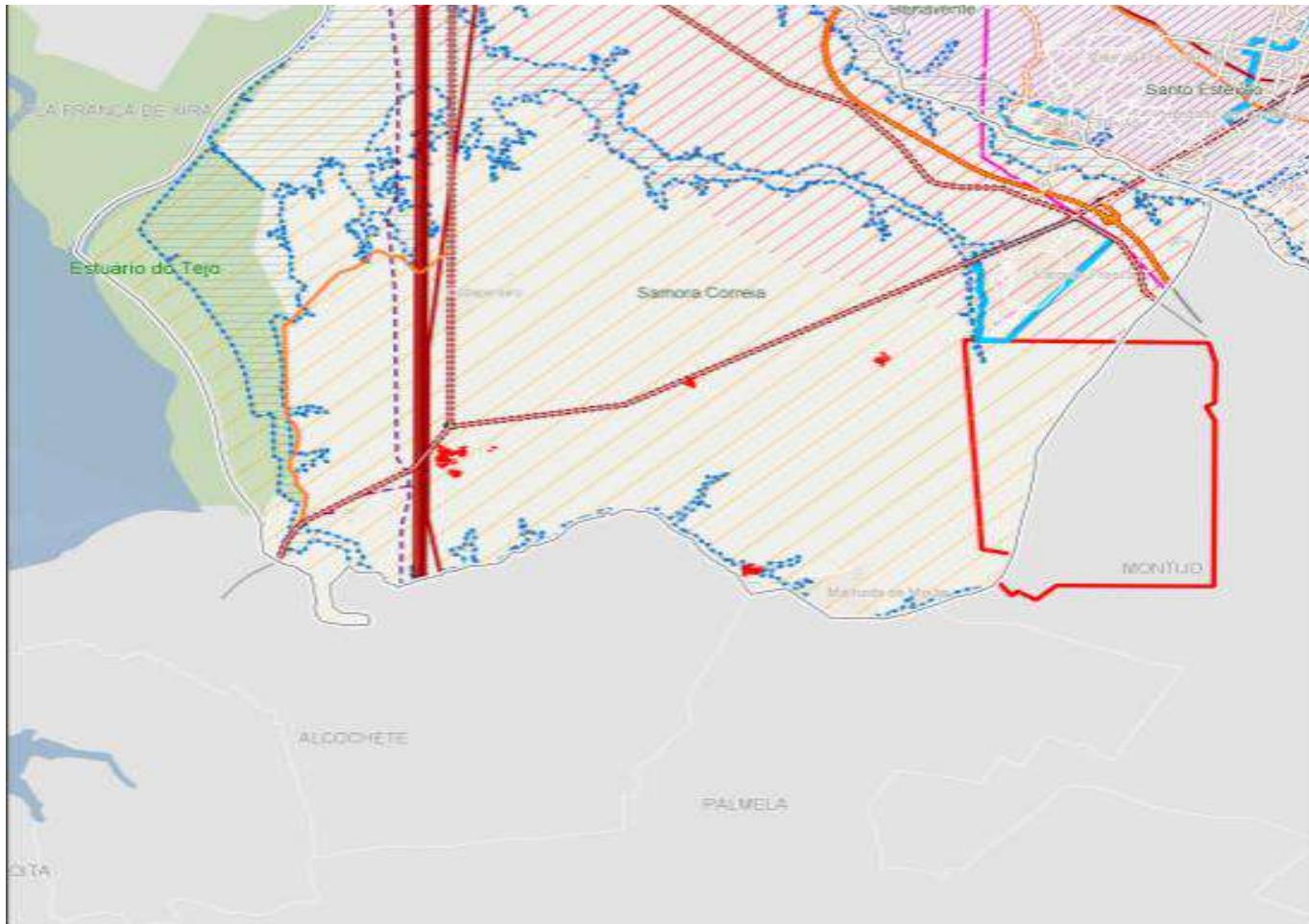
	Reserva Agrícola Nacional
	Reserva Ecológica Nacional



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete





CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

• Ordenamento - Classificação e Qualificação do Solo (1.1)

-Áreas de Interesse Público/ Usos Especiais

 Zonas Inundáveis ou Zonas Ameaçadas pelas Cheias

 Área de Reserva para Futuro NAL

• Ordenamento - Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (1.2)

• Ordenamento - Estrutura Ecológica Municipal (1.3)

• Ordenamento - Carta de Riscos (1.4)

 Perímetro Urbano

-Áreas Inundáveis

 Zonas Inundáveis ou Zonas Ameaçadas pelas cheias

-Áreas de Risco Sísmico

 Intensidade Sísmica - Máxima 10
 Intensidade Sísmica - Máxima 8

 Intensidade Sísmica - Máxima 9
 Intensidade Sísmica - Máxima 7

-Áreas de Risco Tecnológico

 Rede Elétrica de Alta Tensão
 Gasoduto de Média Pressão

 Bacia de Retenção (1) (1 - Associada ao Estabelecimento Reckitt Benckiser abrangido pelo Decreto-Lei N.º 254/2007, de 12 de julho)

 Gasoduto de Alta Pressão
 Oleoduto
Zona de Perigosidade (1.2) (1 - Associada ao Estabelecimento Reckitt Benckiser abrangido pelo Decreto-Lei N.º 254/2007, de 12 de julho, 2 - Área definida por uma distância de 55 metros, medidos em torno do perímetro do limite da bacia de retenção)

-Elementos de Base

 Rede Supra Municipal (Existente)
 Rede Estruturante e de Distribuição Principal (Proposto)
 Rede de Distribuição Secundária (Proposto)
 Rede de Distribuição Local (Proposto)
 Ponto de Convergência - No Viário Proposto
 Ponto de Convergência - Interseção Principal Proposto

 Rede Estruturante e de Distribuição Principal (Existente)
 Rede de Distribuição Secundária (Existente)
 Rede de Distribuição Local (Existente)
 Ponto de Convergência - No Viário Existente
 Ponto de Convergência - Interseção Principal Existente
 Edificado

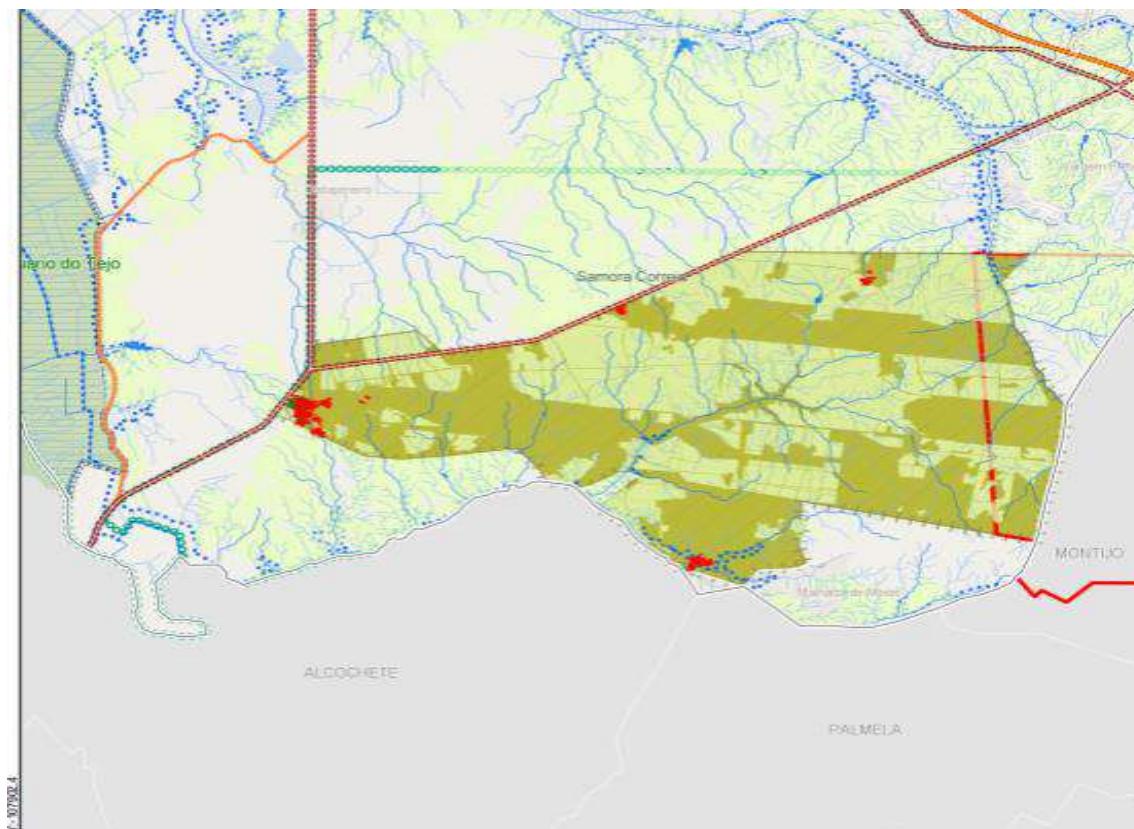


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

Extracto Planta de Condicionantes PDM





• Ordenamento - Classificação e Qualificação do Solo (1.1)

-Solo Rural

REOC - Infraestruturas Afetas ao Ministério da Defesa Nacional

-Áreas de Interesse Público/ Usos Especiais

Zonas Inundáveis ou Zonas Ameaçadas pelas Cheias

Área de Reserva para Futuro NAL

• Ordenamento - Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (1.2)

• Ordenamento - Estrutura Ecológica Municipal (1.3)

• Ordenamento - Zonamento Acústico (1.5)

• Condicionantes - Áreas Protegidas e Classificadas (2.3)

Reserva Natural do Estuário do Tejo [Área de Intervenção do PORNET (R.C.M. N.º 177/2008, 24 Novembro) Sujeita a Regime de Proteção]

Rede Natura 2000 [- ZPE do Estuário do Tejo (PTZPE0010) - SIC Estuário do Tejo (PTCON0009)]

Áreas de Ocorrência de Sobreiros

Árvore Classificada - Árvore de Interesse Público (AIP01 - Árvore Isolada, Herdade de Pancas)

Árvore Classificada - Árvore de Interesse Público (AIP02 - Alinhamento de Palmeiras da Califórnia, Porta de Armas da Carreira de Tiro de Alcochete)

-Limites e Outras Indicações

Leito do Curso de Água Classificado como REN (line)

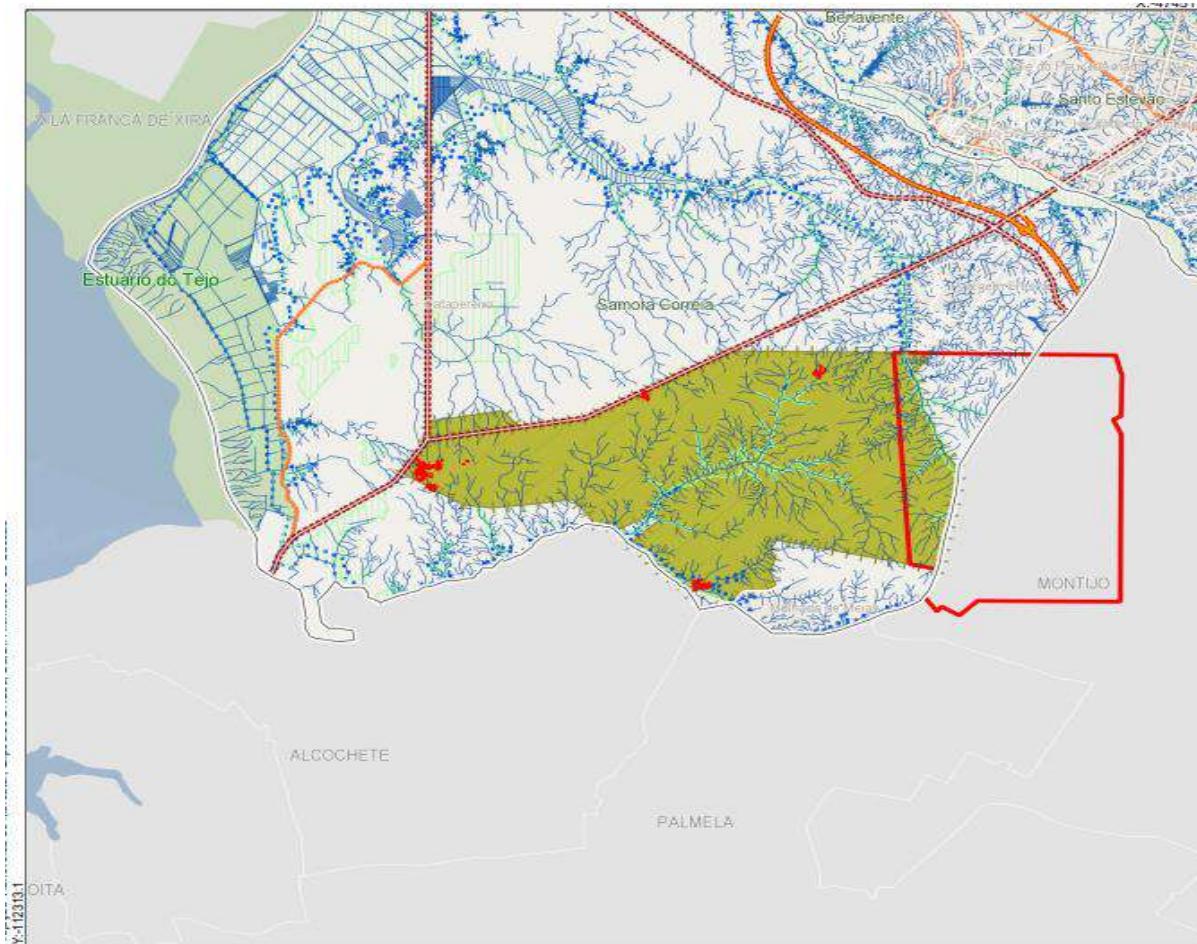
Domínio Hídrico e Margem Inundável (line)

Leito do Curso de Água Classificado como REN

Domínio Hídrico e Margem Inundável



CTI – PT6





CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

• Ordenamento - Classificação e Qualificação do Solo (1.1)

-Solo Rural

- REOC - Infraestruturas Afetas ao Ministério da Defesa Nacional

-Áreas de Interesse Público/ Usos Especiais

- Zonas Inundáveis ou Zonas Ameaçadas pelas Cheias
- Área de Reserva para Futuro NAL

• Ordenamento - Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (1.2)

• Ordenamento - Estrutura Ecológica Municipal (1.3)

• Ordenamento - Zonamento Acústico (1.5)

• Condicionantes - RAN e AHVS (2.1)

-RAN

- Reserva Agrícola Nacional

-AHVS

- Aproveitamento Hidroagrícola do Vale do Sorraia

-Limites e Outras Indicações

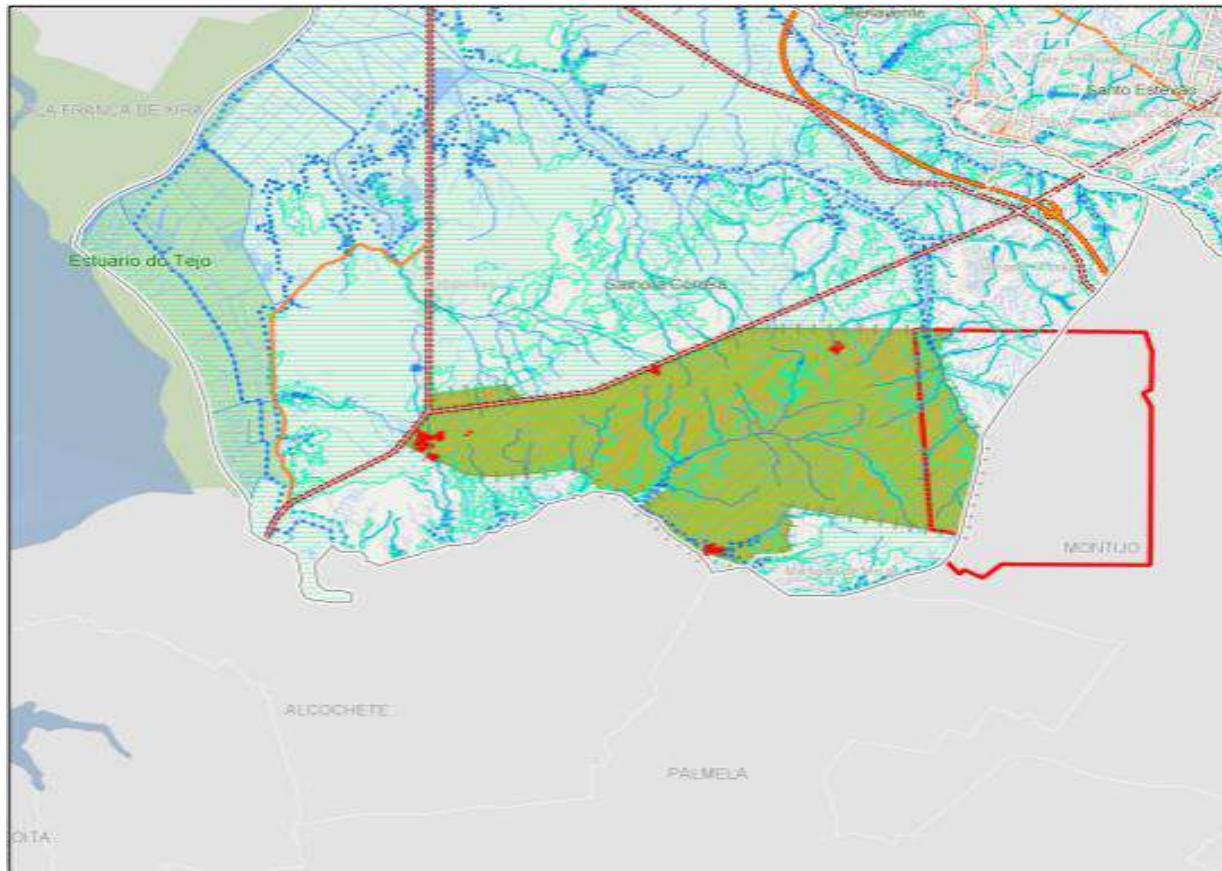
- Perímetro de Rega - Área Dominada
- Leito do Curso de Água
- Leito do Curso de Água (line)



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete





CTI – PT6
Relatório Preliminar
Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

• **Ordenamento - Classificação e Qualificação do Solo (1.1)**

-Solo Rural

REOC - Infraestruturas Afectas ao Ministério da Defesa Nacional

-Áreas de Interesse Público/ Usos Especiais

Zonas Inundáveis ou Zonas Ameaçadas pelas Cheias

Área de Reserva para Futuro NAL

• **Ordenamento - Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (1.2)**

• **Ordenamento - Estrutura Ecológica Municipal (1.3)**

• **Ordenamento - Zonamento Acústico (1.5)**

• **Condicionantes - REN (2.2)**

-REN

Reserva Ecológica Nacional

Leito do Curso de Água Classificado como REN (line)

Leito do Curso de Água Classificado como REN

-Limites e Outras Indicações

Leito do Curso de Água, Apenas Sujeito a Servidão de Domínio Hídrico (line)

Leito do Curso de Água, Apenas Sujeito a Servidão de Domínio Hídrico



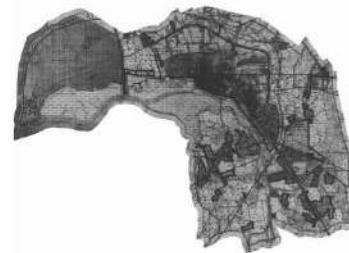
CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

Montijo

Extracto Planta de Ordenamento do PDM





	LIMITE DO CONCELHO
	PERÍMETRO URBANO
	ESPAÇO URBANO
	ÁREA URBANIZADA MISTA, HABITACIONAL, EQUIPAMENTO, INDUSTRIAL
	ESPAÇO URBANIZÁVEL
	ÁREA URBANIZÁVEL MISTA, HABITACIONAL, EQUIPAMENTO, INDUSTRIAL
	ESPAÇO URBANO VERDE
	ÁREA VERDE PROTECÇÃO E ENQUADRAMENTO, AGRÍCOLA, EQUIPADO
	ESPAÇO INDUSTRIAL
	ÁREA INDUSTRIAL EXISTENTE
	ÁREA INDUSTRIAL PROPOSTA
	ESPAÇO DE INDÚSTRIA EXTRACTIVA / MINEIRA
	ESPAÇO AGRÍCOLA
	ÁREA AGRÍCOLA DA R.A.N.
	ÁREA AGRÍCOLA NÃO INCLUIDA NA R.A.N.
	ESPAÇO FLORESTAL
	ÁREA DE FLORESTA DE PRODUÇÃO (só existente na zona este)
	ÁREA DE MATA E MATO DE PROTECÇÃO
	ÁREA SILVOPASTORIL (só existente na zona este)
	ESPAÇO AGRO - FLORESTAL
	ESPAÇO CANAL DE INFRAESTRUTURA
	ACESSO À NOVA PONTE SOBRE O TEJO (só existente na zona oeste)
	REDE NACIONAL DE ESTRADAS
	REDE MUNICIPAL DE ESTRADAS E CAMINHOS
	REDE FERROVIÁRIA
	REDE GERAL DE TRANSPORTE DE ENERGIA EM AT
	GASODUTO DE ALTA PRESSÃO (só existente na zona oeste)
	OLEODUTO (só existente na zona este)
	ADUTOR DA EPAL
	ESPAÇO AQUÍCOLA
	ÁREA RIBEIRINHA (só existente na zona oeste)
	ALBUFEIRA (só existente na zona este)
	ESPAÇO AFECTO À INSTALAÇÃO DE INTERESSE PÚBLICO
	ÁREA DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DA API (só existente na zona oeste)
	ÁREA DE INSTALAÇÃO DE DEFESA NACIONAL
	ÁREA DE INSTALAÇÃO DE TELECOMUNICAÇÕES (só existente na zona este)
	ÁREA DE ETAR (só existente na zona oeste)



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

Extracto Planta de Condicionantes do PDM





CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização do Campo de Tiro de Alcochete

LIMITE DO CONCELHO		A 2 - ANEXOS D'AAT - ANEXO A 3 - ANEXOS D'AAT - ANEXO	D 2 - "AVIAIS HABIL DE SISTEMA DE TIRO (SPT)" D 3 - "AVIAIS HABIL DE SISTEMA DE TIRO (SPT)" E 2 - "AVIAIS HABIL DE SISTEMA DE TIRO (SPT)" E 3 - "AVIAIS HABIL DE SISTEMA DE TIRO (SPT)" T 2 - "AVIAIS HABIL DE SISTEMA DE TIRO (SPT)" T 3 - "AVIAIS HABIL DE SISTEMA DE TIRO (SPT)"
DOMÉNIO PÚBLICO HÍBRIDO		■ P INÍCIO DA INFRAESTRUTURA	V 2 - "AVIAIS HABIL DE SISTEMA DE TIRO (SPT)" V 3 - "AVIAIS HABIL DE SISTEMA DE TIRO (SPT)"
MARGEM E ZONA INUNDÁVEL		■ R INÍCIO DE UMA CARRILHA	P 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" P 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" T 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" T 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" V 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" V 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS"
ALBERTIRA		■ R INÍCIO FIM DA CARRILHA	P 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" P 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" T 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" T 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" V 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" V 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS"
ORGÃO DE ÁGUAS			P 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" P 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" T 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" T 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" V 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" V 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS"
EXPLORAÇÃO DE ENERGIA PEDEOMÉTRICA			P 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" P 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" T 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" T 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" V 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" V 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS"
R.A.N.	VILA (1)		P 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" P 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" T 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" T 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" V 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" V 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS"
S.E.N.	VILA (1)		P 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" P 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" T 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" T 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" V 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" V 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS"
MONTADO DE ROBÔ			P 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" P 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" T 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" T 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" V 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" V 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS"
REGIME FLORAL STAL DE SIMPLA POLÍTICA			P 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" P 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" T 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" T 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" V 2 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS" V 3 - "TIPO DE TERRENO SEMELHANTE AO APENAS"
IPVC <input checked="" type="checkbox"/> IMÓVEL CLASIFICADO / <input type="checkbox"/> PROPOSTO PARA CLASSIFICAÇÃO		■ R INÍCIO FIM DA ESTRADA	I 2 - 10, 11, 12, 13 E 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 L 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
ADUTORÁTICA			E 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 L 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
ELETROVÍAS / TELEFONIA			E 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 L 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
LINHA DE AT			E 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 L 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
ESTRADA NACIONAL / NOVA PONTE SOBRE O TEJO		■ R INÍCIO FIM DA ESTRADA	E 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 L 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
VIA MUNICIPAL		■ R INÍCIO FIM DA ESTRADA	E 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 L 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
VIA FÉRIAS		■ R INÍCIO FIM DA ESTRADA	E 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 L 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
RÁDIO PARCIAL			E 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 L 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
CENTRO RADIODIÉLECTRICO			E 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 L 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
ESTABELECIMENTO ESCOLAR			E 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 L 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
ESTABELECIMENTO INSALUBRE			E 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 L 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
INSTALAÇÃO DE DEFESA NACIONAL			E 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 L 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
GSP ESTABELECIMENTO PRISIONAL			E 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 L 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
ZONA DE DEFESA E CONTROLE URBANO			E 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 L 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
MARCO GEOÉSICO			E 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 L 2 - 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13



4. Santarém

CTI – PT6 Relatório Preliminar Ficha Técnica da Localização de Santarém								
Dados Gerais da Localização ⁴⁴⁴								
Designação da Localização	Santarém							
Localização	Distrito(s)	Santarém, União das Freguesias de São Vicente do Paúl e Vale de Figueira						
	Concelho(s)	Santarém A envolvente alargada da área de localização é abrangida pelos concelhos da Golegã, Chamusca e Alpiarça						
Coordenadas Geográficas da Localização	39º20'26.64"N 8º34'59.83"W							
Planeamento Territorial								
Instrumentos de Gestão Territorial Aplicáveis								
Instrumentos de Gestão Territorial Aplicáveis	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)	Em vigor?	Sim (Lei n.º 99/2019, de 5 de Setembro)					
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	Não, no que toca à localização do aeroporto em Santarém Sim, no que toca ao novo aeroporto em geral					
		Em caso afirmativo, quais?	<ul style="list-style-type: none">Os Desafios Territoriais do PNPOT concorrem para os 17 Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU<ul style="list-style-type: none"><i>Desafio # 4.2. Reforçar e integrar redes de acessibilidades e de mobilidade</i>					

⁴⁴⁴ A presente análise teve por base a delimitação da Localização de Santarém constante dos documentos partilhados pela Comissão Técnica Independente, nomeadamente dos documentos designados como “08) RISCOS DE INUNDAÇÃO_Anexo” e “09) Classificação Terreno”.



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém**

- O sistema aeroportuário é objecto de uma pressão de tráfego com origem no aumento da procura turística, pelo que é premente reforçar as infra-estruturas existentes no âmbito de uma estratégia a médio/longo prazo, considerando sobretudo o cordão litoral Porto -Lisboa-Faro. Sobressai neste domínio a situação do aeroporto de Lisboa, cujo nível de saturação torna premente a construção de uma nova infra-estrutura aeroportuária na região que permita aliviar a pressão sobre o actual Aeroporto Humberto Delgado. A banalização do transporte aéreo trouxe novas e facilitadas opções de deslocação internacional, mas acentua desigualdades territoriais em face das assimetrias de acessibilidade aos principais aeroportos

- ***Medida # 4.7: Alargar as infra-estruturas físicas de conexão internacional***

- Reforço da capacidade das redes de infra-estruturas, adaptando-as à pressão de tráfego no sistema portuário, através inevitavelmente da construção de novos terminais nos portos de Leixões, Lisboa e Sines, e aeroportuário, nomeadamente através da construção de uma nova infra-estrutura aeroportuária na região de Lisboa que dê resposta rápida à necessidade de alívio do actual Aeroporto Humberto Delgado

- ***Objectivos Operacionais***

- Aumentar/adequar/optimizar a capacidade portuária e aeroportuária
 - Melhorar as condições de desenvolvimento dos *hubs* portuários e aeroportuários

- ***Modelo Territorial***

- O Modelo Territorial previsto no PNTPOT “*estabelece um compromisso de organização do território reconhecendo o valor dos recursos e da diversidade territorial e antevendo a necessidade de adaptação às mudanças críticas emergentes. Deve por isso traduzir os desafios territoriais enunciados, contribuindo para aumentar a capacidade de resiliência dos diferentes territórios num quadro de coesão territorial*”.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

- Assim, o Modelo Territorial representa a tradução espacial da estratégia de desenvolvimento do País, para o qual concorre um conjunto de sistemas que irão informar o ordenamento do território. Para tal, o Modelo Territorial apoia-se em cinco sistemas territoriais fundamentais: o Sistema Natural, o Sistema Urbano, o Sistema Social, o Sistema Económico e o Sistema de Conectividade — e identifica, num quadro prospectivo, os territórios especialmente vulneráveis às mudanças críticas, que importam contrariar.
- Releva para efeitos da localização do aeroporto, o Sistema Urbano. Neste sentido, o Sistema Urbano previsto no PNPOT *“baseia-se numa estratégia de reforço do policentrismo enquanto modelo territorial. A construção deste sistema urbano policêntrico deve reforçar o desenvolvimento urbano e a integração entre territórios (relações interurbanas e rurais-urbanas) de forma a atenuar as disparidades socioeconómicas inter e intra-regionais. O reforço horizontal e vertical das interacções no âmbito do sistema urbano depende de uma distribuição de equipamentos e serviços que atenda às especificidades e níveis de especialização de cada um dos espaços urbanos.”*
- Com efeito, o sistema urbano nacional organiza-se em torno dos seguintes elementos:
 - a) Os centros urbanos, que estruturam a organização do território e garantem uma oferta diversificada de funções urbanas;
 - b) Os subsistemas territoriais que articulam relacionamentos de proximidade e são o suporte da equidade territorial na prestação de serviços de interesse geral;
 - c) Os corredores de polaridades, que proporcionam o desenvolvimento de eixos favoráveis à cooperação e à integração entre diferentes territórios.
- Assim, à luz do sistema urbano do modelo territorial previsto no PNPOT a área de localização proposta encontra-se nos subsistemas territoriais a consolidar (i.e., *“subsistemas que precisam de ser mais consolidados, correspondendo a estruturas*



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém**

Plano/Programa Regional de Ordenamento do Território (PRPOT)			<i>interurbanas que polarizam territórios rurais, onde as economias de escala necessitam de ser reforçadas. Sendo subsistemas a estruturar e a potenciar, as intervenções devem concentrar-se no reforço das vantagens competitivas, apoiadas em investimentos integrados e na prestação de serviços adaptados às necessidades dos diferentes territórios.”).</i>
	Em vigor?		Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (“PROTOVT”) – Resolução do Conselho de Ministros n.º 64-A/2009, de 25 de Junho , rectificada pela Declaração de Rectificação n.º 71-A/2009
	Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?		Sim, para o novo aeroporto em geral o PROTOVT menciona que “durante a elaboração do PROTOVT foi tomada pelo Governo a decisão de localização do novo aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete”.
	Em caso afirmativo, quais?		Durante a elaboração do PROTOVT, foi tomada pelo Governo a decisão de localização do novo aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete. Nessa medida, foi efectuada uma revisão dos cenários de desenvolvimento inicialmente considerados e uma recontextualização dos efeitos do aeroporto e actividades conexas no modelo territorial da região, em particular no que se refere às acessibilidades e mobilidade, ao acolhimento empresarial, ao sistema urbano e ao sistema ambiental, conseguindo -se, assim, garantir a plena actualidade e eficácia do plano. CAPÍTULO I / Introdução Enquadramento Legal A Resolução de Conselho de Ministros n.º 30/2006, de 23 de Março, determinou a elaboração do Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo. Esta resolução estabelece o ponto de partida para a definição da visão, objectivos estratégicos e modelo de desenvolvimento territorial para a região. A Resolução de Conselho de Ministros n.º 30/2006, de 23 de Março, no seu n.º 2, salienta que o PROT OVT deve contemplar:



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

		<p>(...)</p> <p>b) A inserção destes territórios nas dinâmicas de afirmação da região de Lisboa e Vale do Tejo no contexto das grandes regiões capitais europeias e de valorização do seu potencial de interface entre a Europa e o mundo;</p> <p>c) A integração, do ponto de vista estratégico, funcional e territorial, do <u>novo aeroporto de Lisboa</u>, enquanto plataforma de mobilidade e motor de desenvolvimento da actividade económica e social, numa perspectiva de afirmação, valorização e estruturação do conjunto da região.</p> <p>Prioridades e Desafios</p> <p>O PROT OVT define as estratégias de base territorial para o desenvolvimento do Oeste e Vale do Tejo, contemplando, designadamente:</p> <p>(...)</p> <p>c) A integração, do ponto de vista estratégico, funcional e territorial, do novo aeroporto de Lisboa, enquanto plataforma de mobilidade e motor de desenvolvimento da actividade económica e social, numa perspectiva de afirmação, valorização e estruturação do conjunto da Região.</p> <p>CAPÍTULO II / Visão para a Região</p> <p>1 — Síntese do Diagnóstico</p> <p>[Oportunidades] <u>Construção do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete e da Linha de Alta Velocidade ferroviária</u>, alavancando o desenvolvimento de actividades económicas, com particular vocação para a área da logística</p> <p>[Pontos Fracos] <u>Construção do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete</u>, como um novo foco de poluição, fragmentação e/ou degradação de áreas naturais e semi-naturais, exercendo igualmente maior pressão nos consumos</p> <p>Dos Cenários à Visão</p>
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

		<p>Na construção dos cenários sobre o Oeste e Vale do Tejo foram assim encontradas três incertezas cruciais que deram origem a outros tantos eixos de contrastação:</p> <p>(...)</p> <p>c) <u>Eixo de Contrastão 3</u>: O modo como for concretizada a nova relação entre a organização territorial da Área Metropolitana de Lisboa e o Oeste e Vale do Tejo, em consequências das decisões de localização de grandes infra-estruturas de âmbito nacional e metropolitano, associadas à decisão de <u>localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete</u>. Para o <u>Eixo de Contrastão 3</u> estudaram-se as duas configurações: a) Conexão — é uma configuração em que o Oeste e Vale do Tejo é beneficiado por um novo desenho de acessibilidades, nomeadamente ferroviárias na Região de Polarização Metropolitana, na sequência da decisão de localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete; benefício em termos de maior articulação interna e de maior centralidade nacional; b) Separação — é uma configuração em que o Oeste e Vale do Tejo no seu conjunto não ganha maior centralidade graças aos investimentos estruturantes da Região de Polarização Metropolitana, e em que as suas duas componentes — Oeste e Vale do Tejo — seguem caminhos separados, com os impactos do Novo Aeroporto de Lisboa a serem sobretudo sentidos no Vale do Tejo e na Península de Setúbal e menos no Oeste.</p> <p>(...)</p> <p>Para clarificar as configurações (eixo de contrastão 3/incerteza 3) houve que identificar as incertezas específicas que ainda existem em torno de um conjunto de infra-estruturas, para além do Novo Aeroporto de Lisboa, que irão ter impacto na organização do território da Área Metropolitana de Lisboa e no seu relacionamento com os espaços circundantes. Estão nesse caso os três cenários (Figura 4).</p>
--	--	--



CTI – PT6
Relatório Preliminar
Ficha Técnica da Localização de Santarém

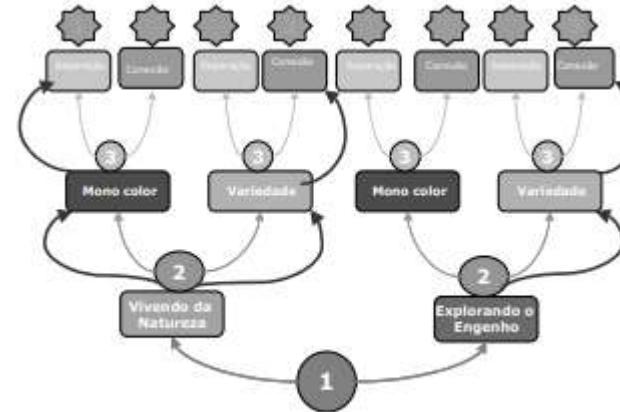


Figura 4 — Os Cenários

O Cenário 1, Vivendo da Natureza, Monocolor e Separação (Quadro 1) é, dos três, aquele em que a Região mais se especializaria no turismo assente na exploração de amenidades e em actividades de lazer, que “expulsariam” gradualmente muitas das actividades agrícolas mercantis da Região. É também um Cenário de exigências limitadas quanto à sustentabilidade — ultrapassada pela preocupação de atractividade a curto prazo para actividades turísticas pouco sofisticadas.

A falta de investimento na qualificação e atracção de recursos humanos altamente qualificados para o Oeste e Vale do Tejo dificultaria a dinâmica policêntrica da região ao tornar mais difícil a afirmação de actividades diferenciadoras entre as principais cidades.



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém****QUADRO 2****As três características estruturantes do Cenário 1**

Vivendo da Natureza	Configuração em que predominam as actividades assentes na exploração de recursos naturais e ambientais, nomeadamente das que estão associadas à captação da renda fundiária; a Região é fortemente transformada pelo investimento turístico centrado na exploração de amenidades (clima, mar e paisagem) e pelo forte crescimento da procura residencial secundária, sobretudo na sub-região Oeste; é um Cenário de fraca qualificação de recursos humanos.
Monocolor	Configuração em que predominam as actividades baseadas na agricultura e florestas orientadas para o mercado, bretendo interno, localizadas nos terrenos com maior aptidão e captando o essencial dos apoios públicos, deixando vastas zonas do território da Região sem funções e em risco de abandono.
Separação	Configuração em que o Oeste e Vale do Tejo no seu conjunto não ganha maior centralidade graças aos investimentos estruturantes da Região de Polarização Metropolitana, e em que as suas duas componentes — Oeste e Vale Tejo — seguem caminhos separados, com os impactos do Novo Aeroporto de Lisboa a serem sobretudo sentidos no Vale do Tejo.

O Cenário 2, Vivendo da Natureza, Variedade e Conexão (Quadro 3) é, tal como o Cenário 1, caracterizado pelo papel motor do turismo centrado nas amenidades e nos recursos naturais. Mas haveria, simultaneamente, uma aposta na sustentabilidade ambiental e no enriquecimento da atractividade turística apoiando-se em valências ligadas à natureza ou a actividades tradicionais da Região. Este Cenário aponta para uma maior articulação entre Oeste e Vale do Tejo e do conjunto dos dois ao Novo Aeroporto de Lisboa, resultante dos investimentos ferroviários e rodoviários considerados.



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém****QUADRO 3****As três características estruturantes do Cenário 2**

Vivendo da Natureza	Configuração em que predominam as actividades assentes na exploração de recursos naturais e ambientais, nomeadamente das que estão associadas à captação da renda fundiária; a região é fortemente transformada pelo investimento turístico centrado na exploração de amenidades (clima, mar e paisagem) e pelo forte crescimento da procura de residências secundárias, sobretudo no Oeste; os factores de atracção turística para além das amenidades restringem-se aos que são herdados da tradição ou da história natural da região.
Variedade	Configuração em que a agricultura e o espaço rural são vistos na óptica da multifuncionalidade e em que o essencial dos apoios públicos se dirige à consolidação de funções de sustentabilidade ambiental e ao desenvolvimento de nova competências e em que as actividades orientadas para o mercado se afirmam pelos factores de competitividade que conseguirem criar.
Conexão	Configuração em que o Oeste e Vale do Tejo é beneficiado por um novo desenho de acessibilidades, nomeadamente ferroviárias na Região de Polarização Metropolitana, na sequência da decisão de localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete ; benefício em termos de maior articulação interna e de maior centralidade nacional.

O Cenário 3, Explorando o Engenho, Variedade e Conexão (Quadro 4) é, acima de tudo, um Cenário em que a Região apostaria para o seu desenvolvimento na atracção de actividades com forte intensidade de competências, conhecimento e criatividade, bem como numa maior diversificação dos factores de atracção turística para além das amenidades. É também um Cenário de exigência de sustentabilidade, com destaque para a urbanização controlada, a valorização de terrenos com vocação agrícola e ambiental e a mobilidade sustentável na Grande Lisboa. Traduz igualmente uma aposta no desenvolvimento de serviços de acolhimento para além do turismo e na dinamização deste por via da persistente construção de um “capital simbólico” assente no património histórico e não na natureza, embora esta forneça as amenidades que o viabilizam. É um Cenário de forte articulação interna e maior conectividade internacional da Região Oeste e Vale do Tejo por via de boas ligações rodo e ferroviárias ao Novo Aeroporto de Lisboa.



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém****QUADRO 4****As três características estruturantes do Cenário 3**

			<p>Explorando o Engenho</p> <p>Configuração em que a região desenvolve um forte potencial turístico, com uma componente chave no patrimônio histórico e nas actividades conexas; mas em que se desenvolvem um conjunto de outras actividades de sectores criativas e industriais em que é essencial o conhecimento e acumulação de competências tecnológicas.</p> <p>Variedade</p> <p>Configuração em que a expansão da edificação e urbanização é travada em áreas bem delimitadas, não comprometendo terrenos de elevada valia agrícola e ambiental e em que a agricultura e o espaço rural são vistos na óptica de sustentabilidade e em que o essencial dos apoios públicos se dirige à consolidação de funções de sustentabilidade ambiental e ao desenvolvimento de novas competências e em que as actividades orientadas para o mercado se apoiem nos factores de competitividade que conseguem criar.</p> <p>Coxeira</p> <p>Configuração em que o Oeste e Vale do Tejo é beneficiado por um novo desenho de acessibilidades, nomeadamente ferroviárias na Região de Polarização Metropolitana, na sequência da decisão de localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete; benefício em termos de maior articulação interna e de maior centralidade nacional.</p> <p>Em síntese, o Cenário 1 pode ser considerado como o cenário tendencial, nomeadamente se algumas das estratégias sectoriais recentemente definidas (por exemplo para área do desenvolvimento rural ou do tratamento de efluentes) se revelarem de difícil implementação por escassez de meios financeiros ao dispor do sector público ou de conflito entre as orientações que definem e as forças de mercado que tomarão as principais decisões. É um Cenário preocupante, atravessado por crescentes tensões entre as funções de charneira de articulação territorial e de coroa verde e base de produção agrícola que a Região pode revestir. É também um Cenário de crescente separação entre as dinâmicas do Oeste por um lado e do Vale do Tejo, por outro. De todos os cenários este é o único que se apresenta com uma avaliação ambiental estratégica global negativa.</p> <p>O Cenário 2 é caracterizado por uma melhoria em termos de sustentabilidade, a articulação interna entre o Oeste e o Vale do Tejo e conectividade internacional reforçada, mantendo o turismo centrado na exploração das amenidades e recurso naturais como segmento dominante e motor de crescimento.</p>
--	--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

		<p>O Cenário 3 marca uma clara mudança face aos Cenários anteriores pela maior expressão de actividades intensivas em conhecimento e criatividade e por um turismo mais diverso na sua oferta, apresentando ao mesmo tempo as características de sustentabilidade, articulação interna e conectividade internacional reforçada do Cenário 2.</p> <p>Visão para a Região Oeste e Vale do Tejo</p> <p>De acordo com o PNROT, o Oeste e Vale do Tejo está plenamente integrado na grande região funcional de Lisboa e a relação com a Área Metropolitana de Lisboa constitui um elemento basilar do seu desenvolvimento. Se por um lado, o Oeste e a Lezíria se apresentam como as áreas de expansão natural da Área Metropolitana de Lisboa e oferecem alternativa de localização metropolitana (por exemplo, de equipamentos e de pessoas), por outro lado, o Médio Tejo, pela sua posição geográfica e património natural (reforçado pela presença de recursos hídricos estratégicos para a Área Metropolitana de Lisboa), possui importantes oportunidades de desenvolvimento. Refere ainda o PNROT que esta Região é tradicionalmente estruturada por dois grandes eixos radioconcéntricos (A8/Linha do Oeste e A1) convergindo para Lisboa, atenuando-se a separação entre as duas sub-regiões com a criação de novas acessibilidades proporcionadas pelos eixos A15 e IC9, 10 e 11 reforçando a mobilidade interna regional.</p> <p>Entretanto, a localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete, proporciona uma extraordinária oportunidade para deslocalizar para o interior os eixos de urbanização, logística e desenvolvimento, tradicionalmente localizados na faixa litoral (A8 e A1). Dando prioridade à construção do IC3 (Almeirim/ Chamusca/ Tomar) e à construção de uma ligação ferroviária entre o Novo Aeroporto de Lisboa e a linha do Norte (Cartaxo/ Santarém), eventualmente aproveitando parte do canal da linha de Setil, cria-se um novo eixo de desenvolvimento na margem esquerda do Tejo entre a Península de Setúbal e a Chamusca, ligando, em sequência, à zona do Entroncamento/V. N. Barquinha, com ramificação, por um lado,</p>
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

para Tomar/Coimbra e, por outro, para a Beira Interior. Neste quadro de acessibilidade, os novos e futuros eixos viários e ferroviários colocarão Santarém num ponto estratégico de confluência, facto que poderá reforçar o seu papel de centralidade regional. Assim, é proposto no PROT OVT, o estudo e viabilização de construção de uma linha ferroviária (convencional) entre o Novo Aeroporto de Lisboa e a Linha do Norte, no Vale de Santarém, com eventual prolongamento à Linha do Oeste, nas Caldas da Rainha (Figura 5).

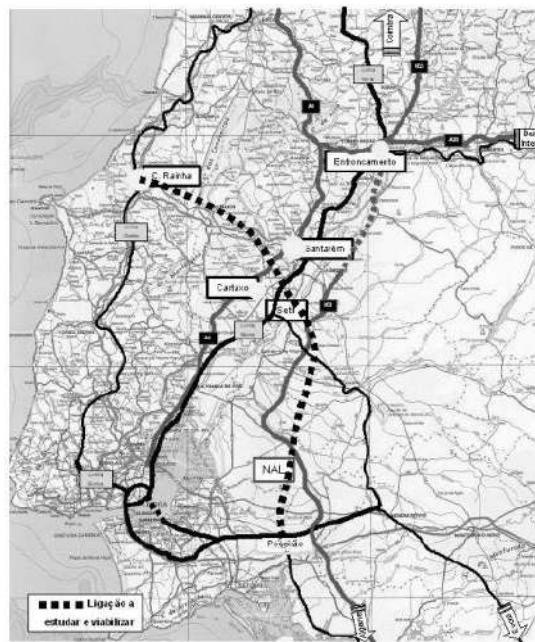


Figura 5 — Eixos de Desenvolvimento

Em síntese, a Região Oeste e Vale do Tejo encontra-se integrada na área de polarização funcional da Área Metropolitana de Lisboa (Figura 6) e a proximidade e localização do Oeste e Vale do

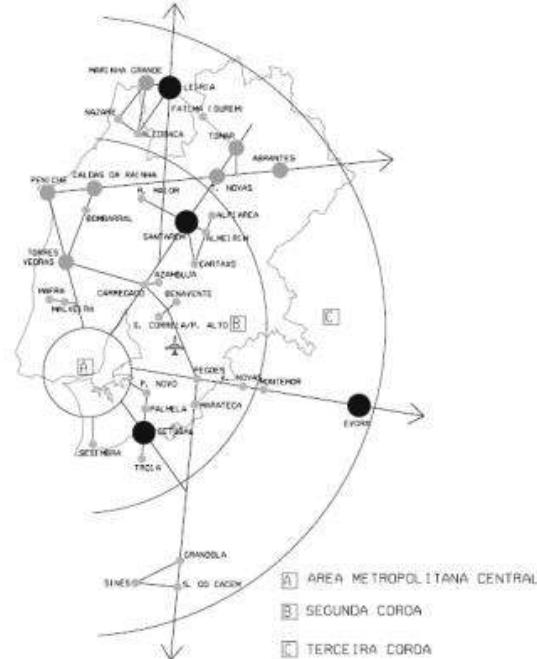


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Tejo, relativamente à Área Metropolitana de Lisboa, representa uma disponibilidade de significativos recursos estratégicos, mas também uma vulnerabilidade à lógica de desenvolvimento e expansão metropolitanas.



Fonte: PROTAMI. (adaptado)
Figura 6 — Região de Polarização Metropolitana

O Oeste e Vale do Tejo constituirá, simultaneamente, uma charneira de articulação entre a Área Metropolitana de Lisboa, o Centro e o Norte do país (Figura 7), por um lado, e o Alentejo e Beira Interior, por outro, acolhendo actividades produtivas, logísticas e fornecendo serviços à comunidade, suportadas por uma rede urbana polinucleada, plenamente consolidada e



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

integrada no sistema de polarização metropolitana de Lisboa e Vale do Tejo. A localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete (Benavente) proporciona um forte reforço da integração do Oeste e Vale do Tejo com a Região do Alentejo.

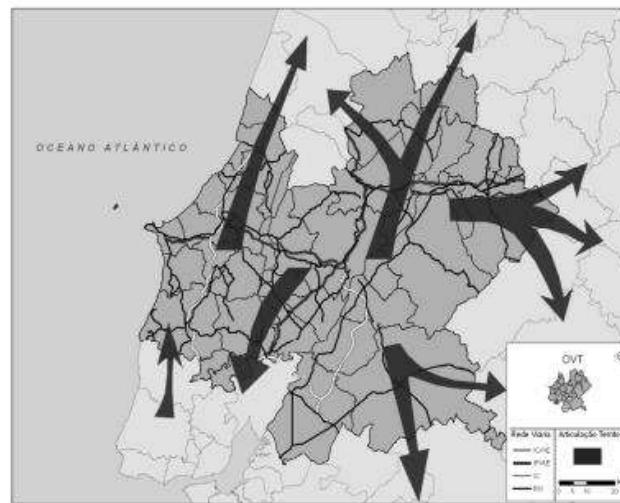


Figura 7 — O Oeste e o Vale do Tejo como charneira de articulação territorial.

A par dessa função, o Oeste e Vale do Tejo deverá assumir-se como a coroa verde da área metropolitana central, preservando e valorizando os sistemas naturais internos, promovendo o robustecimento da economia regional e as actividades e produtos verdes (agro-florestais e energias renováveis). O Oeste e o Vale do Tejo integrados, com um ambiente como factor de bem-estar e oportunidade mas, também, de coesão territorial, onde a identidade regional é permanentemente aprofundada.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

		<p>Este horizonte de progresso será materializado, fundamentalmente, através: a) Da construção de um conjunto de novas infra-estruturas de reforço das acessibilidades externas (o Novo Aeroporto de Lisboa, a nova travessia do Tejo e o TGV) que constituirão uma oportunidade para a criação de novas actividades produtivas e logísticas de elevado valor acrescentado e o significativo reforço da internacionalização da economia da região; b) De uma aposta na monitorização ambiental, na eficiência energética e na mobilidade sustentável; c) Do desenvolvimento turístico e de lazer, em particular de novas modalidades de turismo — turismo residencial, eventos, MICE (congressos, eventos, incentivos); estágios desportivos, turismo de natureza, saúde e bem-estar (termas), <i>touring</i> cultural e paisagístico, golfe, desportos náuticos, etc.); d) Da estruturação de uma rede urbana polinucleada e qualificada em termos urbanísticos e de serviços às pessoas e às empresas, designadamente novos serviços de investigação e tecnologias (Institutos Politécnicos); e) Da abertura de um novo eixo de desenvolvimento na margem esquerda do Tejo; f) De uma promoção de actividades e produções economicamente competitivas e ecologicamente sustentáveis (verdes) — hortícolas, frutas, outras culturas de regadio, vinho, azeite, cortiça e outros produtos agrícolas e florestais de qualidade e energias renováveis.</p> <p>CAPÍTULO III / Opções Estratégicas de Base Territorial</p> <p>Eixos Estratégicos</p> <p>A visão estratégica do PROT OVT encontra-se em sintonia com as 13 Opções para o Desenvolvimento do Território definidas no PNPOT⁴⁴⁵.</p> <p>Opções para o Desenvolvimento do Território do PNPOT para a Região Oeste e Vale do Tejo</p> <p>Clarificar os cenários de organização do território decorrentes da localização do novo aeroporto internacional de Lisboa, tomar medidas que minimizem os efeitos perversos da eventual</p>
--	--	---

⁴⁴⁵ Esta referência ao PNPOT reporta-se ao PNPOT aprovado pela Lei n.º 58/2007, de 4 de Setembro, revogado pela já mencionada Lei n.º 99/2019, de 5 de Setembro.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

	<p>especulação fundiária e implementar os programas estruturantes que optimizem o seu impacte territorial. (...)</p> <p>2 – Modelo Territorial</p> <p>Esquema Global</p> <p>O Modelo Territorial, enquanto esquema global de ordenamento, traduz espacialmente as Opções Estratégicas de Base Territorial (OE BT) e orienta a reconfiguração espacial e funcional do Oeste e Vale do Tejo. O Modelo Territorial delineado visa a consolidação interna do território aproveitando as características e potencialidades específicas das subunidades que o compõem, no enquadramento das oportunidades globais identificadas pelo exercício de cenarização efectuado, e fomenta a sua afirmação externa, contextualizada numa trajectória de desenvolvimento positivo da grande região metropolitana de Lisboa onde se insere. Situando-se entre as Regiões Centro e Alentejo e a Área Metropolitana de Lisboa, o Oeste e Vale do Tejo é um território que beneficia de uma rede de infra-estruturas densa, acolhendo actividades produtivas, logísticas e de serviços assente numa rede solidária e competitiva de centros urbanos e pólos de actividade económica, e afirmando as especializações regionais no quadro de contextos mais alargados. O Modelo Territorial promove o incremento da conectividade entre os centros urbanos, através da integração em rede das suas infra-estruturas e serviços de transportes, energia e comunicações — a sua convergência em pontos estratégicos do território, nomeadamente em centros urbanos ou nas suas proximidades, é típica das economias avançadas. Apostando na oferta de melhores condições de deslocação para as pessoas e empresas, ou mesmo, na efectiva redução de deslocações, diminuem os impactes dos transportes no ambiente e aumenta a qualidade dos serviços prestados.</p> <p>O seu posicionamento estratégico e as inúmeras potencialidades ambientais, arqueológicas, culturais, paisagísticas e produtivas suscitam expectativas e interesses vários, que é necessário antever, no sentido de valorizar os pontos fortes e atenuar as ameaças. A posição geográfica do</p>
--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

	<p>Oeste e Vale do Tejo, em associação com as especificidades dos seus sistemas naturais e patrimoniais, permite-lhe simultaneamente ambicionar um papel diferenciador na Região de Polarização Metropolitana, de preservação e valorização dos sistemas ecológicos. Assim o Oeste e Vale do Tejo associa-se ao desenvolvimento de actividades ligadas aos “produtos verdes” regionais (horto-frutícolas, energias renováveis, biocombustíveis) e assente numa estrutura ecológica hierarquizada que assegura a sustentabilidade do território e estabelece elevados padrões de qualidade de vida. Território marcado por um vasto património natural, pelas amenidades climáticas e pela riqueza de recursos, tem na água e nas energias renováveis um enorme potencial de reservas naturais e de recursos estratégicos (com grande margem de crescimento no aproveitamento), a base do sistema natural regional, do tecido económico e social e da rede policêntrica de centros urbanos. O Oeste e Vale do Tejo é um espaço de diversidade, privilegiado na articulação económica nacional e ibérica, dotado de pólos de actividade económica e de uma rede equilibrada de cidades médias adequada a estabelecer relações fortes com as áreas rurais. Em consonância com os Eixos Estratégicos assumidos pelo PROT que preconizam um desenvolvimento regional equilibrado e integrado, o Modelo Territorial assenta em três sistemas fundamentais: o sistema urbano e de competitividade; o sistema ambiental e o sistema de mobilidade. Sistemas Estruturantes O Esquema do Modelo Territorial do Oeste e Vale do Tejo (Figura 8) assenta em três sistemas estruturantes: i) O sistema urbano e de competitividade é suportado por um conjunto de centralidades articuladas em subsistemas urbanos que orientam, organizam e reforçam a rede urbana regional e por uma malha de áreas de localização empresarial que, aproveitando as dinâmicas instaladas e emergentes, promovem o desenvolvimento de actividades âncora fortemente mobilizadoras de recursos de conhecimento e de tecnologia avançada e com elevado potencial internacionalização. Esta armadura de centros urbanos e pólos empresariais polariza o espaço regional, estabelece os principais eixos de articulação e sinergia com os territórios exteriores ao Oeste e Vale do Tejo e suporta, do ponto de vista funcional, uma matriz difusa de</p>
--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

		<p>actividades produtivas de elevado valor e afirmação competitiva ligadas às fileiras da produção agrícola e florestal, organizadas em extensas áreas de vocação e desenvolvimento sectorial especializado, bem como as ligadas a exploração especializada de recursos naturais. A estruturação da rede urbana e vitalidade económica da matriz rural do Oeste e Vale do Tejo, associada à qualidade dos seus recursos patrimoniais e culturais à elevada qualidade ambiental e paisagística do território, posiciona a região num patamar de grande atracitividade para o Turismo, o Lazer e o Recreio, num registo de complementaridade com outras actividades e reforça o seu potencial de desenvolvimento. ii) O sistema ambiental é traduzido no modelo territorial pela Estrutura Regional de Protecção e Valorização Ambiental (“ERPVA”), incluindo os recursos hídricos, o litoral, o solo e a paisagem, bem como a temática da energia e as áreas de risco. O sistema ambiental identifica os recursos e valores mais significativos do Oeste e Vale do Tejo, visando a manutenção, valorização e promoção dos bens e serviços fundamentais para a qualificação territorial e para qualidade de vida das populações, a redução das situações de risco e do impacto de eventos, bem como o contributo para a melhoria da qualidade ambiental geral por via da racionalização da produção energética e da promoção de maior eficiência dos consumos. Nesta perspectiva, a aposta do modelo territorial preconiza o apoio à diversidade do aprovisionamento energético (explorando o potencial das energias renováveis) e a transição para uma economia regional de baixo carbono. iii) O sistema de mobilidade preconizado para o Oeste e Vale do Tejo assenta na rede de infra-estrutura físicas rodo-ferroviárias existentes e num conjunto de propostas que visam o reforço da malha existente. Pretende-se o completamento da rede viária principal programada e a melhoria das condições de acessibilidade proporcionadas pela ferrovia, mediante a modernização de linhas existentes e a construção de troços de conexão que visam a melhoria significativa da conectividade da rede e o incremento da utilização do modo de transporte ferroviário, no contexto da promoção do transporte público em detrimento do transporte individual. A decisão governamental de localização do Novo Aeroporto de Lisboa</p>
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

no Campo de Tiro de Alcochete veio impor uma nova abordagem às redes de acessibilidade no sentido do reposicionamento dos territórios da margem esquerda a Sul do Sorraia.

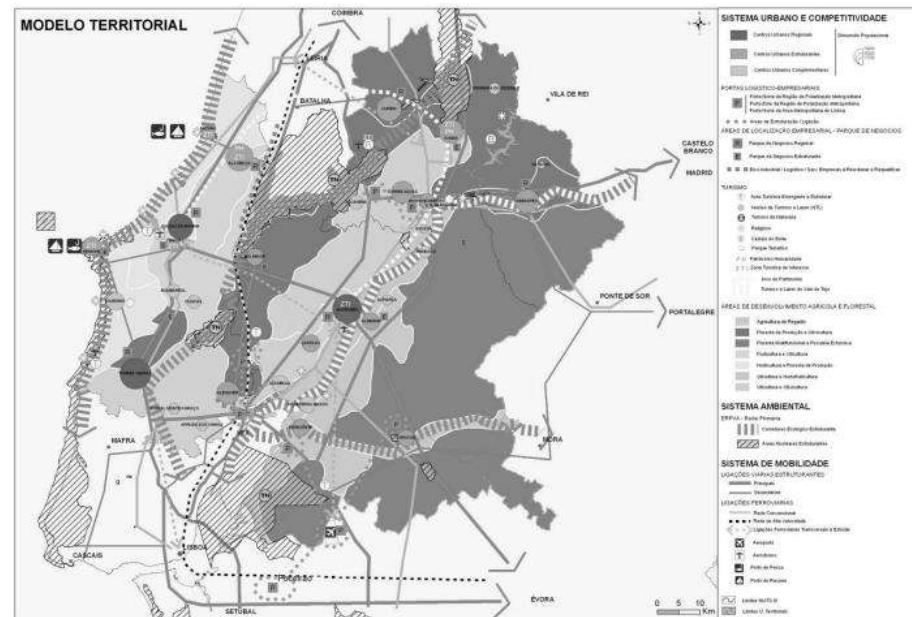


Figura 8 — Esquema Global de Modelo Territorial para o Oeste e Vale do Tejo

O Sistema Urbano e a Competitividade

A diversidade de dinâmicas e contextos territoriais — mais ou menos densos, predominantemente agro-silvo-pastorís ou florestais, com maior ou menor atractividade turística, ou com proximidade à Metrópole de Lisboa ou aos grandes eixos de acessibilidade — determinam paisagens muito diferenciadas no Oeste e Vale do Tejo e articulações e dinâmicas urbano/ rurais muito distintas que é crucial ordenar e potenciar em função de um modelo territorial ao serviço de uma estratégia complexa mas inovadora. Dimensionar o crescimento urbano em função dos



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

		<p>aglomerados e do contexto em que os centros urbanos se desenvolvem é uma das prioridades do modelo territorial. A proximidade dos corredores de acessibilidade e desenvolvimento, a vizinhança e a relação com o litoral, a especialização funcional e a hierarquia dos centros urbanos e as características potenciais das envolventes (turísticas, industriais, agrícolas e florestais) contextualizam o sistema urbano e estabelecem dinâmicas, morfologias e características urbanas muito diferenciadas, que é necessário articular Na região do Oeste e Vale do Tejo são claras as inter-relações causais entre dinâmicas de urbanização e as características infra-estruturais, ambientais e económicas. A proximidade do litoral, as dinâmicas de industrialização difusa, o reforço das redes viárias arteriais e capilares e a maior acessibilidade à metrópole de Lisboa determinaram processos de urbanização muito activos. Os conflitos de uso do solo entre a urbanização e as actividades agrícolas e florestais manifestam-se notoriamente, dados os potenciais turísticos e agro-florestais e a atractividade residencial e empresarial.</p> <p>O Oeste tem um modelo de povoamento com elevada dispersão, que se relaciona com a dimensão da propriedade e a forma típica de organização em torno de casais, sobressaindo claramente os centros urbanos de Caldas da Rainha e Torres Vedras, e ainda Alcobaça, Peniche e um conjunto de núcleos urbanos de menor dimensão. O litoral torna esta área fortemente atractiva, designadamente para a segunda residência. O IC2 (antiga EN1) surge a marcar a estrutura de localização de actividades, emergindo ao longo deste eixo as manchas urban-industriais de Rio Maior, Benedita, Pataias e Maceira, que se prolongam para Norte, em direcção à Batalha e ao eixo de Leiria-Marinha Grande. O potencial hortícola, frutícola, vinícola e de produção florestal favoreceu a dispersão do povoamento justificando a necessidade de promover a aglomeração e a colmatação da mancha urbana e de fomentar a concentração das actividades empresariais e a inter-relação com as infra-estruturas existentes. No Médio Tejo sobressaem os núcleos urbanos de Tomar, Torres Novas, Entroncamento e Abrantes e o eixo Fátima-Ourém. Entre os aglomerados de Torres Novas, Tomar, Fátima e Ourém denota-se uma forte dinâmica e dispersão do povoamento. Distingue-se um eixo de acolhimento empresarial</p>
--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

		<p>que se prolonga de Alcanena - Torres Novas, passando pelo Entroncamento-Vila Nova de Barquinha até Abrantes, onde proliferam actividades industriais e a logística de abastecimento à metrópole de Lisboa. Esta estrutura urbana e de actividades mostra uma forte articulação para Norte e para o eixo Vilar Formoso - Salamanca-Valladolid. Na Lezíria, não obstante Santarém sobressair, existe um conjunto considerável de pequenos núcleos que se prolongam ao longo das margens do Tejo. A agricultura de regadio e as extensas áreas de viticultura e olivicultura colidem por vezes com processos de urbanização dispersa, que nem sempre promovem a aglomeração e a qualidade urbanística. No Sorraia, destacam-se Porto Alto, Samora Correia e Benavente, e ainda Salvaterra de Magos e Coruche. Na Charneca o povoamento surge mais concentrado, apesar da pequena dimensão dos aglomerados urbanos. Num contexto rural de menor densidade populacional, um modelo de povoamento mais concentrado convive com uma floresta multifuncional (montado) e uma pecuária extensiva. Ao eixo de maior conectividade com a Área Metropolitana de Lisboa corresponde a mais elevada concentração de actividades económicas que se relacionam directamente com a base económica da capital. Com efeito, proliferam na margem direita do Tejo, actividades industriais e da logística, nomeadamente em Alenquer, Carregado, Vila Nova da Rainha e Azambuja e, na margem esquerda, o eixo Porto Alto/ Samora Correia/ Benavente. Estes eixos urbano-industriais, particularmente o da margem esquerda, assumirão uma posição de destaque com o Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete. A localização do Novo Aeroporto de Lisboa, no território de Benavente e envolvendo os territórios próximos, designadamente Coruche e Salvaterra de Magos, em articulação com a plataforma Logística do Poceirão e com o corredor Lisboa -Madrid, irá trazer um novo desafio ao ordenamento territorial de toda a actividade logística e empresarial aeroportuária.</p> <p>(...)</p> <p>Estrutura Urbana</p> <p>Articulação Inter-Regional</p>
--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

		<p>Na dimensão inter-regional, a localização do Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete reposicionou o Oeste e Vale do Tejo na Região de Polarização Metropolitana. Neste contexto, o sistema urbano estrutura-se em torno de uma aglomeração metropolitana de nível nacional. Por isso, a evolução do sistema urbano do Oeste e Vale do Tejo deve ser ponderada a esta escala e com este enquadramento. Isto significa, que os centros urbanos do Oeste e Vale do Tejo devem reforçar o seu posicionamento relativamente ao sistema de centralidades metropolitanas, garantindo uma dinâmica e um carácter inovador que contribua, por um lado, para o ordenamento territorial de toda a Região Metropolitana e, por outro lado, para contrariar processos de difusão e desordenamento no Oeste e Vale do Tejo. Este reposicionamento vai também determinar novas formas de articulação urbana com as centralidades das regiões Centro e Alentejo adjacentes.</p> <p>(...)</p> <p>Estrutura Regional de Protecção e Valorização Ambiental (“ERPVA”)</p> <p>A ERPVA 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. Esta estrutura deverá permitir a manutenção da biodiversidade característica da Região e dos processos ecológicos fundamentais para a integridade dos seus ecossistemas sensíveis.</p> <p>A ERPVA é uma das componentes do modelo territorial, articulando-se com as demais na concretização da visão e das opções estratégicas para a região, tendo presente os seguintes aspectos fundamentais:</p> <ul style="list-style-type: none">a) O OVT possui recursos ecológicos, diversos e de elevada sensibilidade ecológica em bom estado de funcionamento;b) A Região possui muito boas condições para o desenvolvimento de actividades económicas de forma sustentável;
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

		<p>c) São escassas as áreas consideradas selvagens ou naturais sem intervenção humana, pelo que assume particular relevância a relação estreita entre a actividade humana e a qualidade do suporte ecológico regional;</p> <p>d) Grande parte dos sistemas ecológicos mais interessantes está associada ao funcionamento e às características dos sistemas agrícolas, agro-florestal e florestal, dependendo a sua conservação da manutenção desses usos, numa óptica de gestão sustentável dos recursos solo e água, promovendo o desenvolvimento da função produtiva de áreas estratégicas, de que se salientam os vales dos rios Tejo e Serraia e restantes baixas aluvionares da região;</p> <p>e) É possível definir uma hierarquia de áreas e valores ecológicos a nível regional de acordo com a importância relativa dos diferentes ecossistemas em presença.</p> <p>A ERPVA do Oeste e Vale do Tejo decorre da articulação da informação mais relevante de cada um dos sectores referidos anteriormente, que em conjunto com o sistema de povoamento e a localização das actividades económicas, permite a definição de uma estrutura ecológica coerente que garanta a sustentabilidade do território Oeste e Vale do Tejo. Os objectivos fundamentais da ERPVA passam, em primeiro lugar, pela manutenção e valorização dos principais recursos naturais, espaços agro-florestais e valores paisagísticos regionais mas também, pela sua articulação com os territórios envolventes, de modo a garantir o funcionamento global dos sistemas no território, numa lógica funcional e integradora das actividades.</p> <p>A ERPVA é constituída por uma rede hierarquizada de sistemas e subsistemas concretizada num conjunto de áreas nucleares e complementares e de corredores ecológicos. Estas áreas e estes corredores estão organizados em três níveis — Redes Primária, Secundária e Complementar — correspondentes com a importância que possuem na estruturação ambiental do território regional. A cada um destes três níveis estão associadas orientações estratégicas e normas orientadoras com diferentes graus de exigência em termos de ordenamento e gestão do território. As Áreas Nucleares compreendem, no essencial, um conjunto de paisagens notáveis</p>
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

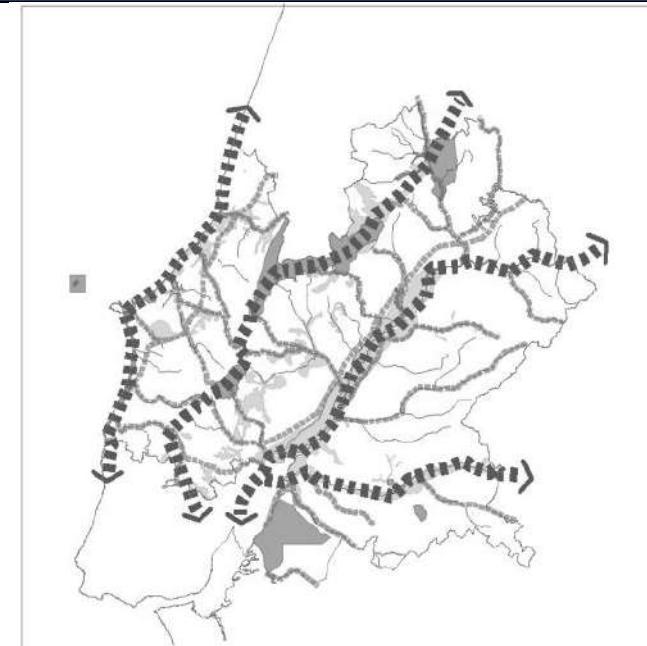
com elevado interesse nacional e regional para a conservação da natureza e biodiversidade e com particular sensibilidade às actividades humanas. Estas áreas são articuladas entre si através de Corredores Ecológicos que têm como objectivo assegurar a continuidade dos processos ecológicos e favorecer os fluxos de indivíduos entre os diferentes sistemas.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém



Legenda	
Rede Primária	CEE - Corredores Ecológicos Estruturantes ANE - Áreas Nucleares Estruturantes
Rede Secundária	CES - Corredor Ecológico Secundário ANS - Áreas Nucleares Secundárias

Figura 14 — Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental

A Figura 14 inclui unicamente os elementos das Redes Primária e Secundária os quais apresentam escala e dimensão relevante para integrar um conjunto de áreas e corredores que



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

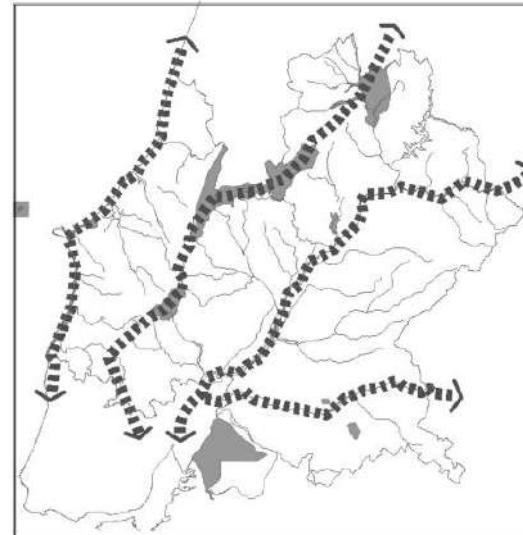
	<p>estruturam e completam a ERPVA regional. A referência geográfica desta figura é indicativa e sem escala cartográfica, pelo que as orientações substantivas estão incluídas nas Normas Orientadoras deste PROT e devem ser transpostas para os instrumentos e decisões de planeamento de âmbito local e inter-municipal.</p> <p>As áreas e corredores identificados na ERPVA, com excepção das que têm estatuto legal definido, correspondem a áreas em que os valores em presença têm carácter dominante ainda que no seu interior possam existir áreas às quais se apliquem outros regimes ou estatutos de conservação. Esta orientação não obriga a que os usos do solo se mantenham estáticos nestes territórios mas sim que as alterações de uso do solo, decorrentes das dinâmicas territoriais instaladas, considerem como preocupação dominante e componente da decisão, as questões ambientais e os valores ecológicos em presença.</p> <p>ERPVA — Rede Primária</p> <p>A Rede Primária (Figura 15 e Quadro 5), o primeiro nível da ERPVA, inclui as principais unidades ecológicas que apresentam elevado valor natural e paisagístico e cujas prioridades de conservação são relevantes à escala europeia e nacional. É composta por Áreas Nucleares Estruturantes (ANE) articuladas entre si através de Corredores Ecológicos Estruturantes (CEE) de dimensão regional e nacional. As ANE incluem as áreas com estatuto de protecção legalmente definido, designadamente as áreas da Rede Nacional de Áreas Protegidas e as áreas classificadas no âmbito das Directivas Aves e Habitats — Directivas n.º 79/409/CEE, do Conselho, de 2 de Abril, e n.º 92/43/ CEE, do Conselho, de 21 de Maio, respectivamente “Sítios de Importância Comunitária” e “Zonas de Protecção Especial”, incluídas na Rede Natura 2000.</p>
--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém



Legenda

- CEE - Corredores Ecológicos Estruturantes
- ANE - Áreas Nucleares Estruturantes

Figura 15 — Rede Primária da ERPVA

ERPVA — Rede Secundária

O segundo nível da ERPVA, Rede Secundária (Quadro 6 e Figura 16), tem como suporte fundamental valores ecológicos com relevância regional e intermunicipal, designadamente os que estão associados aos recursos hídricos superficiais ou subterrâneos, às baixas aluvionares e a áreas de elevado valor ecológico com dimensão relevante ao nível regional e local que não estão incluídas na Rede Nacional de Áreas Protegidas ou em áreas classificadas da Rede Natura 2000.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

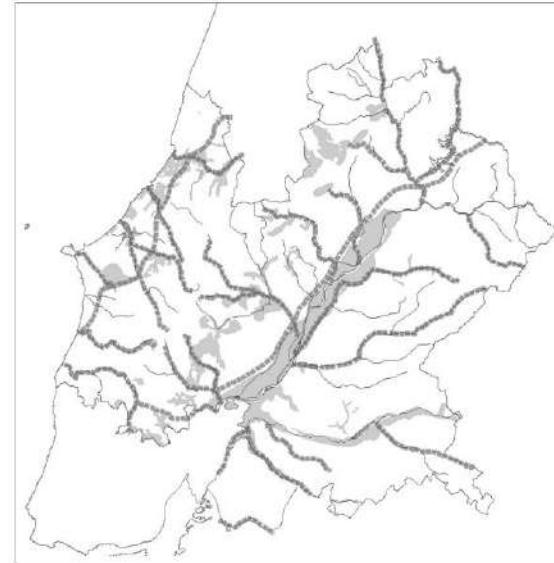
		<p>A Rede Secundária compreende Áreas Nucleares Secundárias (ANS) e Corredores Ecológicos Secundários (CES). As ANS englobam as áreas identificadas como espaços de elevado valor ecológico, cujos limites e valor de conservação devem ser objecto de estudo detalhado e posterior classificação ao nível municipal ou intermunicipal. Estas áreas incluem os matos, matagais e as zonas húmidas mais significativas, destacando-se a título de exemplo o Planalto das Cesaredas, a Lagoa de Óbidos, e o Paúl da Tornada e o Canhão da Ota os quais, a par da generalidade das ANS, constituem espaços com elevado valor para a conservação da biodiversidade e da paisagem, e únicos na identidade regional.</p> <p>As ANS incluem também as principais áreas identificadas no âmbito do estudo dos Padrões de Ocupação do Solo como baixas aluvionares. Estas áreas são fundamentais para o equilíbrio hidrológico regional, constituem valores naturais únicos com elevada relevância para muitas espécies de aves, e de importância fundamental enquanto recurso solo de elevado potencial produtivo agrícola. Desta forma, importa salvaguardar o seu uso dominante agrícola, com base numa gestão sustentável da actividade, evitando qualquer edificação que não seja indispensável à sua viabilização.</p> <p>Os CES identificados nesta rede secundária procuram estabelecer uma estrutura em rede que efectua a ligação transversal entre os diferentes sistemas ecológicos regionais. Estes corredores promovem a conservação da biodiversidade aquática e ribeirinha e estabelecem eixos de movimentação para espécies de fauna e flora terrestres que garantam a manutenção da biodiversidade em sistemas de elevada produtividade agrícola e florestal.</p> <p>Os CES acompanham, na maioria dos casos, os cursos de água mais naturalizados e com importância regional, os respectivos vales aluvionares, assim como, eixos de continuidade de vegetação natural e semi-natural.</p>
--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém



Legenda

- ■ ■ CES - Corredor Ecológico Secundário
- ■ ■ ANS - Áreas Nucleares Secundárias

Figura 16 — Rede Secundária da ERPVA

ERPVA — Rede Complementar



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

		<p>A Rede Complementar da ERPVA (Quadro 7 e Figura 17) decorre da existência de um conjunto relevante de valores naturais de associados às actividades agrícola e florestal e a paisagens muito humanizadas com elevado valor paisagístico. A natureza destes territórios, e das actividades que lhes estão associadas, nem sempre permite uma identificação geográfica objectiva à escala do PROT. Esta identificação, tanto ao nível de limites, como de valor e necessidades de conservação e gestão deve ser aferida ao nível municipal e inter-municipal e integrada nos diferentes instrumentos de planeamento territorial. Para estes territórios não basta uma regra ou uma norma à escala do Plano, a sua referência no PROT OVT é razão suficiente para que sejam elaborados estudos sobre a sua importância ecológica, paisagística económica e definidas medidas de gestão adequadas.</p> <p>As áreas e corredores ecológicos complementares incluem sistemas diversos tais como:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Áreas agrícolas de pequena propriedade, mas que no seu conjunto incluem valores naturais e paisagísticos relevantes como sebes e bosquetes, sendo de destacar as paisagens agrícolas de policultura em mosaico do Oeste, os olivais extensivos das terras calcárias e pequenos vales agrícolas em áreas predominantemente florestais;b) Montados, os quais assumem grande relevância à escala regional, quer na sua valência produtiva, quer enquanto sistemas agro-silvo-pastoris ambientalmente sustentáveis e refúgios de biodiversidade;c) Florestas de produção, onde existem valores naturais relevantes e se incluem os pinhais litorâneos de Alcobaça-Nazaré e algumas áreas florestais do Médio Tejo, dominadas pelo eucalipto e pinheiro com sub-bosques de carvalhal e matos e matagais mediterrânicos;d) Linhas de água com troços significativos de galeria ripícola, com importância regional e local associadas a pequenos vales aluvionares que estabelecem descontinuidades entre áreas florestais, agrícolas e, nalguns casos, urbanas. <p>(...)</p>
--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém**

		<p>Entretanto, a localização do <u>Novo Aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Alcochete</u>, proporciona uma extraordinária oportunidade para deslocalizar para o interior os eixos de urbanização, logística e desenvolvimento, tradicionalmente localizados na faixa litoral (A8 e A1). Dando prioridade à construção do IC3 (Almeirim/ Chamusca/ Tomar) e à construção de uma ligação ferroviária entre o Novo Aeroporto de Lisboa e a linha do Norte (Cartaxo/ Santarém), eventualmente aproveitando parte do canal da linha de Setil, cria-se um novo eixo de desenvolvimento na margem esquerda do Tejo entre a Península de Setúbal e a Chamusca, ligando, em sequência, à zona do Entroncamento/V. N. Barquinha, com ramificação, por um lado, para Tomar/Coimbra e, por outro, para a Beira Interior. Neste quadro de acessibilidade, os novos e futuros eixos viários e ferroviários colocarão Santarém num ponto estratégico de confluência, facto que poderá reforçar o seu papel de centralidade regional. Assim, é proposto no PROT-OVT, o estudo e viabilização de construção de uma linha ferroviária (convencional) entre o Novo Aeroporto de Lisboa e a Linha do Norte, no Vale de Santarém, com eventual prolongamento à Linha do Oeste, nas Caldas da Rainha.</p>
Planos/Programas especiais de ordenamento do território	Em vigor? Quais?	Não há nenhum Plano ou Programa incidente sobre a localização proposta.
	Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	Não
	Em caso afirmativo, quais?	N.A.
Planos/Programas sectoriais de ordenamento do território	Em vigor? Quais?	<p>Plano Rodoviário Nacional (“PRN”) aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho. Foi rectificado através da Declaração de Rectificação n.º 19-D/98 e alterado através da Lei n.º 98/99, de 26 de Julho, e do Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto</p> <p>Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo (“PROFLVT”) – Portaria n.º 52/2019 de 11 de Fevereiro, alterada pela Portaria n.º 18/2022 de 5 de Janeiro que sofreu rectificação através da Declaração de Rectificação n.º 7-A/2022</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém**

		<p>Nota: Ver Instrumentos de planeamento de recursos hídricos <i>infra</i></p>
	Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	Os corredores ecológicos ao nível dos PROF constituem uma orientação macro e tendencial para a região em termos de médio/longo prazo, com o objectivo de favorecer o intercâmbio genético essencial para a manutenção da biodiversidade, incluindo uma adequada integração e desenvolvimento das actividades humanas, encontrando -se identificados na Carta Síntese (cf. artigo 9.º do PROFLVT).
	Em caso afirmativo, quais?	N.A.
Planos Directores Municipais	De que Concelhos? Em vigor?	PDM de Santarém aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 111/95 , de 24 de Outubro, na redacção dada pela Declaração n.º 131/2021 , de 15 de Setembro
	Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	Não
	Em caso afirmativo, quais?	N.A.
	Existem procedimentos de dinâmica de planeamento territorial ou medidas preventivas em curso de adopção ou em vigor? Quais?	O PDM de Santarém está em revisão, tendo a proposta sido submetida à discussão pública (entre 28 de Março e 11 de Maio de 2023, cf. Aviso n.º 5989/2023 , publicado no Diário da República, 2ª Série, n.º 57 em 21 de Março). Assim, os procedimentos de informação prévia, de comunicação prévia e de licenciamento encontram-se suspensos até à data da sua entrada em vigor, em conformidade com o artigo 145.º do Decreto-Lei n.º 80/2015 , de 14 de Maio, na sua actual redacção ou num prazo de 180 dias, contados desde a data do início da respectiva discussão pública (28 de Março de 2023).
	Em vigor? Quais?	Não



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

	Outros planos municipais de ordenamento do território	Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	N.A.
		Em caso afirmativo, quais?	N.A.
		Existem procedimentos de dinâmica de planeamento territorial ou medidas preventivas em curso de adopção ou em vigor? Quais?	N.A.
Outros Instrumentos com Implicações Territoriais	Instrumentos de gestão de recursos hídricos (nomeadamente Plano da Água, PGRH, Plano de Gestão de Riscos de Inundações)	Em vigor? Quais?	<p>Plano Nacional da Água (“PNA”), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 76/2016, de 9 de Novembro;</p> <p>Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras Oeste (RH5), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/2016, de 20 de Setembro, rectificado por via da Declaração de Rectificação n.º 22-B/2016;</p> <p>Plano de Gestão de Riscos de Inundações da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste (RH5), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 51/2016 e alterado pela Declaração de Rectificação n.º 22-A/2016.</p>
		Há algum impacto para o projecto do Novo Aeroporto?	No documento “ Questões Significativas da Gestão da Água ”, no âmbito da 3.º Fase de Planeamento (2022-2027) , é mencionada a seguinte medida: Código PTE1P10 - Prevenir e/ou controlar a entrada de poluição proveniente de áreas urbanas, transportes e infra-estruturas. E ainda que: <i>“A fragmentação e/ou destruição de habitats é um dos impactes comumente associados com esta exploração de recursos. Este problema pode também resultar de causas naturais, muito embora as causas naturais e antrópicas ocorram com frequência com relações de interdependência. Entre as principais ameaças aos habitats associados com o meio aquático constam:</i>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém**

			(...) - Intervenções nas margens e leitos dos rios (corte da vegetação existente na galeria ribeirinha, dragagens, desassoreamentos e extração de inertes, artificialização do leito e margens, linearização do leito, entre outros), com destruição dos habitats aquáticos e ribeirinhos; - Intervenções nas zonas costeiras e estuarinas, com destruição de habitats da zona intertidal, de zonas ribeirinhas e de estuários".
	Instrumentos de ordenamento do espaço marítimo nacional	Em vigor? Quais?	Não
Regime de Uso do Solo			
	Classificação do solo (PDM)	PDM em vigor Espaços agro-florestais PDM proposto Solo rústico	
Regime de uso do solo	Qualificação do solo (PDM)	PDM em vigor 1) Espaços agro-florestais (em especial centro oeste): a) Os usos e actividades possíveis de instalação nos espaços agro-florestais são os constantes no Anexo II (cf. artigo 66.º, n.º 2 do Regulamento do PDM), entre os quais <i>infra-estruturas</i> , desde que compatíveis com o RJREN, RJRAN (quando aplicável) e demais disposições do PDM); b) Nos espaços agro-florestais não integrados na RAN poderá a Câmara Municipal autorizar a construção de equipamentos públicos ou privados de interesse municipal reconhecido se, pela sua natureza ou especificidade, os mesmos não puderem ser instalados em espaço urbano ou urbanizável (cf. artigo 67.º, n.º 6 do Regulamento do PDMS)	



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

	<p>c) Nos espaços agro-florestais não integrados na RAN poderá a Câmara Municipal autorizar a construção de equipamentos públicos ou privados de interesse municipal reconhecido se, pela sua natureza ou especificidade, os mesmos não puderem ser instalados em espaço urbano ou urbanizável (cf. artigo 68.º, n.º 8 do Regulamento do PDMS);</p> <p>2) Espaços agro-florestais (integrados na RAN):</p> <p>a) O regime de uso e transformação de uso dos solos agro-florestais é o definido no Regulamento do PDMS, sem prejuízo de se aplicar aos espaços agro-florestais integrados na REN o disposto nos RJREN, e aos espaços agro-florestais integrados na RAN o RJRAN (cf. artigo 66.º, n.º 1 do Regulamento do PDMS).</p> <p>3) Disposições Finais – Instalação de Grandes Equipamentos e de Grandes Infra-estruturas (artigo 95.º do Regulamento do PDMS)</p> <p>a) A planta de ordenamento identifica a localização previsível dos grandes equipamentos e das grandes infra-estruturas, podendo a Câmara Municipal propor, através de instrumento urbanístico, medidas preventivas ou normas provisórias para o uso e transformação dos solos, como garante das condições de realização das mesmas;</p> <p>b) As áreas urbanas a afectar pelo Município para a implementação de programas de âmbito social e para equipamentos, por causa de utilidade pública manifesta compreendida em cada programa, poderão ser expropriadas mediante o pagamento contemporâneo de justa indemnização.</p> <p>PDM proposto</p> <p>1) Espaços Agrícolas de Produção de tipo I:</p> <p>a) Os Espaços Agrícolas de Produção de tipo I abrangem os solos integrados na Reserva Agrícola Nacional, bem como as áreas não integradas na Reserva Agrícola Nacional mas cujas características pedológicas e de localização potenciem possíveis usos agrícolas, correspondendo a áreas de uso dominante agrícola situadas fora do PNSAC e da RN2000,</p>
--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém**

		<p>englobando culturas de regadio, culturas de sequeiro, áreas de olival, pomares, pastagens e vinhas (cf. artigo 28.º do Regulamento do PDMS proposto);</p> <p>b) Apenas é previsto a compatibilidade de infra-estruturas de apoio à vertente de animação turística e de recreio e lazer relacionados com as actividades agrícolas e florestais.</p> <p>2) Espaços Florestais de Produção:</p> <p>a) Os Espaços Florestais de Produção são ocupados por coberto florestal destinado preferencialmente à produção de material lenhoso, sendo áreas que não são abrangidas nem pela RN2000 nem pelo PNSAC (cf. artigo 35.º, n.º 1 do Regulamento do PDMS proposto);</p> <p>b) Os Espaços Florestais de Produção no concelho de Santarém são constituídos essencialmente por povoamentos puros de eucalipto, verificando-se ainda a existência de povoamentos mistos de eucalipto com carvalho, folhosas diversas, pinheiro-bravo, pinheiro-manso, azinheira ou sobreiro (cf. artigo 35.º, n.º 2 do Regulamento PDMS proposto);</p> <p>c) Nos Espaços Florestais de Produção só são permitidas acções de arborização e rearborização florestal cujas técnicas não degradem os recursos naturais, devendo ser privilegiada a produção florestal de acordo com as orientações estabelecidas nas sub-regiões homogéneas Floresta do Oeste Interior e Charneca Margem Direita do Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo (cf. artigo 36.º, n.º 1 do Regulamento do PDMS proposto);</p> <p>d) Apenas é previsto a compatibilidade de infra-estruturas de apoio à vertente de animação turística e de recreio e lazer relacionados com as actividades agrícolas e florestais.</p> <p>3) Espaços Florestais de Conservação tipo II:</p> <p>a) Os Espaços Florestais de Conservação de tipo II visam a manutenção e a recuperação do estado de conservação favorável dos habitats naturais e das espécies da flora e da fauna, bem como a conservação dos traços significativos ou característicos da paisagem,</p>
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém**

	<p>resultante da sua configuração natural e da intervenção humana (cf. artigo 41.º, n.º 1 do Regulamento do PDMS proposto);</p> <p>b) Os Espaços Florestais de Conservação de tipo II correspondem a áreas não abrangidas pelo PNSAC e pela RN2000, constituídos por áreas com uso dominante florestal e matos desenvolvidos, abrangendo áreas florestais inseridas nas sub-regiões homogéneas Serras de Aire e Candeeiros e Lezíria do Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo 8cf. artigo 41.º, n.º 3 do Regulamento do PDMS proposto);</p> <p>c) Apenas é previsto a compatibilidade de infra-estruturas de apoio à vertente de animação turística e de recreio e lazer relacionados com as actividades agrícolas e florestais.</p> <p>4) Espaços Mistas de Uso Silvícola com Agrícola tipo II:</p> <p>a) Os Espaços Mistas de uso Silvícola com Agrícola de tipo II visam a manutenção e a recuperação do estado de conservação favorável dos habitats naturais e das espécies da flora e da fauna, bem como a conservação dos traços significativos ou característicos da paisagem, resultante da sua configuração natural e da intervenção humana (cf. artigo 47.º, n.º 1 do Regulamento do PDMS);</p> <p>b) Os Espaços Mistas de uso Silvícola com Agrícola de tipo II correspondem a solos com uso dominante silvícola com agrícola tendo em consideração usos agrossilvopastoris, em áreas que não são abrangidas nem pela RN2000 nem pelo PNSAC, abrangendo também as áreas florestais inseridas na sub-região homogénea Bairro do Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo (cf. artigo 47.º, n.º 2 do Regulamento do PDMS proposto);</p> <p>c) Apenas é previsto a compatibilidade de infra-estruturas de apoio à vertente de animação turística e de recreio e lazer relacionados com as actividades agrícolas e florestais.</p> <p>5) Espaços naturais e paisagísticos – fora do PNSAC (linhas d'água)</p> <p>a) Os Espaços Naturais e Paisagísticos integram áreas com maior valor natural e as zonas sujeitas a regimes de salvaguarda mais exigentes, como tal identificados para as áreas</p>
--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém**

	<p>protegidas ou no Plano Sectorial da RN2000, bem como as áreas de reconhecido interesse natural e paisagístico, desde que em qualquer dos casos o seu uso dominante não seja agrícola, florestal ou exploração de recursos geológicos (cf. artigo 52.º, n.º 1 do Regulamento do PDMS proposto);</p> <p>b) Nos Espaços Naturais e Paisagísticos fora do PNSAC e Sítio da RN2000, são interditas, entre outras, as seguintes ocupações, utilizações e acções (cf. artigo 55.º, n.º 1 do Regulamento do PDMS proposto):</p> <ul style="list-style-type: none">i) Alterações à morfologia e uso do solo e destruição do coberto vegetal, com excepção das decorrentes das normais actividades agrícolas e florestais;ii) Apenas é previsto a compatibilidade de infra-estruturas de apoio à vertente de animação turística e de recreio e lazer relacionados com as actividades agrícolas e florestais. <p>6) Áreas de Salvaguarda – Áreas de baixas aluvionares</p> <p>a) As áreas de salvaguarda encontram-se representadas na Planta de Ordenamento e sobrepõem-se às categorias do solo rústico, impondo restrições adicionais ao regime de uso e ocupação do solo, e constituem as seguintes áreas (cf. artigo 23.º do Regulamento do PDMS proposto);</p> <p>b) As áreas de baixas aluvionares representadas na Planta de Ordenamento correspondem à delimitação que se encontra cartografada no Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo, tendo sido retiradas as áreas que se sobrepõem a Perímetros Urbanos, Aglomerados Rurais e Áreas de Edificação Dispersa (cf. artigo 24.º, n.º 1 do Regulamento do PDMS proposto);</p> <p>c) Estas zonas estão na sua maioria integradas em solos da Reserva Agrícola Nacional, são em grande parte coincidentes com as áreas da Reserva Ecológica Nacional da tipologia Zonas Ameaçadas pela Cheias e integram as principais áreas de galeria ripícola (cf. artigo 24.º, n.º 2 do Regulamento do PDMS proposto);</p>
--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém**

		<p>d) Nas áreas de baixa aluvionar identificadas na Planta de Ordenamento, é interdita a construção de novas edificações, exceptuadamente, infra-estruturas públicas, desde que não exista alternativa de localização fora dessas áreas, e desde que permitidas na respectiva categoria de espaço subjacente e tendo em consideração os parâmetros definidos nessa mesma categoria de espaço (cf. artigo 24.º, n.º 3 do Regulamento do PDMS proposto).</p> <p>PDM em vigor</p> <p>1) Rede Viária:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Auto-estradas do Norte (A1);b) Estrada Nacional (EN 365-4);c) Estradas Municipais (E.M. 567) e Caminhos Municipais (C.M. 1339). <p>2) Cabos de Alimentação de Baixa e Alta Tensão</p> <p>PDM proposto</p> <p>3) Recursos Hídricos</p> <ul style="list-style-type: none">a) Domínio Público Hídrico (leitos e margens das águas não navegáveis nem flutuáveis com margem de 10 m);b) Zonas Ameaçadas pelas Cheias – Áreas contíguas à margem dos cursos de água que se estendam até à linha alcançada pela maior cheia com probabilidade de ocorrência num período de retorno de um século. Incluem as áreas ameaçadas pelas cheias da REN, a qual incorpora o limite da área de inundação da zona crítica (T100) identificada no Plano de Gestão dos Riscos de Inundações (cf. artigo 110.º do RPDM proposto).c) Perímetros de protecção das captações de águas subterrâneas para abastecimento público. <p>4) Património arqueológico e natural:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Sensibilidade Arqueológica D:
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

	<p>i) Vestígios de valor arqueológico elevado localizados fora dos Perímetros Urbanos: qualquer tipo de intervenção relacionada com implantação de infra-estruturas, operações urbanísticas, actividades de extração de massas minerais ou actividades agrícolas e florestais (estas duas últimas se implicarem impactos significativos ao nível do solo), deve ser precedida de trabalhos arqueológicos prévios de caracterização e diagnóstico (sondagem/escavações) que promovam a adequação das soluções propostas ao valor científico e patrimonial dos bens (cf. artigo 99.º, n.º 3 do Regulamento do PDMS proposto).</p> <p>b) Sensibilidade Arqueológica F:</p> <p>i) Vestígios arqueológicos insuficientemente caracterizados localizados fora dos Perímetros Urbanos: qualquer tipo de intervenção relacionada com implantação de infra-estruturas, operações urbanísticas, actividades de extração de massas minerais ou actividades agrícolas e florestais (estas duas últimas se implicarem impactos significativos ao nível do subsolo), fica condicionada a prospecção arqueológica prévia com vista a uma melhor caracterização e/ou à relocalização dos vestígios arqueológicos e à determinação das respectivas medidas de salvaguarda (cf. artigo 99.º, n.º 3 do Regulamento do PDMS proposto).</p> <p>5) Infra-estruturas:</p> <p>a) Rede Rodoviária Nacional Fundamental Concessionada (A1/IP1);</p> <p>b) Rede Rodoviária Nacional – Rede Municipal, Estrada Nacional Desclassificada sob jurisdição da Câmara Municipal (EN 365-4);</p> <p>c) Rede Rodoviária Nacional – Rede Municipal, Estradas e Caminhos Municipais;</p> <p>d) Conduta Adutora;</p> <p>e) Rede eléctrica: Alta e Muito Alta Tensão.</p> <p>6) Ruído (artigo 114.º e seguintes do Regulamento do PDMS proposto):</p> <p>a) $L_n \leq 45$ dB</p>
--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém**

		<p>b) Lden ≤ 55 dB;</p> <p>c) 55 dB < Lden ≤ 60 dB;</p> <p>d) 60 dB < Lden ≤ 65 dB</p> <p>7) 3 Processos de licenciamento em vigor (Processos n.º: 01/2012/37; 01/2017/138; 01/2010/89; 01/2017/182 e respectivas licenças 125/2016; N.D.; 23/2016; 236/2019)</p>
Serviços e Restrições de Utilidade Pública		
Condicionantes (v.g., Reserva Ecológica Nacional, Reserva Agrícola Nacional, Serviços Rodoviários, etc.) e respectivas implicações	REN	<p>PDM em vigor</p> <p>Áreas em Reserva Ecológica Nacional (“REN”)</p> <p>PDM proposto</p> <p>Áreas REN:</p> <p>1) Zonas ameaçadas pelas cheias;</p> <p>2) Leitos dos cursos de água (leitos e margens das águas não navegáveis nem flutuáveis com margem de 10m);</p> <p>3) Áreas Estratégicas de Proteção e Recarga de Aquíferos;</p> <p>4) Áreas de Elevado Risco de Erosão Hídrica do Solo.</p> <p>À luz do artigo 111.º do Regulamento do PDMS proposto, qualquer acção de edificação (construção, reconstrução, alteração ou conservação de imóvel com carácter de permanência) ou demolição em as áreas contíguas às margens dos cursos de água que se estendem até a linha alcançada pela maior cheia com período de retorno de 100 anos, ou pela maior cheia conhecida, carece de autorização/parecer prévio da entidade com jurisdição nessa matéria, sendo, em regra, interditas obras de construção nova ou a execução de obras susceptíveis de constituir obstrução à livre passagem das águas ou, ainda, que aumentem a impermeabilização do solo. São, todavia, passíveis de aceitação a implantação de infra-estruturas indispensáveis,</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

	<p>condicionada à observância cumulativa das seguintes condições (cf. artigo 111.º, n.º 5, alínea c), e 6 do Regulamento do PDMS proposto]:</p> <ul style="list-style-type: none">1) Seja demonstrada a inexistência de alternativa de localização;2) A cota do piso inferior da edificação seja superior à cota da maior cheia conhecida no local, sendo este requisito expressamente referido no processo de licenciamento;3) Seja observado o cumprimento das normas de segurança decorrentes do regime específico;4) Seja assegurada a não obstrução da livre passagem das águas. <p>Serão aplicáveis as condicionante decorrentes da Lei da Água (“LA”) – aprovada pela Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro –, do Regime da Utilização dos Recursos Hídricos (“RURH”) – estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de Maio –, e do Regime Jurídico da Rede Ecológica Nacional (“RJREN”) aprovado Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de Agosto.</p> <p>Nas áreas incluídas na REN são interditos os usos e as acções de iniciativa pública ou privada que se traduzam em (cf. artigo 20.º, n.º 1 do Regime Jurídico da REN “RJREN”): (i) Operações de loteamento; (ii) Obras de urbanização, construção e ampliação; (iii) Vias de comunicação; (iv) Escavações e aterros; (v) Destrução do revestimento vegetal, não incluindo as acções necessárias ao normal e regular desenvolvimento das operações culturais de aproveitamento agrícola do solo, das operações correntes de condução e exploração dos espaços florestais e de acções extraordinárias de protecção fitossanitária previstas em legislação específica.</p> <p>Apesar de serem admitidos usos e acções que sejam compatíveis com os objectivos de protecção ecológica e ambiental (cf. artigo 20.º, n.ºs 2 e 3 do RJREN), a construção de um aeroporto não se enquadra, evidentemente, em tal excepção.</p> <p>Assim sendo, a única válvula de escape seria o enquadramento da construção do aeroporto como uma acção de relevante interesse público, que carece de reconhecimento por despacho do</p>
--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém**

		<p>membro do Governo responsável pelas áreas do ambiente e do ordenamento do território e do membro do Governo competente em razão da matéria, bem como da confirmação de que não seria viável a sua realização de forma adequada em áreas não integradas na REN (cf. artigo 21.º, n.º 1 do RJREN). No caso específico de infra-estruturas públicas sujeitas à avaliação de impacte ambiental (“AIA”), incluindo as infra-estruturas aeroportuárias, a declaração de impacte ambiental favorável ou condicionalmente favorável equivale ao reconhecimento do interesse público da acção (cf. artigo 21.º, n.º 2 do RJREN).</p>
	RAN	<p>PDM em vigor Áreas em Reserva Agrícola Nacional (“RAN”), equivalentes aos espaços verdes urbanos);</p> <p>PDM proposto Áreas em RAN (traçado muito parecido com o do PDM em vigor).</p> <p>As áreas da RAN devem, em regra, ser afectas à actividade agrícola e são áreas <i>non aedificandi</i> (cf. artigo 20.º do Regime Jurídico da Reserva Agrícola Nacional, “RJRAN”).</p> <p>Não obstante, o artigo 22.º, n.º 1, alínea I) do RJRAN autoriza utilizações não agrícolas de áreas integradas na RAN quando estiverem em causa obras de construção, requalificação ou beneficiação de infra-estruturas públicas, incluindo aeroportuárias, de transporte e distribuição de energia eléctrica –, e, cumulativamente, não causem graves prejuízos para os objectivos da RAN e não exista alternativa viável fora das terras ou solos da RAN, no que respeita às componentes técnica, económica, ambiental e cultural, devendo localizar-se, preferencialmente, nas terras e solos classificados como de menor aptidão. Compete aos membros do Governo responsáveis pelas áreas do ordenamento do território, do desenvolvimento rural e da tutela respectiva aprovar, por portaria, os limites e as condições a observar para a viabilização das utilizações, após audição das entidades regionais da RAN (cf. artigo 22.º, n.º 3 do RJRAN).</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém**

	<p>Sobreiros</p>	<p>PDM em vigor e proposto</p> <p>Manchas florestais com ocupação significativa de sobreiros (sudeste do terreno)</p> <p>Não são permitidas conversões em povoamentos de sobreiro ou azinheira – por outras palavras, não é possível qualquer alteração que implique a modificação do regime, da composição ou a redução de densidade do povoamento abaixo dos valores mínimos – isto é: (i) 50 árvores por hectare, no caso de árvores com altura superior a 1 m, que não atingem 30 cm de perímetro à altura do peito; (ii) 30 árvores por hectare, quando o valor médio do perímetro à altura do peito das árvores das espécies em causa se situa entre 30 cm e 79 cm; (iii) 20 árvores por hectare, quando o valor médio do perímetro à altura do peito das árvores das espécies em causa se situa entre 80 cm e 129 cm; (iv) 10 árvores por hectare, quando o valor médio do perímetro à altura do peito das árvores das espécies em causa é superior a 130 cm [cf. artigos 2.º n.º 1 e 1.º, alínea q) do Regime Jurídico de Protecção dos Sobreiros e Azinheiras, “RJPSA”]. Constituem, todavia, excepções as conversões que se destinem à realização de empreendimentos de imprescindível utilidade pública (cf. artigo 2.º, n.º 2 do RJPSA).</p> <p>O corte ou arranque de sobreiros e azinheiras, em povoamento ou isolados, carece de autorização do ICNF (cf. artigos 3.º, n.º 1 do RJPSA). Quando previstos no estudo de impacto ambiental de um projecto sujeito ao procedimento de AIA ou de avaliação de incidências ambientais em fase (i) de projecto de execução, ou no relatório de conformidade ambiental do projecto de execução, no caso de o projecto ser sujeito a estes procedimentos em fase de anteprojecto ou estudo prévio, e ter obtido, na declaração de impacte ambiental ou na decisão favorável sobre a conformidade ambiental do projecto de execução, parecer favorável do ICNF, ficando dispensado qualquer tipo de autorização ou comunicação prévia e devendo as respectivas medidas de compensação eventualmente aplicáveis constar da declaração de impacte ambiental ou da decisão favorável sobre a conformidade ambiental do projecto de</p>
--	-------------------------	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém**

		<p>execução; ou (ii) de anteprojecto, quando o mesmo possua grau de detalhe suficiente para identificar as árvores em causa [cf. artigo 3.º, n.º 3, alíneas a) e b) do RJPSA].</p>
	Canais Adutores	<p>PDM em vigor e PDM proposto Condutas Adutoras do Alviela e Castelo do Bode</p> <p>1) Fora das zonas urbanas é interdita a plantação de árvores ao longo da faixa de 10 metros, medida para cada lado do traçado das condutas de água. Nas áreas urbanas a largura da referida faixa será considerada caso a caso na apreciação dos projectos de arranjo dos espaços exteriores (cf. artigo 20.º, n.º 1, al. c) do Regulamento do PDMS em vigor)</p>
	Estrutura Ecológica Municipal (“EEM”)	<p>PDM proposto</p> <p>1) EEM Rede Regional 2) EEM Rede Municipal</p> <ul style="list-style-type: none">a) Rede Primária – Corredor Vale do Tejo;b) Rede Complementar – RAN Bruta;c) Rede Secundária – Povoamentos de folhosas autóctones – Florestas abertas de sobreiros;d) Rede Secundária - REN - Zonas Ameaçadas pelas Cheias;e) Rede Secundária - REN - Áreas de Elevado Risco de Erosão Hídrica do Solo;f) Rede Complementar – REN – Leitos dos cursos de água e margens 10m;g) Rede Complementar – Áreas de Continuidade. <p>Nas áreas afectas à Estrutura Ecológica Municipal devem ser cumpridas, entre outras, as seguintes disposições (cf. artigo 97.º do Regulamento do PDMS proposto):</p> <ul style="list-style-type: none">i) <i>“Preservação dos elementos tradicionais da paisagem, nomeadamente das estruturas tradicionais associadas às atividades agrícolas;</i>ii) <i>Preservação da galeria ripícola dos cursos de água, que em caso de degradação deve ser recuperada com flora autóctone;</i>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém**

		<p><i>iii) Cumprimento do Código de Boas Práticas Agrícolas, nos termos dispostos no Despacho n.º 1230/2018, de 5 de fevereiro, para a proteção das águas contra a poluição causada ou induzida por nitratos de origem agrícola;</i></p> <p><i>iv) Interdição das ações e atividades suscetíveis de criar efeito de barreira nos cursos de água (açudes) e que originem a fragmentação dos habitats (estruturas lineares, como vedações, caminhos, linhas aéreas, etc.)".</i></p>
	Património arqueológico e natural	<p>PDM proposto</p> <p>1) Sensibilidade Arqueológica F (abrange a totalidade da área de implantação); e</p> <p>2) Sensibilidade Arqueológica D (parte sudeste)</p> <p>À luz do artigo 99.º, n.º 3 do RPDM proposto, qualquer tipo de intervenção relacionada com implantação de infra-estruturas ou operações urbanísticas <i>(i)</i> nas zonas de Sensibilidade Arqueológica F (vestígios arqueológicos insuficientemente caracterizados localizados fora dos Perímetros Urbanos) fica condicionada a prospecção arqueológica prévia com vista a uma melhor caracterização e/ou à relocalização dos vestígios arqueológicos e à determinação das respectivas medidas de salvaguarda, e, <i>(ii)</i> nas zonas de Sensibilidade Arqueológica D (vestígios de valor arqueológico elevado localizados fora dos Perímetros Urbanos), deve ser precedida de trabalhos arqueológicos prévios de caracterização e diagnóstico (sondagem/escavações) que promovam a adequação das soluções propostas ao valor científico e patrimonial dos bens.</p>
	Rede Rodoviária Nacional	<p>PDM em vigor e PDM proposto</p> <p>Na Autoestrada do Norte/Rede Rodoviária Nacional Fundamental Concessionada (A1/IP1) são zonas <i>non aedificandi</i> 50 m para cada lado do eixo da estrada ou dentro da zona de servidão de visibilidade e nunca a menos de 20 m da zona da estrada [cf. artigo 32.º, n.º 8, alíneas b) e c) do <u>Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional ("EERRN")</u>].</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

		<p>Na Estrada Nacional (EN 365-4), os limites das zonas <i>non aedificandi</i> são 20 m para cada lado do eixo da estrada ou dentro da zona de servidão de visibilidade e nunca a menos de 5 m da zona da estrada [cf. artigo 32.º, n.º 8, alíneas b) do EERRN].</p> <p>Por razões socioeconómicas, devidamente fundamentadas, ou topográficas o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (“IMT”), pode definir, em extensões significativas e perfeitamente delimitadas, zonas de servidão <i>non aedificandi</i> inferiores às <i>supra</i> referidas, após pronúncia da administração rodoviária e da autarquia (cf. artigo 32.º, n.º 15 do EERRN).</p> <p><i>“Qualquer proposta de intervenção, directa ou indirecta, na Rede Rodoviária Nacional deve ser objecto de estudo específico e de pormenorizada justificação, devendo os respectivos projectos cumprir as disposições legais e normativas aplicáveis em vigor, sendo previamente submetidos a parecer e aprovação das entidades competentes para o efeito, designadamente da Infraestruturas de Portugal, S. A., enquanto concessionária geral da Rede Rodoviária”</i> (cf. artigo 102.º, n.º 7 do RPDM Proposto).</p>
	Rede Rodoviária Municipal	<p>As câmaras municipais poderão alargar as zonas de servidão <i>non aedificandi</i> até ao máximo de 8 m e 6 m, para cada lado do eixo da via, respectivamente para as estradas e caminhos municipais (cf. artigo 58.º, n.º 1 do Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais).</p>
	Perigosidade de incêndio	<p>O polígono de implantação tem áreas classificadas como de alta e muito alta perigosidade de incêndio (em especial no sudeste e no centro-norte).</p> <p>Ao abrigo da Carta Nacional de Perigosidade de Incêndio Rural, por outro lado, apenas duas pequenas áreas ao norte do terreno se classificam como áreas de alta perigosidade (a referida Carta encontra-se, todavia, com seus efeitos suspensos até a adaptação das áreas prioritárias de</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém**

		<p>prevenção e segurança à realidade territorial pelas comissões sub-regionais de gestão integrada de fogos rurais, cf. artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 49/2022, de 19 de Julho.</p> <p>Para uma análise do regime jurídico aplicável <i>vide</i> ponto “2.r) Sistema de defesa contra fogos rurais” do Relatório Preliminar.</p>
	Rede Ferroviária	<p>PDM em vigor e PDM proposto</p> <p>A sul do polígono de implantação do terreno existe uma rede ferroviária, que determina o estabelecimento de faixas de protecção <i>non aedificandi</i> para ambos os lados da linha, com largura de 10 m para habitação e de 40 m para os restantes usos, conforme admitidos em cada subcategoria de espaço, contados a partir de 4 m do carril exterior (cf. artigos 31.º, n.º 3 do Regulamento do PDM em vigor e 103.º, n.º 2 do Regulamento do PDM proposto).</p> <p>Ao abrigo do PDM proposto, qualquer intervenção em zonas confinantes ou vizinhas da Rede Ferroviária está condicionada ao cumprimento da legislação em vigor e ao parecer favorável da respectiva entidade competente (cf. artigo 103.º, n.º 3 do Regulamento do PDM proposto).</p>
Compromissos urbanísticos pré-existentes		
Existência de operação urbanística objecto de controlo prévio ou outro compromisso urbanístico relevante a considerar	Não temos conhecimento. Através da consulta do SIG de Santarém, foi possível verificar que não existe nenhuma operação de loteamento com alvará emitido na área de implantação do NAL.	
Tipo(s) de operação urbanística em causa	N.A.	
Grau de consolidação de direitos urbanísticos	N.A.	



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Santarém**

Questões prediais relevantes	
Identificação clara da localização do NAL e acessibilidades e dos prédios afectados?	<ul style="list-style-type: none">• Sim (com excepção das acessibilidades e dos prédios afectados)
Área em Domínio Público ou em Domínio Privado Estadual ou Municipal?	<ul style="list-style-type: none">• Sim, existem áreas na delimitação do NAL que estão compreendidas no Domínio Público. A área de implantação do NAL é atravessada por: 1) Auto-estrada do Norte; 2) Estrada Nacional 365-4; 3) Estrada Municipal 567; 4) Caminho Municipal 1339.
Tipo de Domínio Público em Causa?	<ul style="list-style-type: none">• Domínio público estadual e municipal rodoviário
Existência de reivindicação de propriedade privada?	<ul style="list-style-type: none">• Não temos conhecimento.
Termos do ingresso no domínio público ou privado (v.g., expropriações, cedências urbanísticas, doações ou outros acordos para transferência de propriedade)	<ul style="list-style-type: none">• Não temos conhecimento.
Expropriações (incluindo expropriações amigáveis)	<ul style="list-style-type: none">• Tendo em conta a informação disponível, não se encontra informação sobre a existência de expropriações realizadas há menos de 20 anos.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

realizadas há menos de 20 anos																																																								
Necessidade de expropriação de terrenos particulares?	<ul style="list-style-type: none">Sim. <i>Infra</i>, deixamos a referência aos prédios que identificámos através da consulta do Cadastro Geométrico da Propriedade Rústica da Direcção-Geral do Território.																																																							
Necessidade de imposição de servidões administrativas em terrenos particulares?	<ul style="list-style-type: none">Sim, desde logo as servidões aeronáuticas, nos termos das especificações do Capítulo 4 do Anexo 14 à convenção da “International Civil Aviation Organisation”.Ademais, a constituição de servidões aeronáuticas e respectivas características seguem o disposto no Decreto-Lei n.º 45987, de 22 de Outubro de 1964, que estabelece o regime geral das servidões aeronáuticas civis, e ainda o disposto no Decreto-Lei n.º 45986, de 22 de Outubro de 1964, que define o regime geral das servidões militares, aplicável supletivamente às servidões aeronáuticas civis por força do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 45987.																																																							
Identificação clara dos terrenos dos particulares?	<ul style="list-style-type: none">Através da consulta do Cadastro Geométrico da Propriedade Rústica da Direcção-Geral do Território, é possível observar que na área de delimitação do NAL constam os seguintes prédios rústicos: <table><tbody><tr><td>1 (G / 141634 / 691255 m²)</td><td>24 (Q / 141634 / 272813 m²)</td><td>4 (R / 141634 / 166475 m²)</td><td>6 (M / 141634 / 151677 m²)</td></tr><tr><td>1 (I / 141634 / 763379 m²)</td><td>3 (R / 141634 / 48350 m²)</td><td>1 (BG / 141634 / 662023 m²)</td><td>7 (M / 141634 / 121520 m²)</td></tr><tr><td>4 (AE / 141631 / 173703 m²)</td><td>30 (T / 141634 / 5525 m²)</td><td>1 (AQ / 141634 / 570528 m²)</td><td>1 (N / 141634 / 498786 m²)</td></tr><tr><td>3 (AE / 141631 / 1063642 m²)</td><td>18 (Q / 141634 / 24888 m²)</td><td>2 (AR / 141634 / 489971 m²)</td><td>33 (AM / 141631 / 366248 m²)</td></tr><tr><td>61 (H / 141634 / 5600 m²)</td><td>20 (Q / 141634 / 51405 m²)</td><td>3 (AR / 141634 / 450102 m²)</td><td>37 (AM / 141631 / 190802 m²)</td></tr><tr><td>62 (H / 141634 / 7885 m²)</td><td>16 (Q / 141634 / 64781 m²)</td><td>4 (AR / 141634 / 387561 m²)</td><td>5 (AF / 141631 / 164527 m²)</td></tr><tr><td>53 (H / 141634 / 12631 m²)</td><td>13 (Q / 141634 / 66748 m²)</td><td>1 (O / 141634 / 708067 m²)</td><td>10 (AL / 141631 / 104170 m²)</td></tr><tr><td>83 (H / 141634 / 6807 m²)</td><td>19 (Q / 141634 / 45372 m²)</td><td>1 (P / 141634 / 314105 m²)</td><td>11 (AL / 141631 / 179181 m²)</td></tr><tr><td>84 (H / 141634 / 3044 m²)</td><td>10 (Q / 141634 / 409962 m²)</td><td>2 (P / 141634 / 42430 m²)</td><td>6 (AJ / 141631 / 742560 m²)</td></tr><tr><td>10 (T / 141634 / 7824 m²)</td><td>17 (Q / 141634 / 31703 m²)</td><td>2 (N / 141634 / 228728 m²)</td><td>8 (AL / 141631 / 63122 m²)</td></tr><tr><td>9 (AL / 141631 / 4003 m²)</td><td>8 (AM / 141631 / 4456 m²)</td><td>19 (T / 141631 / 35976 m²)</td><td>6 (AI / 141631 / 5535 m²)</td></tr><tr><td>18 (AM / 141631 / 32476 m²)</td><td>11 (AM / 141631 / 7505 m²)</td><td>30 (U / 141631 / 9931 m²)</td><td>7 (AI / 141631 / 3965 m²)</td></tr><tr><td>36 (AM / 141631 / 9959 m²)</td><td>7 (AM / 141631 / 5094 m²)</td><td>31 (U / 141631 / 13087 m²)</td><td>33 (AI / 141631 / 4073 m²)</td></tr></tbody></table>				1 (G / 141634 / 691255 m ²)	24 (Q / 141634 / 272813 m ²)	4 (R / 141634 / 166475 m ²)	6 (M / 141634 / 151677 m ²)	1 (I / 141634 / 763379 m ²)	3 (R / 141634 / 48350 m ²)	1 (BG / 141634 / 662023 m ²)	7 (M / 141634 / 121520 m ²)	4 (AE / 141631 / 173703 m ²)	30 (T / 141634 / 5525 m ²)	1 (AQ / 141634 / 570528 m ²)	1 (N / 141634 / 498786 m ²)	3 (AE / 141631 / 1063642 m ²)	18 (Q / 141634 / 24888 m ²)	2 (AR / 141634 / 489971 m ²)	33 (AM / 141631 / 366248 m ²)	61 (H / 141634 / 5600 m ²)	20 (Q / 141634 / 51405 m ²)	3 (AR / 141634 / 450102 m ²)	37 (AM / 141631 / 190802 m ²)	62 (H / 141634 / 7885 m ²)	16 (Q / 141634 / 64781 m ²)	4 (AR / 141634 / 387561 m ²)	5 (AF / 141631 / 164527 m ²)	53 (H / 141634 / 12631 m ²)	13 (Q / 141634 / 66748 m ²)	1 (O / 141634 / 708067 m ²)	10 (AL / 141631 / 104170 m ²)	83 (H / 141634 / 6807 m ²)	19 (Q / 141634 / 45372 m ²)	1 (P / 141634 / 314105 m ²)	11 (AL / 141631 / 179181 m ²)	84 (H / 141634 / 3044 m ²)	10 (Q / 141634 / 409962 m ²)	2 (P / 141634 / 42430 m ²)	6 (AJ / 141631 / 742560 m ²)	10 (T / 141634 / 7824 m ²)	17 (Q / 141634 / 31703 m ²)	2 (N / 141634 / 228728 m ²)	8 (AL / 141631 / 63122 m ²)	9 (AL / 141631 / 4003 m ²)	8 (AM / 141631 / 4456 m ²)	19 (T / 141631 / 35976 m ²)	6 (AI / 141631 / 5535 m ²)	18 (AM / 141631 / 32476 m ²)	11 (AM / 141631 / 7505 m ²)	30 (U / 141631 / 9931 m ²)	7 (AI / 141631 / 3965 m ²)	36 (AM / 141631 / 9959 m ²)	7 (AM / 141631 / 5094 m ²)	31 (U / 141631 / 13087 m ²)	33 (AI / 141631 / 4073 m ²)
1 (G / 141634 / 691255 m ²)	24 (Q / 141634 / 272813 m ²)	4 (R / 141634 / 166475 m ²)	6 (M / 141634 / 151677 m ²)																																																					
1 (I / 141634 / 763379 m ²)	3 (R / 141634 / 48350 m ²)	1 (BG / 141634 / 662023 m ²)	7 (M / 141634 / 121520 m ²)																																																					
4 (AE / 141631 / 173703 m ²)	30 (T / 141634 / 5525 m ²)	1 (AQ / 141634 / 570528 m ²)	1 (N / 141634 / 498786 m ²)																																																					
3 (AE / 141631 / 1063642 m ²)	18 (Q / 141634 / 24888 m ²)	2 (AR / 141634 / 489971 m ²)	33 (AM / 141631 / 366248 m ²)																																																					
61 (H / 141634 / 5600 m ²)	20 (Q / 141634 / 51405 m ²)	3 (AR / 141634 / 450102 m ²)	37 (AM / 141631 / 190802 m ²)																																																					
62 (H / 141634 / 7885 m ²)	16 (Q / 141634 / 64781 m ²)	4 (AR / 141634 / 387561 m ²)	5 (AF / 141631 / 164527 m ²)																																																					
53 (H / 141634 / 12631 m ²)	13 (Q / 141634 / 66748 m ²)	1 (O / 141634 / 708067 m ²)	10 (AL / 141631 / 104170 m ²)																																																					
83 (H / 141634 / 6807 m ²)	19 (Q / 141634 / 45372 m ²)	1 (P / 141634 / 314105 m ²)	11 (AL / 141631 / 179181 m ²)																																																					
84 (H / 141634 / 3044 m ²)	10 (Q / 141634 / 409962 m ²)	2 (P / 141634 / 42430 m ²)	6 (AJ / 141631 / 742560 m ²)																																																					
10 (T / 141634 / 7824 m ²)	17 (Q / 141634 / 31703 m ²)	2 (N / 141634 / 228728 m ²)	8 (AL / 141631 / 63122 m ²)																																																					
9 (AL / 141631 / 4003 m ²)	8 (AM / 141631 / 4456 m ²)	19 (T / 141631 / 35976 m ²)	6 (AI / 141631 / 5535 m ²)																																																					
18 (AM / 141631 / 32476 m ²)	11 (AM / 141631 / 7505 m ²)	30 (U / 141631 / 9931 m ²)	7 (AI / 141631 / 3965 m ²)																																																					
36 (AM / 141631 / 9959 m ²)	7 (AM / 141631 / 5094 m ²)	31 (U / 141631 / 13087 m ²)	33 (AI / 141631 / 4073 m ²)																																																					



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

14 (AM / 141631 / 12787 m2)	6 (AM / 141631 / 4536 m2)	1 (AM / 141631 / 11657 m2)	61 (AI / 141631 / 14997 m2)
15 (AM / 141631 / 6854 m2)	5 (AM / 141631 / 5164 m2)	2 (AM / 141631 / 6799 m2)	62 (AI / 141631 / 19013 m2)
16 (AM / 141631 / 6025 m2)	4 (AM / 141631 / 6080 m2)	75 (AI / 141631 / 46058 m2)	35 (AI / 141631 / 5522 m2)
17 (AM / 141631 / 7057 m2)	3 (AM / 141631 / 5611 m2)	2 (AI / 141631 / 17902 m2)	36 (AI / 141631 / 4492 m2)
13 (AM / 141631 / 54673 m2)	19 (AM / 141631 / 119734 m2)	3 (AI / 141631 / 10582 m2)	64 (AI / 141631 / 29391 m2)
10 (AM / 141631 / 13473 m2)	32 (AM / 141631 / 25827 m2)	4 (AI / 141631 / 5954 m2)	5 (AL / 141631 / 9145 m2)
9 (AM / 141631 / 4873 m2)	31 (AM / 141631 / 32555 m2)	5 (AI / 141631 / 4705 m2)	4 (AL / 141631 / 9492 m2)
2 (AL / 141631 / 14811 m2)	23 (AG / 141631 / 6278 m2)	33 (AG / 141631 / 3682 m2)	47 (AG / 141631 / 6642 m2)
1 (AL / 141631 / 8222 m2)	24 (AG / 141631 / 3953 m2)	34 (AG / 141631 / 8459 m2)	48 (AG / 141631 / 6759 m2)
44 (AI / 141631 / 61988 m2)	25 (AG / 141631 / 15035 m2)	37 (AG / 141631 / 2961 m2)	50 (AG / 141631 / 6201 m2)
46 (AI / 141631 / 66306 m2)	26 (AG / 141631 / 4469 m2)	35 (AG / 141631 / 5209 m2)	51 (AG / 141631 / 10685 m2)
58 (AI / 141631 / 63599 m2)	27 (AG / 141631 / 4211 m2)	36 (AG / 141631 / 2276 m2)	49 (AG / 141631 / 5055 m2)
59 (AI / 141631 / 12839 m2)	28 (AG / 141631 / 1039 m2)	22 (AG / 141631 / 38460 m2)	52 (AG / 141631 / 4082 m2)
2 (AF / 141631 / 638213 m2)	29 (AG / 141631 / 1014 m2)	80 (AG / 141631 / 6281 m2)	53 (AG / 141631 / 2224 m2)
40 (AG / 141631 / 31187 m2)	30 (AG / 141631 / 7271 m2)	44 (AG / 141631 / 10692 m2)	74 (AG / 141631 / 7576 m2)
41 (AG / 141631 / 2283 m2)	31 (AG / 141631 / 3396 m2)	45 (AG / 141631 / 5908 m2)	81 (AG / 141631 / 269133 m2)
19 (AG / 141631 / 33675 m2)	32 (AG / 141631 / 3824 m2)	46 (AG / 141631 / 5682 m2)	38 (AG / 141631 / 13549 m2)
39 (AH / 141631 / 29002 m2)	75 (AG / 141631 / 7033 m2)	15 (AH / 141631 / 1217 m2)	6 (AL / 141631 / 12823 m2)
41 (AH / 141631 / 33647 m2)	79 (AG / 141631 / 5189 m2)	14 (AH / 141631 / 2312 m2)	3 (AL / 141631 / 4584 m2)
6 (AH / 141631 / 5524 m2)	77 (AG / 141631 / 3113 m2)	45 (AH / 141631 / 7463 m2)	2 (M / 141634 / 148108 m2)
7 (AH / 141631 / 12113 m2)	12 (AH / 141631 / 9959 m2)	42 (AH / 141631 / 5296 m2)	1 (M / 141634 / 11613 m2)
82 (AG / 141631 / 21633 m2)	13 (AH / 141631 / 3389 m2)	46 (AH / 141631 / 3555 m2)	3 (M / 141634 / 108300 m2)
61 (AG / 141631 / 3844 m2)	11 (AH / 141631 / 3126 m2)	44 (AH / 141631 / 5369 m2)	4 (M / 141634 / 157291 m2)
60 (AG / 141631 / 4963 m2)	10 (AH / 141631 / 5303 m2)	21 (AH / 141631 / 1064 m2)	5 (M / 141634 / 17859 m2)
76 (AG / 141631 / 24477 m2)	9 (AH / 141631 / 3554 m2)	22 (AH / 141631 / 31688 m2)	11 (Q / 141634 / 123923 m2)
71 (AG / 141631 / 6839 m2)	17 (AH / 141631 / 5746 m2)	23 (AH / 141631 / 8174 m2)	5 (L / 141634 / 125986 m2)



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

72 (AG / 141631 / 14719 m2)	16 (AH / 141631 / 4130 m2)	24 (AH / 141631 / 5035 m2)	7 (L / 141634 / 5093 m2)
8 (L / 141634 / 12565 m2)	21 (H / 141634 / 16696 m2)	54 (H / 141634 / 15460 m2)	49 (H / 141634 / 27093 m2)
9 (L / 141634 / 1912 m2)	22 (H / 141634 / 16354 m2)	55 (H / 141634 / 13544 m2)	85 (H / 141634 / 2275 m2)
10 (L / 141634 / 5885 m2)	25 (Q / 141634 / 12801 m2)	56 (H / 141634 / 8686 m2)	65 (H / 141634 / 2259 m2)
6 (L / 141634 / 216409 m2)	3 (Q / 141634 / 6513 m2)	57 (H / 141634 / 3336 m2)	87 (H / 141634 / 2042 m2)
12 (L / 141634 / 160450 m2)	4 (Q / 141634 / 29046 m2)	60 (H / 141634 / 4515 m2)	89 (H / 141634 / 1797 m2)
2 (L / 141634 / 3509 m2)	5 (Q / 141634 / 17727 m2)	59 (H / 141634 / 1932 m2)	43 (H / 141634 / 1670 m2)
92 (J / 141634 / 30285 m2)	6 (Q / 141634 / 23492 m2)	58 (H / 141634 / 596 m2)	91 (H / 141634 / 870 m2)
1 (L / 141634 / 40205 m2)	22 (Q / 141634 / 15003 m2)	52 (H / 141634 / 6996 m2)	93 (H / 141634 / 669 m2)
7 (H / 141634 / 29574 m2)	23 (Q / 141634 / 6807 m2)	51 (H / 141634 / 5865 m2)	95 (H / 141634 / 3302 m2)
20 (H / 141634 / 48305 m2)	9 (Q / 141634 / 5706 m2)	50 (H / 141634 / 5805 m2)	97 (H / 141634 / 1825 m2)
67 (H / 141634 / 1190 m2)	33 (H / 141634 / 6194 m2)	28 (H / 141634 / 6035 m2)	4 (AJ / 141631 / 42836 m2)
81 (H / 141634 / 19480 m2)	32 (H / 141634 / 4578 m2)	27 (H / 141634 / 14498 m2)	57 (J / 141634 / 12234 m2)
86 (H / 141634 / 1729 m2)	31 (H / 141634 / 7394 m2)	26 (H / 141634 / 4405 m2)	59 (J / 141634 / 3703 m2)
66 (H / 141634 / 1792 m2)	30 (H / 141634 / 3264 m2)	25 (H / 141634 / 6077 m2)	58 (J / 141634 / 3593 m2)
88 (H / 141634 / 1797 m2)	29 (H / 141634 / 9229 m2)	24 (H / 141634 / 10813 m2)	68 (J / 141634 / 4451 m2)
90 (H / 141634 / 2132 m2)	94 (H / 141634 / 759 m2)	23 (H / 141634 / 6607 m2)	62 (J / 141634 / 58667 m2)
37 (H / 141634 / 1565 m2)	96 (H / 141634 / 3569 m2)	86 (J / 141634 / 61705 m2)	69 (J / 141634 / 6966 m2)
36 (H / 141634 / 1502 m2)	92 (H / 141634 / 732 m2)	55 (J / 141634 / 14960 m2)	63 (J / 141634 / 6531 m2)
35 (H / 141634 / 1989 m2)	98 (H / 141634 / 2156 m2)	56 (J / 141634 / 16079 m2)	64 (J / 141634 / 16977 m2)
34 (H / 141634 / 1594 m2)	68 (H / 141634 / 1631 m2)	61 (J / 141634 / 7649 m2)	85 (J / 141634 / 156302 m2)
4 (L / 141634 / 23430 m2)	15 (H / 141634 / 10064 m2)	75 (H / 141634 / 39584 m2)	44 (J / 141634 / 21722 m2)
19 (H / 141634 / 22342 m2)	9 (H / 141634 / 31489 m2)	76 (H / 141634 / 10359 m2)	5 (I / 141634 / 28834 m2)
16 (H / 141634 / 9869 m2)	11 (H / 141634 / 19639 m2)	64 (H / 141634 / 25172 m2)	8 (AH / 141631 / 9434 m2)
80 (H / 141634 / 3394 m2)	12 (H / 141634 / 15749 m2)	73 (H / 141634 / 22776 m2)	18 (AH / 141631 / 4325 m2)
82 (H / 141634 / 10175 m2)	71 (H / 141634 / 20493 m2)	74 (H / 141634 / 996 m2)	27 (AH / 141631 / 19551 m2)



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

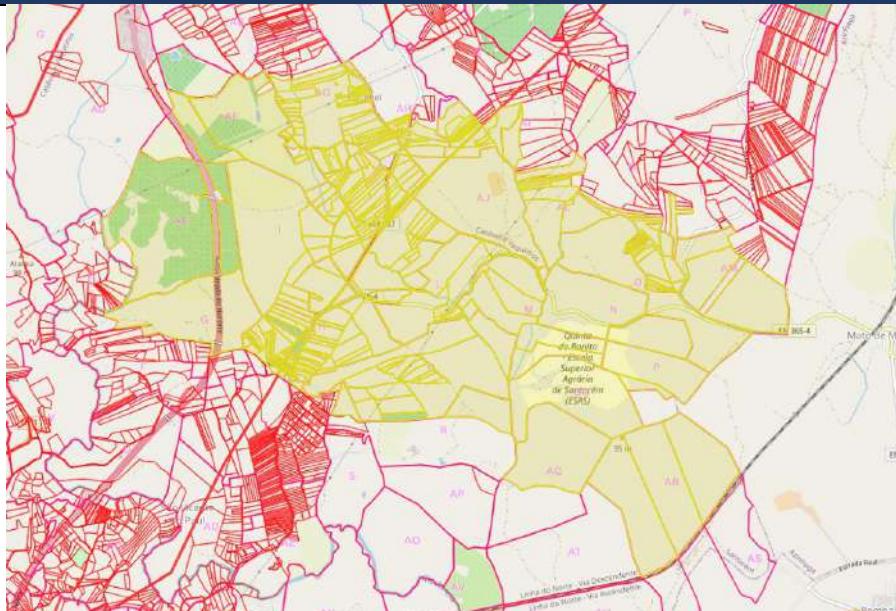
79 (H / 141634 / 21681 m2)	10 (I / 141634 / 20161 m2)	88 (J / 141634 / 6152 m2)	28 (AH / 141631 / 21015 m2)
77 (H / 141634 / 5955 m2)	9 (I / 141634 / 21044 m2)	67 (J / 141634 / 774 m2)	32 (AH / 141631 / 5498 m2)
14 (H / 141634 / 2006 m2)	8 (I / 141634 / 29031 m2)	1 (H / 141634 / 26677 m2)	34 (AH / 141631 / 8901 m2)
78 (H / 141634 / 1038 m2)	3 (H / 141634 / 4072 m2)	7 (I / 141634 / 41118 m2)	31 (AH / 141631 / 2752 m2)
6 (H / 141634 / 122629 m2)	72 (H / 141634 / 126222 m2)	6 (I / 141634 / 22819 m2)	30 (AH / 141631 / 2989 m2)
26 (AH / 141631 / 4979 m2)	8 (J / 141634 / 5765 m2)	23 (J / 141634 / 20969 m2)	36 (J / 141634 / 2676 m2)
25 (AH / 141631 / 20535 m2)	4 (J / 141634 / 5587 m2)	24 (J / 141634 / 7651 m2)	38 (J / 141634 / 8449 m2)
33 (AH / 141631 / 37777 m2)	3 (J / 141634 / 6786 m2)	25 (J / 141634 / 1792 m2)	43 (J / 141634 / 5784 m2)
63 (AI / 141631 / 8510 m2)	1 (J / 141634 / 5034 m2)	90 (J / 141634 / 35172 m2)	46 (J / 141634 / 8034 m2)
5 (AJ / 141631 / 36303 m2)	2 (J / 141634 / 7702 m2)	35 (J / 141634 / 3874 m2)	53 (J / 141634 / 5419 m2)
37 (AH / 141631 / 15938 m2)	45 (J / 141634 / 11558 m2)	32 (J / 141634 / 6719 m2)	84 (J / 141634 / 8041 m2)
36 (AH / 141631 / 22404 m2)	4 (I / 141634 / 71975 m2)	29 (J / 141634 / 28469 m2)	47 (J / 141634 / 4194 m2)
7 (J / 141634 / 7921 m2)	22 (J / 141634 / 20114 m2)	30 (J / 141634 / 2998 m2)	42 (J / 141634 / 1864 m2)
9 (J / 141634 / 14796 m2)	3 (I / 141634 / 19778 m2)	75 (J / 141634 / 9756 m2)	41 (J / 141634 / 3388 m2)
6 (J / 141634 / 14764 m2)	2 (I / 141634 / 25173 m2)	76 (J / 141634 / 15472 m2)	39 (J / 141634 / 4685 m2)
83 (J / 141634 / 446 m2)	8 (AJ / 141631 / 5238 m2)	17 (J / 141634 / 1522 m2)	72 (J / 141634 / 1670 m2)
79 (J / 141634 / 921 m2)	7 (AJ / 141631 / 9676 m2)	16 (J / 141634 / 1784 m2)	
82 (J / 141634 / 2458 m2)	38 (AH / 141631 / 19772 m2)	15 (J / 141634 / 9506 m2)	
81 (J / 141634 / 4770 m2)	11 (J / 141634 / 8301 m2)	20 (J / 141634 / 3985 m2)	
48 (J / 141634 / 3592 m2)	26 (J / 141634 / 21423 m2)	19 (J / 141634 / 787 m2)	
40 (J / 141634 / 16176 m2)	49 (AH / 141631 / 5988 m2)	12 (J / 141634 / 7940 m2)	
77 (J / 141634 / 8353 m2)	10 (J / 141634 / 12162 m2)	14 (J / 141634 / 683 m2)	
74 (J / 141634 / 4846 m2)	21 (J / 141634 / 28539 m2)	87 (J / 141634 / 124783 m2)	
28 (J / 141634 / 7797 m2)	5 (J / 141634 / 5520 m2)	13 (J / 141634 / 771 m2)	
89 (J / 141634 / 11252 m2)	18 (J / 141634 / 1493 m2)	80 (J / 141634 / 10469 m2)	



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém



Todavia, através da mera consulta ao Cadastro Geométrico da Propriedade Rústica da Direcção-Geral do Território não é possível fazer a correspondência desses prédios (i) com a descrição predial em causa e, por sua vez, (ii) com o respectivo proprietário.

Conclusões Preliminares e Notas complementares

Tanto à luz do PDM em vigor, como ao abrigo do PDM proposto, existem uma série de condicionantes na área do polígono de implantação proposto – nomeadamente áreas integradas em REN, RAN e classificadas como de alta ou muito alta perigosidade de incêndio –, assim determinando regime excepcionais de construção.

Nesses termos, a construção de um novo aeroporto no local proposto carece, designadamente, de:

- Reconhecimento como acção de relevante interesse público, equivalente à emissão de uma declaração de impacte ambiental favorável ou condicionalmente favorável no âmbito da AIA, para as zonas integradas em REN;



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

- Aprovação, por membros do Governo responsáveis pelas áreas do ordenamento do território, do desenvolvimento rural e da tutela respectiva, e após audição das entidades regionais da RAN, de portaria que determine os limites e as condições a observar para a viabilização da utilização em áreas RAN;
- Nas áreas de alta e muito alta perigosidade de incêndio, comprovação da falta de alternativa de localização em outras zonas (i.e. de muito baixa, baixa e média perigosidade);
- Nas demais áreas – i.e. nas áreas classificadas como de média, baixa e muito baixa perigosidade – localizadas em espaços agrícola/florestais ou a menos de 50m de territórios florestais, resulta a necessidade de afastamentos das edificações às extremas do terreno nunca inferiores a 50 m;
- Eventualmente, ao abrigo do futuro PDM, deverá a intervenção urbanística ser precedida de prospecção arqueológica prévia ou de trabalhos arqueológicos prévios, quando se situe em zona de sensibilidade arqueológica F e D, respectivamente;
- Caso o projecto ocupe áreas de povoamento de sobreiros (o que, da análise das plantas enviadas, não nos parece ser o caso), o corte ou arranque de sobreiros deve ser previsto no estudo de impacto ambiental de um projecto sujeito ao procedimento de AIA ou de avaliação de incidências ambientais em fase (i) de projecto de execução, ou no relatório de conformidade ambiental do projecto de execução, no caso de o projecto ser sujeito a estes procedimentos em fase de anteprojeto ou estudo prévio, e ter obtido, na declaração de impacte ambiental ou na decisão favorável sobre a conformidade ambiental do projecto de execução, parecer favorável do ICNF, ficando dispensado qualquer tipo de autorização ou comunicação prévia e devendo as respectivas medidas de compensação eventualmente aplicáveis constar da declaração de impacte ambiental ou da decisão favorável sobre a conformidade ambiental do projecto de execução; ou (ii) de anteprojecto, quando o mesmo possua grau de detalhe suficiente para identificar as árvores em causa;
- Obedecer, nos perímetros próximos à auto-estrada do Norte/Rede Rodoviária Nacional Fundamental Concessionada (A1/IP1) à Estrada Nacional (EN 365-4) os limites de zonas *non aedificandi* (50 m para cada lado do eixo da estrada ou dentro da zona de servidão de visibilidade e nunca a menos de 20 m da zona da estrada e 20 m para cada lado do eixo da estrada ou dentro da zona de servidão de visibilidade e nunca a menos de 5 m da zona da estrada, respectivamente) ou, em alternativa, solicitar ao IMT a redelimitação das zonas de servidão;
- Eventualmente, caso se confirme a proximidade com a rede ferroviária, deverá respeitar da legislação em vigor e ficará dependente de parecer favorável da respectiva entidade competente.

1. Planeamento territorial

- A Reserva Natural do Paul de Boquilobo, criada pelo Decreto-Lei n.º 198/80, de 24 de Junho e sita no Município da Golegã, integrante da Rede Internacional de Reservas da Biosfera e classificada como Zona Húmida de Importância Internacional ao abrigo da Convenção de Ramsar e Zona de Protecção Especial de acordo com a Directiva n.º 2009/147/CE (Rede Natura 2000, PTZPE0008), encontra-se a cerca de 7 km da localização proposta para o NAL em Santarém. Devido a tal proximidade, em especial pela eventual perturbação causada pelas rotas aeronáuticas, poderá constituir uma restrição à localização proposta.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

- Em Santarém, nos espaços agro-florestais e naturais que abrangem a área de possível localização do NAL, embora exista expresso reconhecimento da compatibilidade do uso de infra-estruturas com tal zonamento territorial (cf. artigo 66.º, n.º 2 e Anexo II do RPDMS), nas zonas naturais existe uma aparente antinomia com a natureza *non aedicandi* dos espaços naturais (cf. artigo 68.º, n.º 2 do RPDMS), e aplica-se uma limitação à edificação em tais locais, com uma área total de construção limitada a 4% do terreno e com o limite máximo de 2.000m² (cf. artigo 67.º, n.º 3 do RPDMS). A acrescer, o PDMS apenas admite poder a “Câmara Municipal autorizar a construção de equipamentos públicos ou privados de interesse municipal reconhecido se, pela sua natureza ou especificidade, os mesmos não puderem ser instalados em espaço urbano ou urbanizável” (cf. artigo 67.º, n.º 6 do RPDMS) e, consubstanciando o NAL uma infra-estrutura territorial (cf. Ficha n.º I-37 do Anexo I do Decreto Regulamentar n.º 5/2019, de 27 de Setembro), a aplicabilidade de tal prerrogativa ao caso concreto é questionável (obrigando a interpretação extensiva, para não dizer a uma integração analógica, para se aplicar ao caso das grandes infra-estruturas territoriais), num quadro em que o normador não deixou de sentir a necessidade de salvaguardar a possibilidade de adopção de medidas preventivas ou normas provisórias pela autarquia local, para viabilização de grandes equipamentos e infra-estruturas previstos para o Concelho (cf. artigo 95.º do RPDMS).

2. Desafectação do domínio público estadual rodoviário:

- Os bens do domínio público rodoviário do Estado que se pretende que deixem de estar afectos à função rodoviária, nomeadamente para efeitos de instalação do NAL, podem ser desafectados do referido domínio público e integrados no património privado da administração rodoviária, após parecer do IMT, I. P., mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infra-estruturas rodoviárias, publicado na 2.ª série do Diário da República (cf. artigo 38.º, n.º 1 da Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril, que aprovou o Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, na sua redacção em vigor).
- O despacho referido no ponto anterior deve conter a identificação do bem e os fundamentos da decisão, designadamente as razões que justificam a desafectação e o efeito produzido por este acto, bem como a consequente integração no domínio privado do Estado ou no património privado da administração rodoviária, fixando, neste último caso, o regime de alienação ou utilização dos bens imóveis objecto de desafectação (cf. artigo 38.º, n.º 2 da Lei n.º 34/2015).
- Por sua vez, a integração dos bens desafectados no património privado da administração rodoviária apenas se pode realizar quando os mesmos se destinem a alienação ou a aproveitamento urbanístico ou imobiliário e as verbas a apurar com a respectiva alienação ou utilização sejam afectas prioritariamente, na sua totalidade, à redução da dívida daquela empresa ou destinados a investimentos na conservação, operação, manutenção e modernização das infra-estruturas rodoviárias geridas pela mesma (cf. artigo 38.º, n.º 3 da Lei n.º 34/2015).
- A desafectação da estrada implica a extinção da dominialidade dos bens que com ela estão material ou funcionalmente conexos, constituindo o despacho referido no n.º 1 título bastante para efeitos de registo predial e inscrição matricial dos bens desafectados, a favor do beneficiário (cf. artigo 38.º, n.º 5 da Lei n.º 34/2015).



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

- Deixamos ainda a nota de que a alienação e utilização dos bens imóveis desafectados e integrados no património privado da administração rodoviária pode efectuar-se em regime de propriedade plena, constituição de direito de superfície, ou qualquer outro meio jurídico adequado (cf. artigo 38.º, n.º 4 da Lei n.º 34/2015).
- **Nota:** Uma vez que parte da delimitação do NAL abrange a Auto-estrada do Norte, poderá haver incompatibilidades relevantes em matéria contratual com a concessionária da auto-estrada, que importa acautelar.

3. Alteração da afectação do domínio público estadual rodoviário:

- Caso venha a ser definida a dominialidade pública do NAL, poderá ainda considerar-se a alteração da afectação do bem do domínio público estadual rodoviário, nos termos do artigo 39.º da Lei n.º 34/2015, desde que este se revele apto a desempenhar mais do que um dos fins de utilidade pública que justificam a sua integração no domínio público.
- Sendo esse o caso, a afectação dos bens do domínio público do Estado é feita por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, das infra-estruturas rodoviárias e do sector de actividade respectivo (cf. n.º 2, do artigo 39.º da Lei n.º 34/2015).

4. Desafectação do domínio público municipal rodoviário

- Neste segmento, a análise levada a cabo presumiu a dominialidade pública das estradas e caminhos municipais que se encontram identificadas na área de delimitação do NAL.
- Não obstante, poderá verificar-se, caso a caso, uma questão de dominialidade das estradas e caminhos municipais controvertida.
- Dito isto, nos termos do n.º 2, do artigo 202.º do Código Civil, os bens pertencentes ao domínio público das autarquias locais estão fora do comércio jurídico, sendo por isso inalienáveis e imprescritíveis.
- Todavia, tais bens podem ser desafectados do domínio público do município, quando percam as utilidades que justificam a sujeição ao regime da dominialidade (cf. artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 280/2007, de 07 de Agosto, que aprovou o Regime Jurídico do Património Imobiliário Público, na sua redacção em vigor), ingressando, em consequência, no domínio privado das autarquias locais.
- Importa, porém, que a desafectação e o consequente ingresso do bem no domínio privado da autarquia local sejam fundamentados exclusivamente por razões de interesse público.
- Ora, nos termos do artigo 25.º, n.º 1, alínea g) da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro, que aprovou o Regime Jurídico das Autarquias Locais (“RJAL”), na redacção em vigor, compete à Assembleia Municipal deliberar sobre a afectação ou desafectação de bens do domínio público municipal.
- Uma vez desafectado o bem do domínio público e integrado no domínio privado municipal, o bem poderá ser alienado, devendo ter-se em atenção o disposto no RJAL, o qual dispõe o seguinte:



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

- Compete à Assembleia Municipal, sob proposta da Câmara Municipal, autorizar a câmara a adquirir, alienar ou onerar bens imóveis de valor superior a 1000 vezes a RMMG, e fixar as respectivas condições gerais, podendo determinar o recurso à hasta pública, assim como a alienar ou onerar bens ou valores artísticos do município, independentemente do seu valor [cf. alínea i), do n.º 1, do artigo 25.º RJAL];
- Por sua vez, compete à Câmara Municipal adquirir, alienar ou onerar bens imóveis de valor até 1000 vezes a RMMG [cf. alínea g), do n.º 1, do artigo 33.º RJAL], bem como alienar em hasta pública, independentemente de autorização da assembleia municipal, bens imóveis de valor superior ao valor acima referido, desde que a alienação decorra da execução das opções do plano e a respectiva deliberação tenha sido aprovada por maioria de dois terços dos membros da assembleia municipal em efectividade de funções [cf. alínea h), do n.º 1, do artigo 33.º RJAL].

5. Expropriação de bens do domínio público

- Em alternativa ao ponto anterior, o Código das Expropriações (“CE”) prevê no seu artigo 6.º que as pessoas colectivas de direito público têm direito a ser compensadas, em dinheiro ou em espécie, como melhor convier aos fins públicos em causa, dos prejuízos efectivos que resultarem da afectação definitiva dos seus bens de domínio público a outros fins de utilidade pública (cf. n.º 1).
- Na falta de acordo, o montante da compensação é determinado por arbitragem, nos termos previstos no CE (cf. n.º 2, do artigo 6.º do CE).

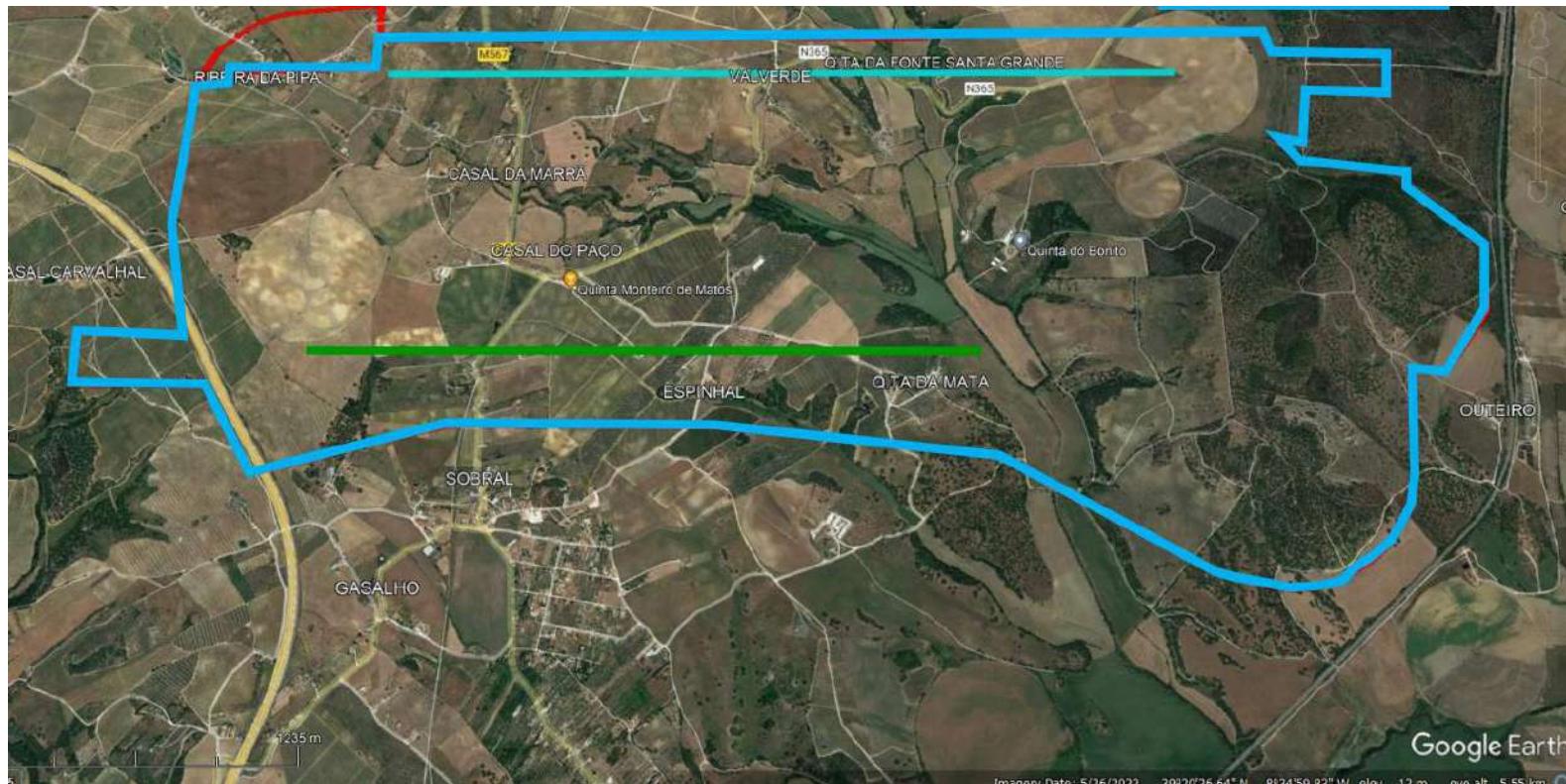


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Planta de Localização





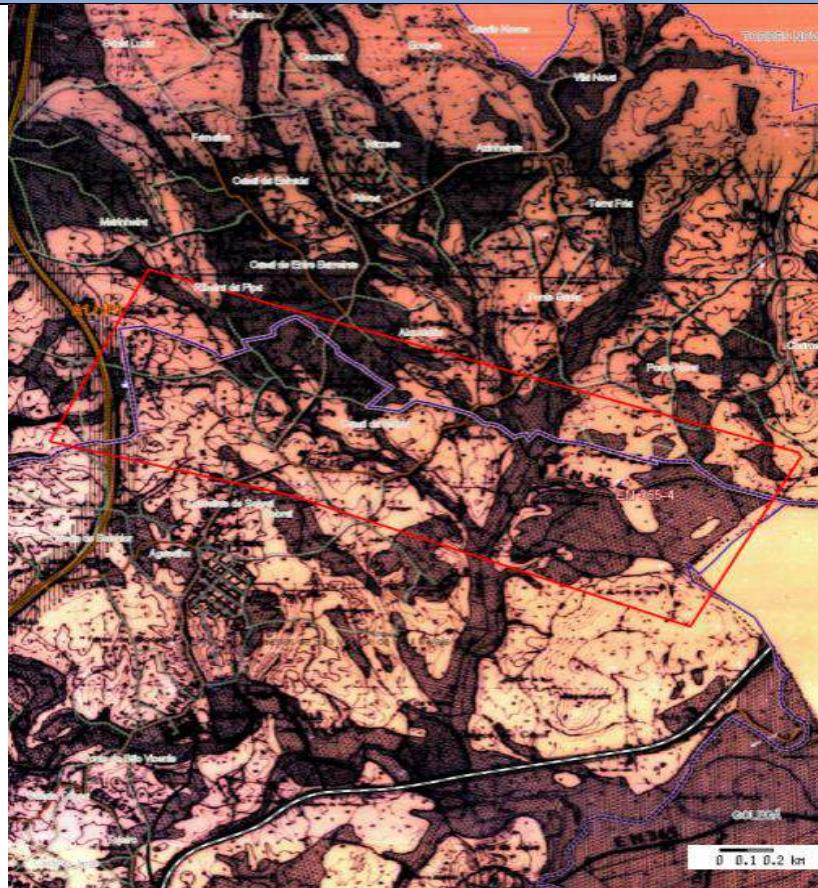


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Extracto da Planta de Ordenamento do PDM em vigor



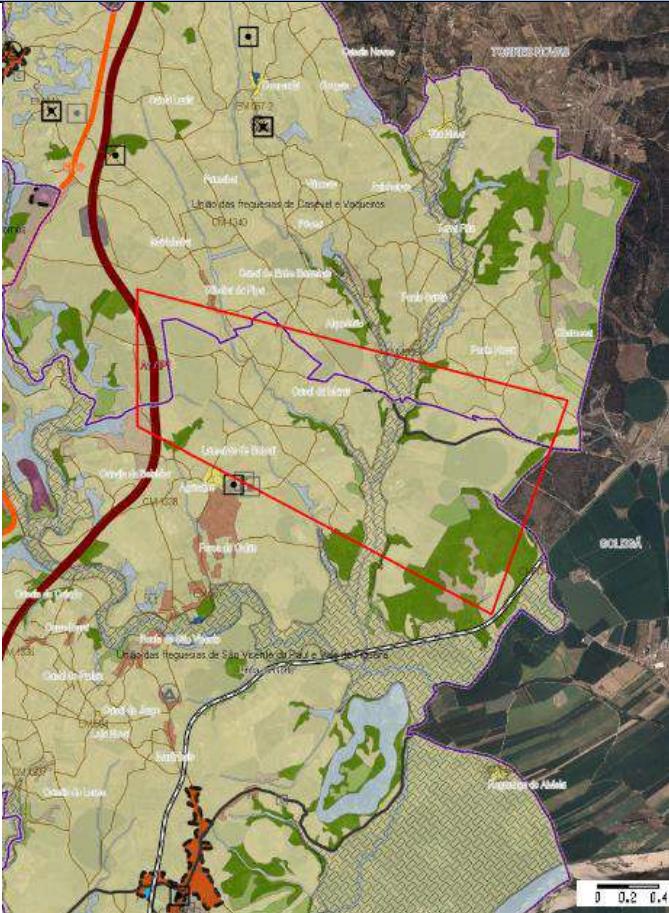


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Extracto da Planta de Ordenamento: Classificação e Qualificação do Solo do PDM proposto



• PROPOSTA DE REVISÃO DO PDM

3.1 ORDENAMENTO: Classificação e Qualificação do Solo

Plano de Ordenamento do Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros (PONSAAC)	Macizo Calcário Estremenho
Áreas edificadas abrangidas pelo regime de proteção do PNSAC	Unidades Operativas de Planeamento e Gestão
Solo Rústico: Esp. Agrícolas de Produção tipo I	Solo Rústico: Esp. Agrícolas de Produção tipo II
Solo Rústico: Esp. Florestais de Produção	Solo Rústico: Esp. Florestais de Conservação tipo I
Solo Rústico: Esp. Florestais de Conservação tipo II	Solo Rústico: Esp. Florestais - Mistos Uso Silvocultura com Agrícola tipo I
Solo Rústico: Esp. Florestais - Mistos Uso Silvocultura com Agrícola tipo II	Solo Rústico: Esp. Explor. Rec. Energéticos
Solo Rústico: Esp. Naturais e Palagástricos	Geológicos - Esp. Consolidados
Solo Rústico: Esp. de Ocupação Turística	Solo Rústico: Esp. de atividades Industriais
Solo Rústico: Esp. destinado a Infraestruturas e outras estruturas	Solo Rústico: Esp. destinado a equipamentos
Solo Rústico: Áreas de Edificação Dispersa	Solo Rústico: Aglomerados Rurais
Solo Rústico: Áreas de Salvaguarda - Áreas compõem Explor. Rec. Energéticos Geológicos	Solo Rústico: Áreas de Salvaguarda - Áreas de baixas aluvionares
Solo Urbano: Perímetros Urbanos	Solo Urbano: Áreas de Salvaguarda - Áreas potenciais Expl. Rec. Energéticos Geológicos
Solo Urbano: Espaços Habitacionais - Tipo I	Solo Urbano: Espaços Centrais
Solo Urbano: Espaços Habitacionais - Tipo III	Solo Urbano: Espaços Habitacionais - Tipo II
Solo Urbano: Espaços de Atividades Económicas	Solo Urbano: Espaços Habitacionais - Tipo IV
Solo Urbano: Espaços de Uso Especial - Espaço de Infraestruturas	Solo Urbano: Espaços de Uso Especial - Espaço de Equipamentos
Espaços Canais: Rede Rodov - Zona de proteção non andificand (traçados previstos)	Solo Urbano: Espaços Verdes
Espaços Canais: Rede Rodov - Rede Nac. Complementar sob responsab IP: IC10, EN3, EN14 e EN14-2 (existente)	Espaços Canais: Rede Rodov - Rede Nac. Fundamental Concessionada: IP1/A1 e IP6/A15 (existente)
Espaços Canais: Rede Rodov - Estradas Regionais sob responsab IP: ER36 (existente)	Espaços Canais: Rede Rodov - Rede Nac. Complementar sob responsab IP: IC10, EN3, EN114 e EN114-2 (proposta)
Espaços Canais: Rede Rodov - Rede Municipal: Estradas, Caminhos municipais e Vias não classif (existente)	Espaços Canais: Rede Rodov - Rede de Estradas Nacionais desclassif - sob jurisdiç IP e Câmara Municipal (existente)
Espaços Canais: Rede Rodov - Rede de acesso local (existente)	Espaços Canais: Rede Rodov - Rede Municipal: Estradas, Caminhos municipais e Vias não classif (proposta)
Inr. Urbanas - Abast. Água - Reservatórios (existente)	Espaços Canais: Rede Ferrov - Linha do Norte e Ramal de Rio Maior (existente)
Inr. Urbanas - Abast. Água - Estação Elevatória (existente)	Inr. Urbanas - Abast. Água - Reservatórios (proposta)
Inr. Urbanas - Drenag e Tratam. Ag. Residuais - ETAR (existente)	Inr. Urbanas - Abast. Água - Estação Elevatória (proposta)
Inr. Urbanas - Drenag e Tratam. Ag. Residuais - Estação Elevatória (existente)	Inr. Urbanas - Drenag e Tratam. Ag. Residuais - ETAR (proposta)
Inr. Urbanas: Recolha, tratam. e depósito resíduos sólidos - Sist de Recolha e Tratam de Resíduos Sólidos (existente)	Inr. Urbanas - Drenag e Tratam. Ag. Residuais - Estação Elevatória (proposta)
	Inr. Urbanas: Energia eléctrica - Subestação Elétrica (existente)

9

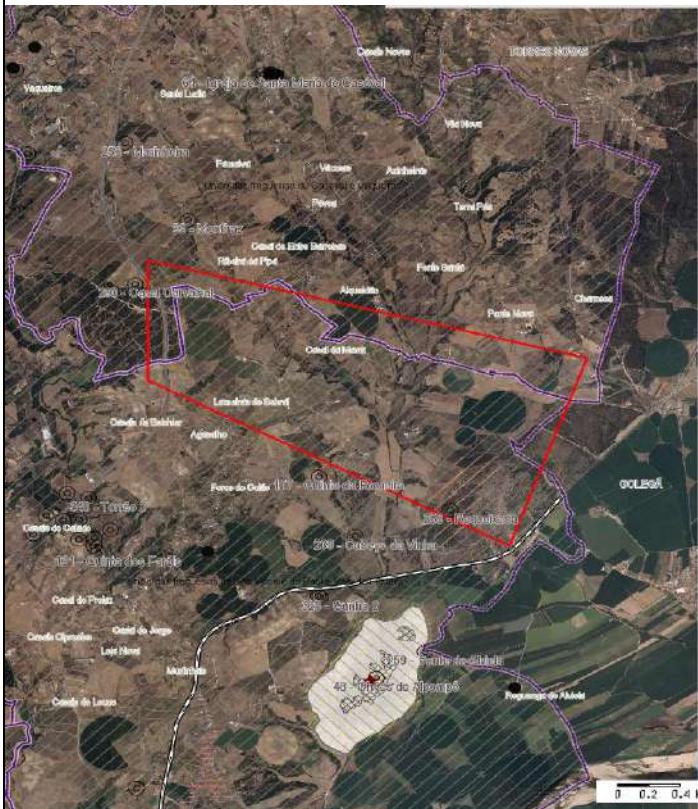


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Extracto da Planta de Ordenamento: Valores Culturais e Naturais do PDM proposto



-3.3 ORDENAMENTO: Valores Culturais e Naturais

- | | | | |
|--|--|--|---|
| | Património classificado e em vias de classificação:
Monumento Nacional | | Património classificado e em vias de classificação:
Monumento/ Imóvel de Interesse Público |
| | Património classificado e em vias de classificação:
Imóvel de Interesse Municipal | | Património classificado e em vias de classificação:
Imóveis em Vias de Classificação |
| | Património classificado e em vias de classificação:
Zona Geral de Proteção (ZGP) | | Património classificado e em vias de classificação:
Zona non aedificandi (ZNA) |
| | Património classificado e em vias de classificação:
Zona Especial de Proteção (ZEP) | | Património arqueológico e natural: Arqueossítio e
Geossítio |
| | Património arqueológico e natural: Sensibilidade
Arqueológica A | | Património arqueológico e natural: Sensibilidade
Arqueológica B |
| | Património arqueológico e natural: Sensibilidade
Arqueológica C | | Património arqueológico e natural: Sensibilidade
Arqueológica D |
| | Património arqueológico e natural: Sensibilidade
Arqueológica E | | Património arqueológico e natural: Sensibilidade
Arqueológica F |
| | Património classificado e em vias de classificação:
Monumento Nacional | | Património classificado e em vias de classificação:
Monumento/ Imóvel de Interesse Público |
| | Património classificado e em vias de classificação:
Imóvel de Interesse Municipal | | Imóveis/elementos com interesse patrimonial:
Imóveis/Elementos com interesse patrimonial |
| | Património arqueológico e natural: Arqueossítio e
Geossítio | | LABEL |

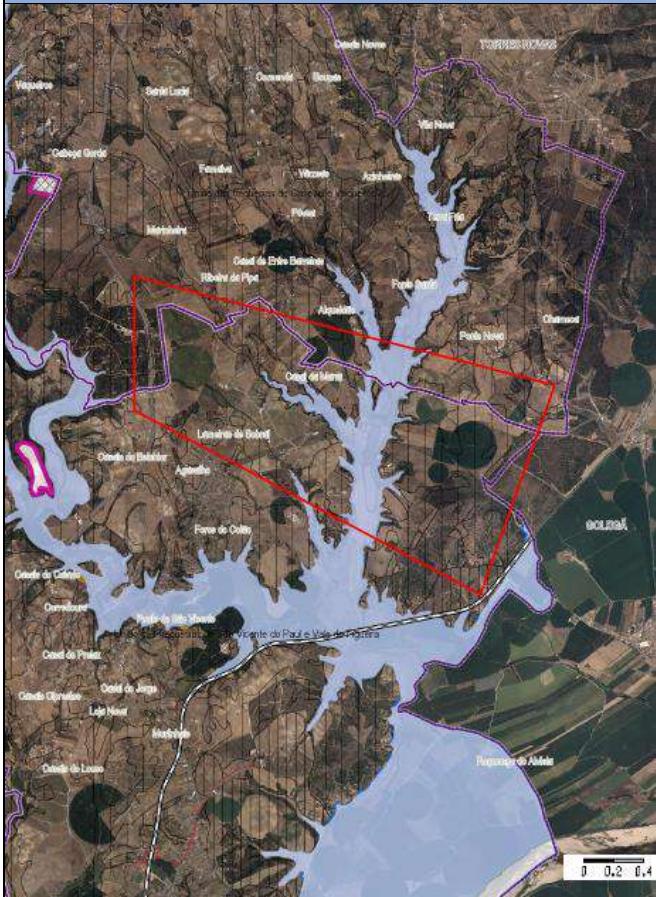


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Extracto da Planta de Ordenamento: Riscos, Estrutura Ecológica Municipal e Zonamento Acústico do PDM proposto



-3.2 ORDENAMENTO: Riscos, Estrutura Ecológica Municipal e Zonamento Acústico

- █ Áreas de risco ao uso do solo: Zonas Inund ou Am pelas Cheias - Áreas ameaçadas pelas cheias (REN)
 - █ Áreas de risco ao uso do solo: Áreas com instabilidade de vertentes (REN)
 - Zonamento acústico: Zonas mistas
 - Zonamento acústico: Zonas de conflito acústico
 - Est Ecológica Municipal: Rede Municipal
 - Áreas de risco ao uso solo: Zonas Inund ou Ameaçadas pelas Cheias - Elem expostos (ETAR Vale Santarem)
 - █ Áreas de risco ao uso do solo: Zonas Inundáveis ou Ameaçadas pelas Cheias - Limite da área de inund (P100) da zona critica identif no PGRI (Plano Gestão Riscos Inundações)
 - █ Áreas de risco ao uso do solo: Zona sujeita ao Proj Global Estab Encostas STR (PGEES - Area non aedificandi)
 - Zonamento acústico: Zonas sensíveis
 - Est Ecológica Municipal: Rede Regional
 - █ Esp ativ industriais (SR)/ Esp ativ Económicas (SU)

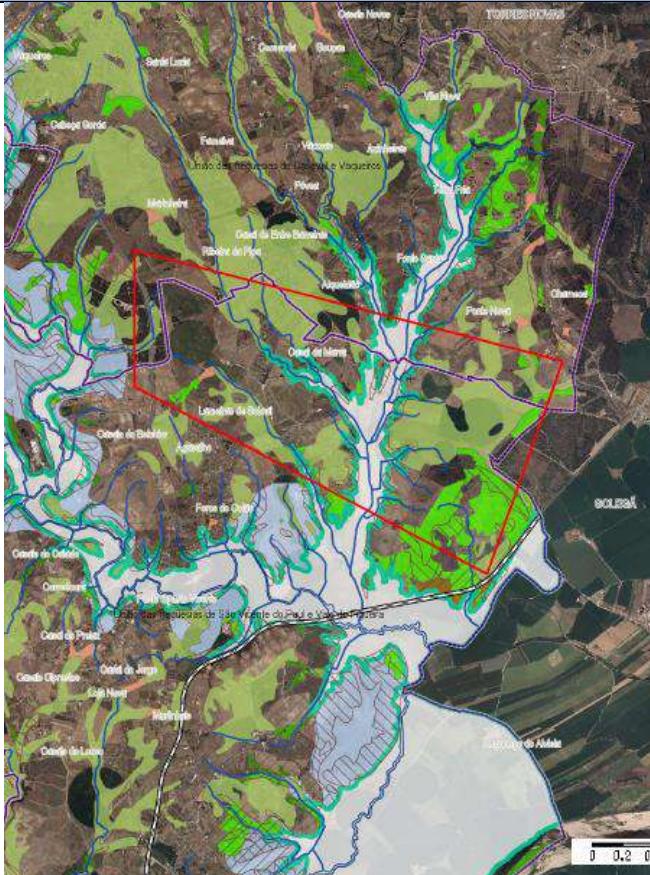


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Extracto da Planta de Ordenamento: Estrutura Ecológica Municipal do PDM proposto



-2.1 Estrutura Ecológica Municipal

- | | |
|--|--|
| | Rede Primária - Habitats naturais da RN2000 |
| | Rede Secundária - Anexo I do POPNSAC |
| | Rede Secundária - REN - Lagoas e Lagos |
| | Rede Secundária - Restantes Baixas Aluvionares PROT OVT |
| | Rede Secundária - REN - Áreas de Elevado Risco de Erosão Hídrica do Solo |
| | Rede Secundária - Corredores ecológicos secundários |
| | Rede Complementar - Estrutura Ecológica Urbana |
| | Rede Complementar - RAN Bruta |
| | Rede Complementar - Áreas de Continuidade |
| | Rede Primária - Corredor Vale do Tejo |
| | Rede Secundária - Povoamentos de folhosas autóctones |
| | Rede Secundária - REN - Margens de Lagoas e Lagos |
| | Rede Secundária - REN - Zonas Ameaçadas pelas Cheias |
| | Rede Secundária - REN - Áreas de Instabilidade de Vertentes |
| | Rede Secundária - Biótopos mais naturalizados |
| | Rede Complementar - Perímetro Florestal de Alcanede |
| | Rede Complementar - REN - Leitos dos cursos de água e margens 10m |

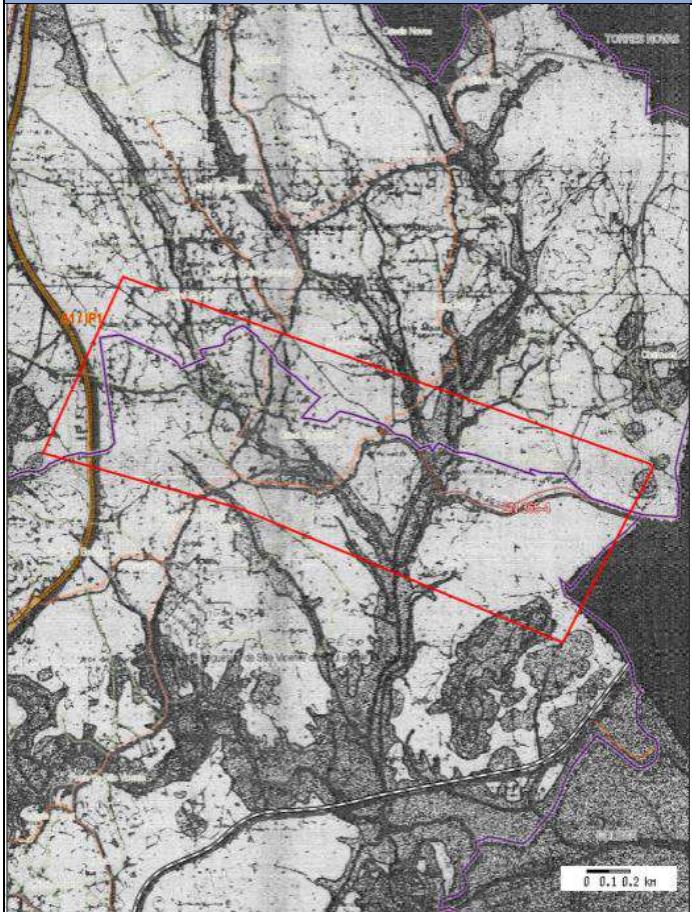


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Extracto da Planta de Condicionantes (REN) do PDM em vigor



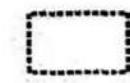
- ÁREAS DA RESERVA ECOLÓGICA NACIONAL
CONTIDAS NO ÂMBITO DO DECRETO-LEI Nº 93/90, DE
19 DE MARÇO, COMPLEMENTADO PELO DECRETO-LEI
Nº 213/92, DE 12 DE OUTUBRO



ZONA INDUSTRIAL

+++++ LIMITE DE FREGUESIA

— Limite do Parque Natural das Serras de
Aires e Candeeiros



PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA ENVOLVENTE À VARIANTE À
EN 114 - S.PEDRO/PORTELA DAS PADEIRAS



PLANO DE PORMENOR DA ZONA ENVOLVENTE À ESCOLA BÁSICA
DO JARDIM DE BAIXO

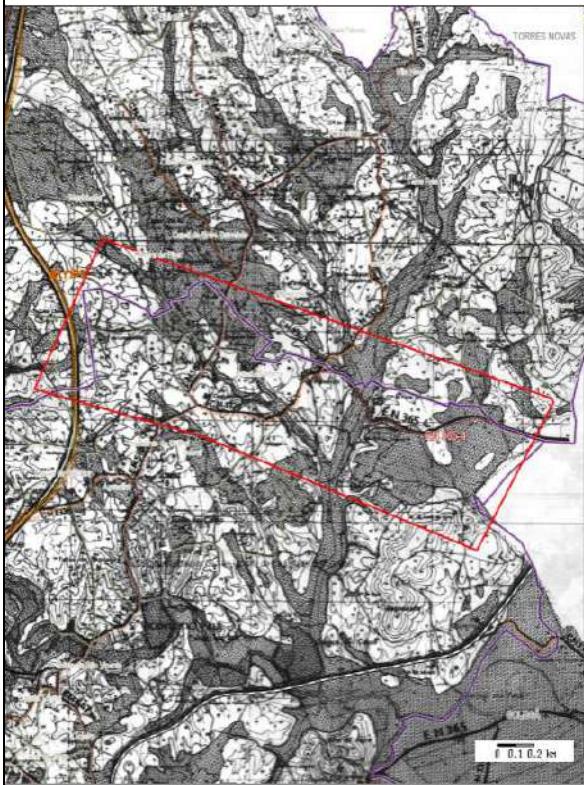


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Extracto da Planta de Condicionantes (RAN) do PDM em vigor



• Cruzamento de PMOT: 3.7. Condicionantes: RAN

Descrição	m2 / m / un	%
Áreas excluídas da RAN	9774.9	0.1
Réserva Agrícola Nacional	3876025.1	41.4

• PDM - Condicionantes (raster)

-RAN Concelho/RAN Concelho Sul



AREAS AGRICOLAS INTEGRADAS NA RESERVA
AGRÍCOLA NACIONAL (decreto-lei 196/89, de 14 de junho)



ZONA INDUSTRIAL

++++ LIMITE DE FREGUESIA

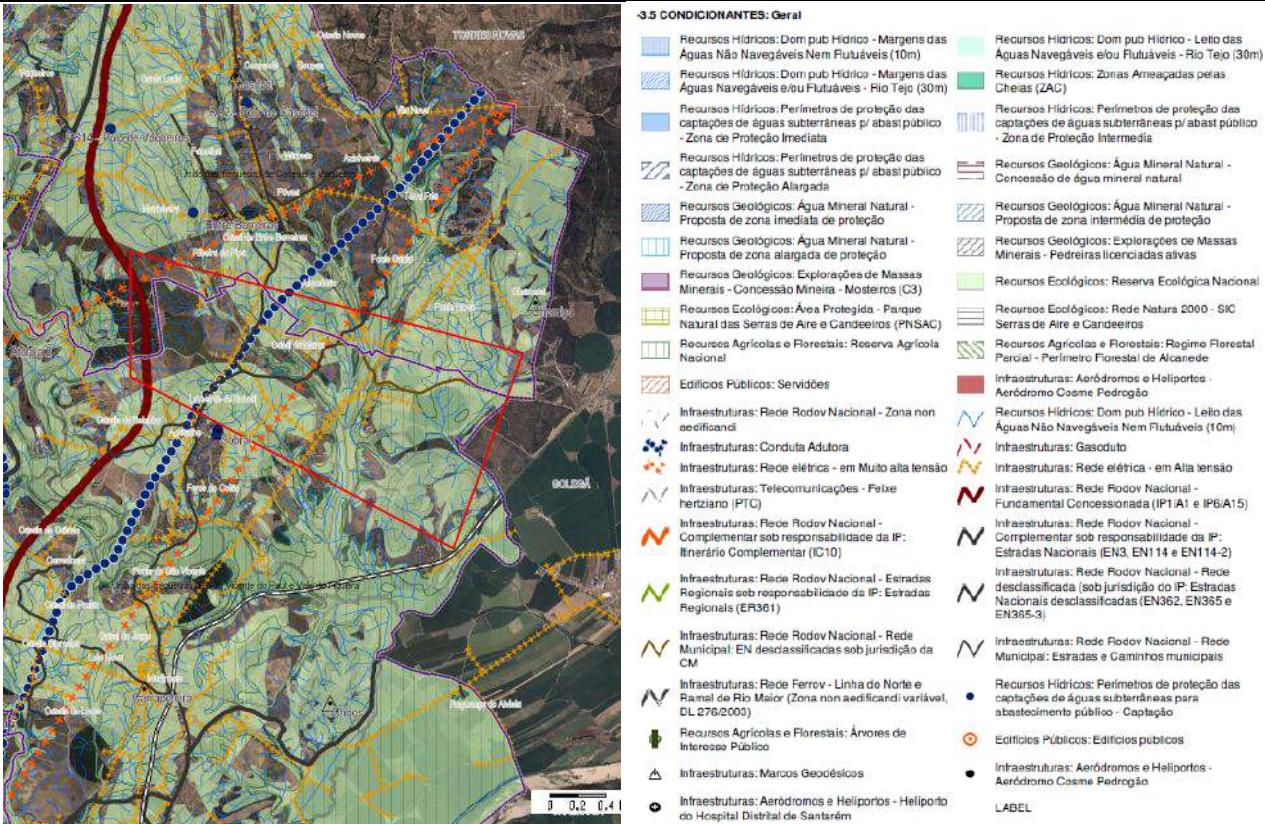


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Extracto da Planta de Condicionantes do PDM proposto



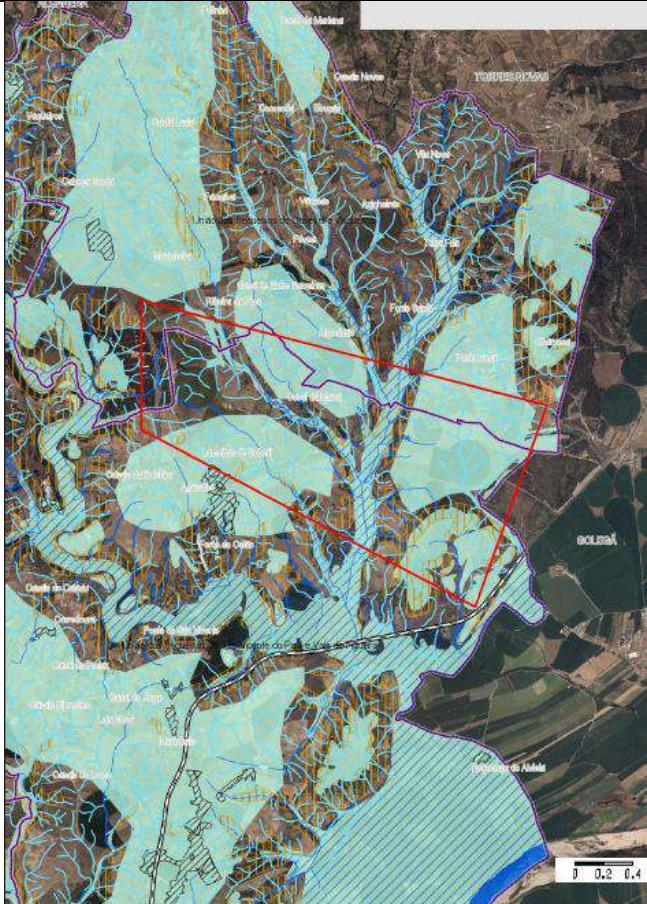


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Extracto da Planta de Condicionantes (REN) do PDM proposto



-3.8 CONDICIONANTES: Reserva Ecológica Nacional (REN)

- | | | | |
|--|--|--|--|
| | Áreas excluídas da REN: Áreas efetivamente comprometidas (legalmente construídas, licenciadas ou autorizadas) | | Áreas excluídas da REN: Áreas necessárias p/ satisfação de carencias existentes - habitação, atividades económicas, equipamentos e infraestruturas |
| | Áreas excluídas da REN condicionadas à recondução do PNSAC: Áreas efetivamente comprometidas a excluir da REN aps recondução do POPNSAC a Programa | | Áreas de prevenção de riscos naturais: Zonas Ameaçadas pelas Cheias |
| | Áreas de prevenção de riscos naturais: Áreas de Elevado Risco de Erosão Hídrica do Solo | | Áreas de prevenção de riscos naturais: Áreas de Instabilidade de Vertentes |
| | Áreas de prevenção de riscos naturais: Áreas de Instabilidade de Vertentes - Escarpas | | Áreas relevantes p/ sustent ciclo hidrológico terrestre: Leitos dos cursos de água |
| | Áreas relevantes p/ sustent ciclo hidrológico terrestre: Margens dos cursos de água | | Áreas relevantes p/ sustent ciclo hidrológico terrestre: Lagoas e Lagos |
| | Áreas relevantes p/ sustent ciclo hidrológico terrestre: Margens de Lagoas e Lagos | | Áreas relevantes p/ sustent ciclo hidrológico terrestre: Faixas de Proteção Lagoas e Lagos |
| | Áreas relevantes p/ sustent ciclo hidrológico terrestre: Áreas Estrateg Proteção e Recarga Aquíferos | | Áreas relevantes p/ sustent ciclo hidrológico terrestre: Leitos dos cursos de água |
| | Hidrografia | | Hidrografia – troços de linhas de água entubados |



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Extracto da Planta de Condicionantes (RAN) do PDM proposto





CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Extracto da Planta de Condicionantes (Risco de Incêndio – Perigosidade) do PDM proposto



-3.9 CONDICIONANTES: Risco de Incêndio - Perigosidade

 Perigosidade de incêndio Alta Perigosidade de incêndio Muito Alta

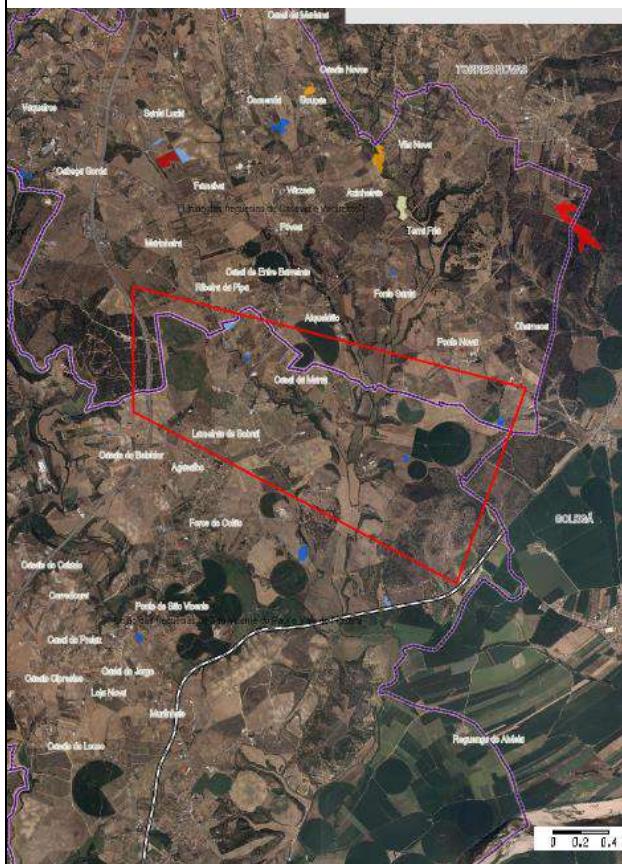


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Extracto da Planta de Condicionantes (Povoamentos Florestais percorridos por incêndios) do PDM proposto

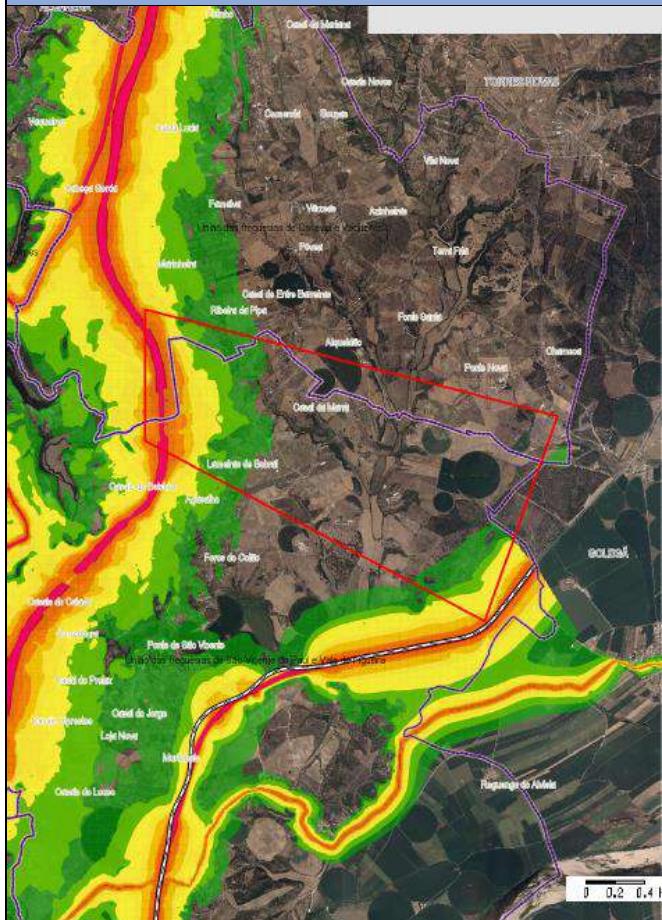


-3.10 CONDICIONANTES: Povoamentos Florestais percorridos por Incêndios





CTI – PT6
Relatório Preliminar
Ficha Técnica da Localização de Santarém
Extracto do Mapa do Ruído do PDM proposto



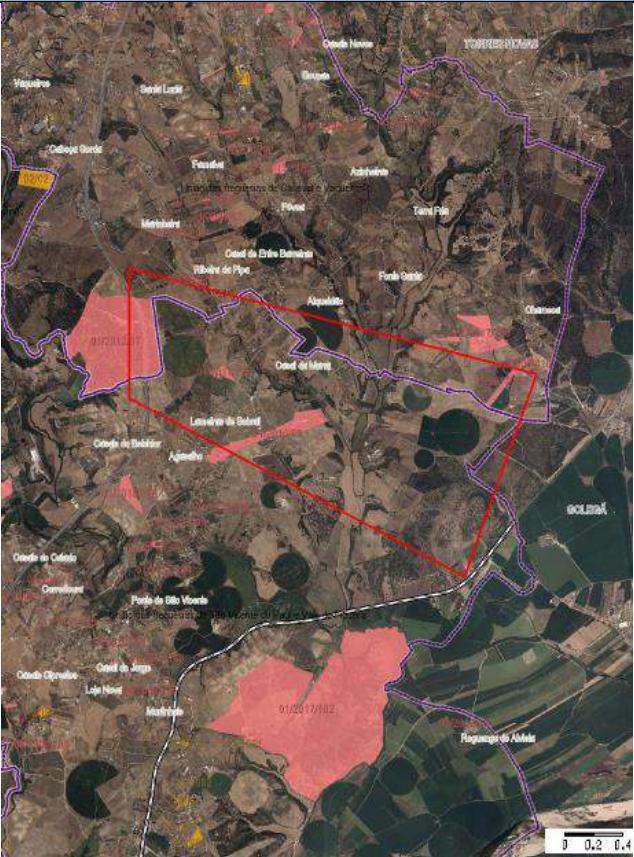


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Extracto da Planta de Compromissos Urbanísticos do PDM proposto



-2.2 Compromissos Urbanísticos

Processos de licenciamento em vigor

Loteamentos com alvará em vigor

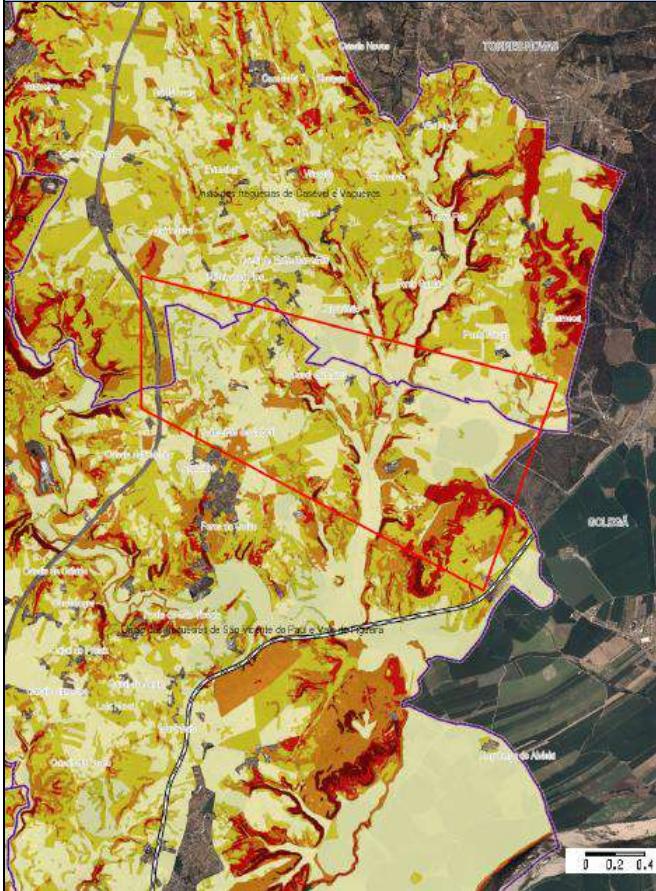


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Extracto da Carta de Perigosidade - PMDFCI



-Carta de Perigosidade - PMDFCI

- Perigosidade muito alta
- Perigosidade média
- Perigosidade muito baixa

- Perigosidade alta
 - Perigosidade baixa
- DL nº 49/2022 de 19 de julho

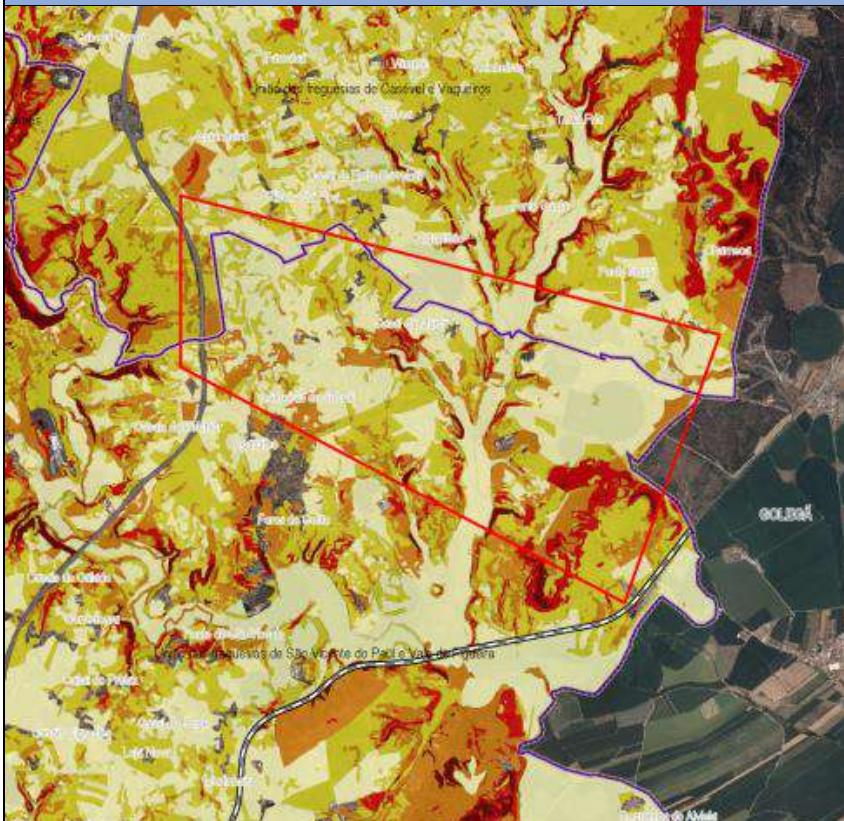


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Santarém

Extracto da Carta de Perigosidade de Incêndio Florestal do PMDFCI



- PROPOSTA DE REVISÃO DO PDM
 - PMDFCI 2020-2029 (DR 2^a série, nº 133 de 10/7/2020)

-Carta de Perigosidade - PMDFCI

- | | |
|--------------------------|------------------------------|
| Perigosidade muito alta | Perigosidade alta |
| Perigosidade média | Perigosidade baixa |
| Perigosidade muito baixa | DL nº 49/2022 de 19 de julho |



5. Vendas Novas

CTI – PT6 Relatório Preliminar Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas								
Dados Gerais da Localização								
Designação da Localização	Vendas Novas							
Localização	Distrito(s)	Évora						
	Concelho(s)	Vendas Novas						
Coordenadas Geográficas da Localização	X: -35867.840968 Y: -112318.313916							
Planeamento Territorial								
Instrumentos de Gestão Territorial Aplicáveis								
Instrumentos de Gestão Territorial Aplicáveis	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)	Em vigor?	Sim. Lei n.º 99/2019, de 5 de Setembro					
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	Sim, mas não relacionadas com a Localização.					
		Em caso afirmativo, quais?	<ul style="list-style-type: none">• Os Desafios Territoriais do PNPOT concorrem para os 17 Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU<ul style="list-style-type: none">○ Desafio # 4.2. Reforçar e integrar redes de acessibilidades e de mobilidade<ul style="list-style-type: none">▪ O sistema aeroportuário é objecto de uma pressão de tráfego com origem no aumento da procura turística, pelo que é premente reforçar as infra-estruturas existentes no âmbito de uma estratégia a médio/longo prazo, considerando sobretudo o cordão litoral Porto -Lisboa-Faro. Sobressai neste domínio a situação do aeroporto de Lisboa, cujo nível de saturação torna premente a construção de					



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas**

			<p>uma nova infra-estrutura aeroportuária na região que permita aliviar a pressão sobre o actual Aeroporto Humberto Delgado. A banalização do transporte aéreo trouxe novas e facilitadas opções de deslocação internacional, mas acentua desigualdades territoriais em face das assimetrias de acessibilidade aos principais aeroportos</p> <ul style="list-style-type: none">○ Medida # 4.7: Alargar as infra-estruturas físicas de conexão internacional<ul style="list-style-type: none">▪ Reforço da capacidade das redes de infra-estruturas, adaptando-as à pressão de tráfego no sistema portuário, através inevitavelmente da construção de novos terminais nos portos de Leixões, Lisboa e Sines, e aeroportuário, nomeadamente através da construção de uma nova infra-estrutura aeroportuária na região de Lisboa que dê resposta rápida à necessidade de alívio do actual Aeroporto Humberto Delgado○ Objectivos Operacionais<ul style="list-style-type: none">▪ Aumentar/adequar/optimizar a capacidade portuária e aeroportuária▪ Melhorar as condições de desenvolvimento dos <i>hubs</i> portuários e aeroportuários● Modelo Territorial<ul style="list-style-type: none">○ O Modelo Territorial previsto no PNROT “<i>estabelece um compromisso de organização do território reconhecendo o valor dos recursos e da diversidade territorial e antevendo a necessidade de adaptação às mudanças críticas emergentes. Deve por isso traduzir os desafios territoriais enunciados, contribuindo para aumentar a capacidade de resiliência dos diferentes territórios num quadro de coesão territorial</i>”.○ Assim, o Modelo Territorial representa a tradução espacial da estratégia de desenvolvimento do País, para o qual concorre um conjunto de sistemas que irão informar o ordenamento do território. Para tal, o Modelo Territorial apoia-se em cinco sistemas territoriais fundamentais: o Sistema Natural, o Sistema Urbano, o Sistema Social, o Sistema Económico e o Sistema de Conectividade — e identifica, num quadro
--	--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas**

			<p>prospectivo, os territórios especialmente vulneráveis às mudanças críticas, que importam contrariar.</p> <ul style="list-style-type: none">○ Releva para efeitos da localização do aeroporto, o Sistema Urbano. Neste sentido, o Sistema Urbano previsto no PNPOT “<i>baseia-se numa estratégia de reforço do policentrismo enquanto modelo territorial. A construção deste sistema urbano policêntrico deve reforçar o desenvolvimento urbano e a integração entre territórios (relações interurbanas e rurais-urbanas) de forma a atenuar as disparidades socioeconómicas inter e intra-regionais. O reforço horizontal e vertical das interacções no âmbito do sistema urbano depende de uma distribuição de equipamentos e serviços que atenda às especificidades e níveis de especialização de cada um dos espaços urbanos.</i>”○ Com efeito, o sistema urbano nacional organiza-se em torno dos seguintes elementos:<ul style="list-style-type: none">d) Os centros urbanos, que estruturam a organização do território e garantem uma oferta diversificada de funções urbanas;e) Os subsistemas territoriais que articulam relacionamentos de proximidade e são o suporte da equidade territorial na prestação de serviços de interesse geral;f) Os corredores de polaridades, que proporcionam o desenvolvimento de eixos favoráveis à cooperação e à integração entre diferentes territórios.○ Assim, à luz do sistema urbano do modelo territorial previsto no PNPOT a área de localização proposta situa-se num <u>corredor rodoviário</u> e encontra-se enquadrada nos <u>subsistemas territoriais a consolidar</u> (i.e., “<i>subsistemas que precisam de ser mais consolidados, correspondendo a estruturas interurbanas que polarizam territórios rurais, onde as economias de escala necessitam de ser reforçadas. Sendo subsistemas a estruturar e a potenciar, as intervenções devem concentrar-se no reforço das vantagens competitivas, apoiadas em investimentos integrados e na prestação de serviços adaptados às necessidades dos diferentes territórios.</i>”).
--	--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas**

Plano/Programa Regional de Ordenamento do Território (PROT)	Em vigor?	Plano Regional de Ordenamento do Território do Alentejo (PROTA) , aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2010 , rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 30-A/2010
	Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	Sim, no que diz respeito ao novo aeroporto em geral.
		O PROTA faz menção ao Município de Vendas Novas ao atribuir-lhe um potencial de elo directo entre o novo aeroporto de Lisboa e demais locais estratégicos, incluindo Espanha. Fá-lo, contudo, quando a referência para a nova localização era Alcochete. São, assim, assumidas quatro grandes opções estratégicas de base territorial para o desenvolvimento regional do Alentejo: (...) A relação com Área Metropolitana de Lisboa (AML), reforçada pela localização do novo aeroporto de Lisboa e pelo desenvolvimento das actividades logísticas e portuárias na AML, o que, conjugado com as estratégias de desenvolvimento de outras infra-estruturas de relevante importância regional e nacional, dá condições objectivas ao Alentejo de assumir uma nova posição no âmbito das relações económicas à escala ibérica e europeia, para as quais muito contribui também a ligação Lisboa-Madrid com a criação do corredor rodoviário a norte, ligando o novo aeroporto de Lisboa a Portalegre e Espanha
	Em caso afirmativo, quais?	Eixo Estratégico I — Integração Territorial e Abertura ao Exterior OEBT I.1 — <i>Potenciar a abertura da Região ao exterior, tirando partido do seu posicionamento geográfico privilegiado no contexto nacional e ibérico, reforçando a competitividade das redes de infra-estruturas de transporte e promovendo a constituição de um Sistema Regional de Logística</i>



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

		<p><i>Empresarial, por forma a dotar a região de condições de elevada qualidade de atracção de empresas e de desenvolvimento empresarial</i></p> <p>(...)</p> <p>Um vasto conjunto de significativos investimentos públicos e privados, no interior da Região e na sua envolvente imediata, reforçarão o seu potencial na atracção de novos investimentos empresariais e, como consequência, a sua inserção em cadeias de produção de amplitude europeia e internacional. A ampliação da área de influência da AML, reforçada pela localização do novo aeroporto de Lisboa, pelo eixo de alta velocidade Lisboa-Madrid e pelo desenvolvimento de actividades logísticas nos limites da região, coloca, inevitavelmente, uma ampla faixa do território regional no seio do Arco Metropolitano de Lisboa (PNPOT), o que, conjugado com as estratégias de desenvolvimento de outras infra-estruturas de relevante importância regional e nacional (porto de Sines e Aeroporto de Beja), cria condições objectivas para uma nova posição do Alentejo no âmbito das relações económicas à escala ibérica e europeia.</p> <p>Funções económicas e características fundamentais dos centros urbanos onde se localizam as principais infra-estruturas do Sistema Regional de Logística Empresarial:</p> <p>Vendas Novas: Centro Urbano Estruturante Integrado na área de influência directa do novo aeroporto de Lisboa e na proximidade da Plataforma Logística do Poceirão Inserido na Arco Metropolitano de Lisboa (PNPOT), Pólo Regional da Indústria da Cortiça e da Indústria Automóvel Inserido no corredor central e com articulação rodo-ferroviária com Sines, Lisboa, Évora e Espanha.</p> <p>2.3-A.e.2 — Redes e Áreas de Especialização Indústria</p> <p>Como redes e áreas de especialização industrial regional são identificadas as seguintes: (...)</p>
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

		<p>3 — As actividades no domínio da Aeronáutica têm uma muito recente presença no Alentejo, mas a região tem registado nos últimos tempos importantes iniciativas neste sector. Por um lado a decisão da abertura do Aeroporto de Beja à actividade aeronáutica civil, coloca este centro regional do Baixo Alentejo com uma posição muito vantajosa para o desenvolvimento de actividades aeroportuárias, nomeadamente, no que se refere às actividades de construção de aeronaves, de manutenção de frota e de formação e treino, o que poderá tornar Beja num importante pólo nacional de actividades aeroportuárias. Por outro lado, a perspectiva de concretização da instalação de importantes unidades empresariais de construção de aeronaves e de componentes de aeronaves a localizar em Évora. Atendendo à existência de dois importantes aeródromos, em Évora e Ponte de Sor, e à unidade industrial localizada em Ponte de Sor dirigida à produção de ultraleves, as recentes iniciativas no domínio da aeronáutica vêm reforçar as condições de base à geração de potenciais efeitos na multiplicação das relações intersectoriais na região e no país bem como na dinamização de actividades de I&D. Tal como afirma o PRIA-2005, a dinamização e articulação destes projectos pode permitir a emergência de um “miniclus” da indústria aeronáutica no Alentejo, potenciando, desta forma, outros pólos de competência aeronáutica no país.</p> <p>2.3 – A.f — Corredor Central</p> <p>Devido à sua posição geográfica, o Alentejo Central beneficia do atravessamento do mais importante corredor rodoferroviário que liga as duas capitais ibéricas, o que reforça, particularmente para os concelhos ocidentais inseridos na área de influência directa da região de Lisboa, o efeito de contiguidade e de interacção com a Área Metropolitana de Lisboa. A recente decisão de implantação do novo aeroporto de Lisboa na fronteira da Região e numa localização de grande proximidade a este corredor terá um forte impacte urbanístico e económico na envolvente da nova cidade aeroportuária e neste Corredor Central, com especial incidência no troço Vendas Novas -Évora. O crescente e inevitável processo de integração económica ibérica e o consequente adensamento das relações económicas entre a região de Lisboa e Espanha, aliado</p>
--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

		<p>ao desenvolvimento do porto de Sines, cujas acessibilidades terrestres fundamentais estão amarradas neste corredor, traduzem -se no reforço das potencialidades de localização empresarial ao longo do Corredor Central, situação a que o factor cidade-de-Évora não será certamente alheio. O Corredor Central é, assim, de forma tendencialmente crescente, uma componente determinante da organização territorial da economia regional e como tal deverá ser abordado numa estratégia de qualificação e de afirmação competitiva na sua função de estruturação urbana, industrial e logística. Tal como na componente anterior, também aqui, e agora reforçado pelo efeito de contiguidade, se poderão revelar como factores diferenciadores as iniciativas de promoção de relações intermunicipais no domínio do desenvolvimento económico e empresarial.</p> <p>2.5 — Sistema Urbano e de Suporte à Coesão Territorial /2.5 -C — Subsistemas urbanos</p> <p>O corredor urbano -logístico desenhado por Lisboa, Vendas Novas, Montemor-o-Novo, Évora, Estremoz, Elvas e Badajoz revela -se na atracividade empresarial e residencial deste eixo, proporcionada pelas infra -estruturas de acessibilidade, logística e de conhecimento existentes ou a polarizar. A localização do novo aeroporto internacional de Lisboa em Alcochete reforça o posicionamento estratégico dos centros urbanos localizados nas proximidades, com destaque para Vendas Novas, Montemor-o-Novo e Évora, em termos de capacidade de atracção residencial e de novas actividades económicas.</p> <p>I.V. 3-B — Normas Específicas /Estruturação urbana / A — Sistema Urbano</p> <p>126 — Competirá à Administração Central e à Administração Local, consolidar a nível regional um sistema urbano policêntrico e promover a afirmação externa, através do fortalecimento da cooperação interurbana assente numa malha urbana estruturadora de dinâmicas emergentes, suportada numa teia de corredores comunicantes, transversais e longitudinais, e em recursos urbanos diferenciadores: (...)</p>
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas**

			c) Fortalecer os níveis de especialização e o carácter inovador do subsistema urbano do Alentejo Central, de forma a: ii) Promover o Eixo Urbano Vendas Novas-Montemor-Évora como um espaço dinâmico e atractivo não só para as actividades industriais, logística e de serviços da AML, rentabilizando a proximidade ao novo aeroporto de Lisboa, mas também para residir, trabalhar e visitar.
			Em vigor? Quais?
			Não
			Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?
			N.A
			Em caso afirmativo, quais?
			Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98 ,de 17 de Julho , com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto e Programa Regional de Ordenamento Florestal do Alentejo (PROF-ALT) , revisto pela Portaria n.º 54/2019 de 11 de Fevereiro , alterada pela Portaria n.º 18/2022 de 5 de Janeiro , com a redacção dada pela Declaração de Rectificação n.º 7-A/2022 [Vendas Novas – Alentejo Central/NUTS III]
			Em vigor? Quais?
			Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?
			Não. No entanto, há sobreiros na área de implantação do Aeroporto
			Em caso afirmativo, quais?
			N.A.
			De que Concelhos? Em vigor?
			Município de Vendas Novas, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 137/99 , alterado em 2010
			Existem Opções de Planeamento Territorial para
			Não



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas**

		a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	
		Em caso afirmativo, quais?	N.A.
		Existem procedimentos de dinâmica de planeamento territorial ou medidas preventivas em curso de adopção ou em vigor? Quais?	Sim Em 2020, por via do Aviso n.º 12994/2020, de 3 de Setembro (rectificado por via da Declaração de Rectificação n.º 792/2020, de 13 de Novembro) foi anunciado o início do procedimento de revisão do PDM, promovendo, de igual modo, a participação pública preventiva. Em 2021, por via do Aviso n.º 8769/2021, de 11 de Maio (cuja documentação consta da webpage do Município, devendo ainda ser consultada a Proposta de Deliberação da Reunião de Câmara de 8 de Julho de 2020) deu-se início ao procedimento de revisão, promovendo-se também o período de consulta pública. Em 2022, por via do Aviso n.º 16478/2022, de 23 de Agosto , foi anunciada a prorrogação do prazo de revisão por mais 2 anos.
		Em vigor? Quais?	Não
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	Não
		Em caso afirmativo, quais?	N.A.
		Existem procedimentos de dinâmica de planeamento territorial ou medidas	N.A.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas			
		preventivas em curso de adopção ou em vigor? Quais?	
Outros Instrumentos com Implicações Territoriais	Instrumentos de gestão de recursos hídricos (nomeadamente Plano da Água, PGRH, Plano de Gestão de Riscos de Inundações)	Em vigor? Quais?	<p>Plano Nacional da Água (PNA), revisto pelo Decreto-Lei n.º 76/2016 de 9 de Novembro Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Sado e Mira (RH6), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/2016, rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 22-B/2016</p> <p>Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras Oeste (RH5), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/2016, rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 22-B/2016</p>
	Instrumentos de ordenamento do espaço marítimo nacional	Há algum impacto para a localização em causa?	<p>Não parece haver medidas concretas. No entanto, no documento “Questões Significativas da Gestão da Água”, no âmbito da 3.º Fase de Planeamento (2022-2027), é mencionada a seguinte medida: Código PTE1P10 - Prevenir e/ou controlar a entrada de poluição proveniente de áreas urbanas, transportes e infra-estruturas. E ainda que: “A fragmentação e/ou destruição de habitats é um dos impactes comumente associados com esta exploração de recursos. Este problema pode também resultar de causas naturais, muito embora as causas naturais e antrópicas ocorram com frequência com relações de interdependência. Entre as principais ameaças aos habitats associados com o meio aquático consta, nomeadamente a expansão urbana, com impermeabilização do solo, ocupação de leitos de cheia e da orla costeira.</p>
		Em vigor? Quais?	Não
		Há algum impacto para o projecto do Novo Aeroporto?	N.A.



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas****Regime de Uso do Solo**

Regime de uso do solo		
Classificação do solo (PDM)	PDM em vigor: Solo Rural PDM Proposto: Solo Rural	PDM em vigor: <ul style="list-style-type: none">• Espaços Agrícolas<ul style="list-style-type: none">○ Áreas agrícolas — RAN: Nestas áreas são proibidas todas as acções que impliquem alteração ao uso dominante, salvo quando não diminuam ou destruam as suas aptidões ou potencialidades agrícolas, de acordo com a legislação em vigor (cf. artigo 10.º)• Espaços agro-silvo-pastoris<ul style="list-style-type: none">○ Áreas agro-silvo-pastoris: Nos espaços agrícolas, agro-silvo -pastoris e naturais e culturais é licenciable a realização de obras de construção destinadas a instalações de apoio e directamente adstritas às actividades relativas à respectiva classe de espaço (cf. artigo 19.º)○ Áreas florestais: As áreas florestais integram os terrenos com baixa a muito baixa fertilidade do solo que se encontram sujeitos a exploração silvícola com espécies não autóctones (cf. artigo 15.º)• Espaços Culturais e Naturais<ul style="list-style-type: none">○ Áreas da Estrutura Biofísica Fundamental: Nas áreas da estrutura biofísica fundamental devem ser excluídas as acções que ponham em risco a biodiversidade e o equilíbrio ecológico e implementadas acções de revalorização e reequilíbrio do coberto vegetal (cf. artigo 17.º) PDM Proposto: <ul style="list-style-type: none">• Espaços Agrícolas<ul style="list-style-type: none">○ Espaços Agrícolas de Produção: abrangem os solos inseridos na RAN (cf. artigo 41.º). Constituem usos compatíveis as infra-estruturas territoriais, designadamente no domínio dos transportes, do abastecimento de água, do saneamento, da energia e das comunicações (cf. artigo 42.º)
Qualificação do solo (PDM)		



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas**

	<p>○ Outros Espaços Agrícolas: correspondem aos solos que, embora destinados ao uso agrícola, não integram a RAN (cf. artigo 41.º). Constituem usos compatíveis as infra-estruturas territoriais, designadamente no domínio dos transportes, do abastecimento de água, do saneamento, da energia e das comunicações (cf. artigo 42.º)</p> <ul style="list-style-type: none">● Espaços Florestais<ul style="list-style-type: none">○ Espaços Florestais de Produção: correspondem a áreas ocupadas por floresta de pinheiro manso e por povoamentos de pinheiro-bravo e eucalipto (cf. artigo 43.º). Constituem usos compatíveis as infra-estruturas territoriais, designadamente no domínio dos transportes, do abastecimento de água, do saneamento, da energia e das comunicações (cf. artigo 44.º).○ Espaços Mistas de Uso Silvícola e Agrícola: compreendem áreas com uma ocupação agrossilvopastoril compostas por floresta aberta de sobreiros ou azinheiras com um sub-coberto herbáceo (cf. artigo 43.º).● Espaços Naturais e Paisagísticos<ul style="list-style-type: none">○ Espaços Naturais e Paisagísticos de Tipo II: compreende as zonas húmidas e outras áreas naturais (cf. artigo 45.º). Nos Espaços Naturais e Paisagísticos o uso dominante é a manutenção dos valores ambientais da biodiversidade e dos ecossistemas existentes. Constituem usos compatíveis os equipamentos e as infra-estruturas de interesse público, designadamente os relacionados com a defesa e a protecção da floresta e a prevenção e combate a incêndios (cf. artigo 46.º)
Outras condicionantes (que não sejam servidões e restrições de utilidade pública) decorrentes de PDM, PU ou PP (nestes últimos, se aplicáveis)	<ul style="list-style-type: none">● Áreas florestais [PDM em vigor]● Áreas da Estrutura Biofísica Fundamental [PDM em Vigor]● Estrutura Ecológica Municipal (EEM) (PDM Proposto): A Estrutura Ecológica Municipal (EEM) integra o conjunto das áreas que asseguram as funções ecológicas essenciais para a manutenção da identidade, integridade e regeneração do território do município de Vendas Novas e das populações que dele dependem, de entre as quais, as de conservação e recuperação da biodiversidade e da paisagem, de sequestro de carbono, de conservação dos solos e do regime hidrológico em função das práticas agrícolas ou silvícolas e a recarga de aquíferos, bem como as áreas necessários ao estabelecimento de uma rede de recreio e de requalificação da paisagem, tendo em conta a presença de valores naturais e patrimoniais, as quais se articulam em continuidade no solo rústico e no solo urbano. A EEM do município de Vendas



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas**

Novas integra, nomeadamente, a componente “Áreas de conectividade ecológica / corredores ecológicos”, de entre os quais constam os Cursos de água e respectivos leitos e margens integrados na REN, e os Povoamentos de montado de azinho ou de sobre e outras formações de quercíneas que desempenhem funções ecológicas essenciais (cf. artigo 10.º). As ocupações e utilizações permitidas na EEM devem assegurar a compatibilização das funções de protecção, regulação e promoção dos sistemas ecológicos, com os usos produtivos, o recreio e o bem-estar das populações, numa óptica de sustentabilidade do território. O regime de uso do solo das áreas integradas na EEM é o previsto para a respectiva categoria ou subcategoria de solo, articulado, quando for o caso, com os regimes legais aplicáveis às mesmas áreas. Nas áreas nucleares e nas áreas de conectividade ecológica/corredores ecológicos da EEM, são interditas a) as actividades ou usos do solo nos sistemas hídricos que, por não estabelecerem as medidas preventivas ou correctoras necessárias, possam ocasionar, por efeito de arrasto de materiais, a colmatação e ou o assoreamento (cf. artigo 11.º).

- Faixas de Protecção aos Aglomerados [neste caso Afeiteira e Bombel] (PDM Proposto): Nas faixas de protecção dos aglomerados urbanos é interdita a instalação de edifícios destinados a actividades agro-pecuárias, ao armazenamento de substâncias perigosas e a actividades industriais insalubres ou perigosas, bem com a actividade agrícola intensiva e super-intensiva (cf. artigo 11.º)
- PROF-ALT Sub-regiões homogéneas Charneca do Tejo e Sado e Montados do Alentejo Central (PDM Proposto)
- Ruído (PDM Proposto)
 - Limiar aplicável a zonas mistas (a norte e sul da implantação, junto às zonas rodoviárias)
 - Limiar aplicável a zonas sensíveis (a norte e a sul da implantação)

Para efeitos do disposto no [Regulamento Geral do Ruído \(RGR\)](#), o território do município de Vendas Novas é classificado em zonas sensíveis e zonas mistas, identificadas na Planta de Ordenamento – Zonamento Acústico.

As zonas sensíveis compreendem as áreas integradas nos Espaços de Uso Especial – Equipamentos e Infra-estruturas Estruturantes, com excepção dos cemitérios e da estação ferroviária.

As zonas mistas abrangem as restantes áreas do território do município de Vendas Novas.

Assim sendo, deverá ter-se em atenção ao disposto no artigo 11.º do RGR [Valores limite de exposição]:

1 - Em função da classificação de uma zona como mista ou sensível, devem ser respeitados certos valores limite de exposição, entre os quais, e com maior relevo para o NAL, as sua alíneas d) e e), que dispõem que: d) As zonas sensíveis em



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas**

		<p>cuja proximidade esteja projectada, à data de elaboração ou revisão do plano municipal de ordenamento do território, <u>uma grande infra-estrutura de transporte aéreo</u> não devem ficar expostas a ruído ambiente exterior superior a 65 dB(A), expresso pelo indicador L(índice den), e superior a 55 dB(A), expresso pelo indicador L(índice n); e) As zonas sensíveis em cuja proximidade esteja projectada, à data de elaboração ou revisão do plano municipal de ordenamento do território, <u>uma grande infra-estrutura de transporte que não aéreo</u> não devem ficar expostas a ruído ambiente exterior superior a 60 dB(A), expresso pelo indicador L(índice den), e superior a 50 dB(A), expresso pelo indicador L(índice n).</p> <ul style="list-style-type: none">• Protecção de infra-estruturas<ul style="list-style-type: none">○ Rede ferroviária/Via única (a norte da implantação): As áreas de protecção das vias-férreas são as definidas pela legislação em vigor, [aplicando-se, por isso, a Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril, que aprovou o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional e o Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de Novembro, que estabelece o novo regime jurídico dos bens do domínio público ferroviário] (cf. artigo 46.º)○ Rede Rodoviária IP7/A6: As áreas de protecção e as servidões a que estão sujeitas as estradas nacionais, incluindo as auto-estradas, são as definidas pela legislação em vigor; e as áreas de protecção e as servidões a que estão sujeitas as vias municipais são as definidas pela legislação em vigor (cf. artigo 45.º)• Espaços-Canais (PDM Proposto)<ul style="list-style-type: none">○ Da Rede/Linha Ferroviária do Alentejo, Linha de Vendas Novas e Concordância de Bombem (a norte da implantação): Nos termos da legislação relativa ao domínio público ferroviário, as servidões administrativas das linhas férreas, são constituídas pelo conjunto da ferrovia e faixa adjacente com 10 m de largura, medida para cada lado da via a partir da crista dos taludes de escavação ou da base dos taludes de aterro. Qualquer intervenção nos prédios confinantes ou vizinhos das linhas férreas ou de bens do domínio público ferroviário está sujeita ao disposto no Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de Novembro (cf. artigo 72.º)○ Da Rede Rodoviária Nacional (PDM Proposto) – Rede Nacional Fundamental Concessionada: IP7/A6, (a sul da implantação)
Servidões e Restrições de Utilidade Pública		
Condicionantes (v.g., Reserva Ecológica)	RAN	<ul style="list-style-type: none">• RAN (PDM em vigor)• RAN (PDM Proposto)



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas**

Nacional, Reserva Agrícola Nacional, Servidões Rodoviárias, etc.) e respectivas implicações	<p>As áreas da RAN devem ser afectas à actividade agrícola e são áreas <i>non aedificandi</i>, numa óptica de uso sustentado e de gestão eficaz do espaço rural. Aos assentos da lavoura de explorações ligadas à actividade agrícola ou a actividades conexas ou complementares à actividade agrícola, situados nas áreas da RAN, é aplicável o presente decreto-lei (cf. artigo 20.º do Regime Jurídico da Rede Agrícola Nacional, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 73/2009, 31.03 - "RJRAN").</p> <p>São interditas todas as acções que diminuam ou destruam as potencialidades para o exercício da actividade agrícola das terras e solos da RAN, tais como: a) Operações de loteamento e obras de urbanização, construção ou ampliação, com excepção das utilizações previstas no artigo 22.º; d) Intervenções ou utilizações que provoquem a degradação do solo, nomeadamente erosão, compactação, desprendimento de terras, encharcamento, inundações, excesso de salinidade, poluição e outros efeitos perniciosos (cf. artigo 21.º do RJRAN).</p> <p>As utilizações não agrícolas de áreas integradas na RAN só podem verificar-se quando, cumulativamente, não causem graves prejuízos para os objectivos a que se refere o artigo 4.º e não exista alternativa viável fora das terras ou solos da RAN, no que respeita às componentes técnica, económica, ambiental e cultural, devendo localizar-se, preferencialmente, nas terras e solos classificados como de menor aptidão, e quando estejam em causa, nomeadamente, obras de construção, requalificação ou beneficiação de infra-estruturas públicas rodoviárias, ferroviárias, aeroportuárias, de logística, de saneamento, de transporte e distribuição de energia eléctrica, de abastecimento de gás e de telecomunicações, bem como outras construções ou empreendimentos públicos ou de serviço público (cf. artigo 22.º do RJRAN).</p> <p>Podem ser autorizadas, a título excepcional, utilizações não agrícolas de áreas integradas na RAN para a realização de acções de relevante interesse público que sejam reconhecidas como tal por despacho dos membros do Governo responsáveis pela área do desenvolvimento rural e demais áreas envolvidas em razão da matéria, desde que não se possam realizar de forma adequada em áreas não integradas na RAN (cf. artigo 25.º do RJRAN).</p>
---	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

REN	<ul style="list-style-type: none">• REN (PDM em vigor)• Linhas de Água (REN) (PDM em vigor e PDM Proposto))• Lagoa/Planos de Água (REN) (PDM em vigor)• Margem dos cursos de água não navegáveis (10m) (REN) (PDM Proposto)• Zonas Ameaçadas pelas cheias (PDM Proposto) <p>Nota: O PDM em vigor não define com clareza a qualificação de todas as áreas que diz integrarem a REN.</p> <p>[De qualquer modo] Serão aplicáveis as condicionante decorrentes da Lei da Água (“LA”) – aprovada pela Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro –, do Regime da Utilização dos Recursos Hídricos (“RURH”) – estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de Maio –, e do Regime Jurídico da Rede Ecológica Nacional (“RJREN”) aprovado Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de Agosto.</p> <p>O domínio hídrico abrange as correntes de água, os lagos ou lagoas com os seus leitos, margens e zonas adjacentes, nos termos do Decreto-Lei n.º 468/71, de 5 de Novembro, com o respectivo subsolo e espaço aéreo correspondente, bem como as águas subterrâneas, e fica sujeito à legislação em vigor (cf. artigo 41.º PDM)</p> <p>Nas áreas da REN podem ser realizadas as acções de relevante interesse público que sejam reconhecidas como tal por despacho do membro do Governo responsável pelas áreas do ambiente e do ordenamento do território e do membro do Governo competente em razão da matéria, desde que não se possam realizar de forma adequada em áreas não integradas na REN. Nos casos de infra-estruturas públicas, nomeadamente rodoviárias, ferroviárias, portuárias, aeroportuárias, de abastecimento de água ou de saneamento, sujeitas a avaliação de impacte</p>
-----	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

	<p>ambiental, a declaração de impacte ambiental favorável ou condicionalmente favorável equivale ao reconhecimento do interesse público da acção (cf. artigo 21.º do RJREN).</p> <p>De acordo com o artigo 15.º do PDM Proposto, nas zonas ameaçadas pelas cheias são interditas as seguintes acções:</p> <ul style="list-style-type: none">a) A realização de obras de construção nova, ou a execução de obras susceptíveis de constituir obstrução à livre passagem das águas;b) O aumento da área de impermeabilização do solo, com excepção do que resulte da admissibilidade prevista no presente artigo;c) A execução de aterros que possam agravar o risco de inundações;d) A construção de caves, mesmo que apenas destinadas a estacionamento;e) A execução de novos arruamentos e de lugares de estacionamentos impermeabilizados;f) A destruição do revestimento vegetal, ou a alteração do relevo natural, com excepção da prática de culturas tradicionalmente integradas em explorações agrícolas e das situações em que tais acções visem assegurar o controlo das cheias e a infiltração das águas;g) A alteração do sistema natural de escoamento por obstrução à circulação das águas. <p>Nas zonas ameaçadas pelas cheias, sem prejuízo da legislação aplicável, e desde que tecnicamente fundamentadas, são permitidas as seguintes acções:</p> <ul style="list-style-type: none">a) As que tenham como objectivo o controlo de cheias e da infiltração das águas;b) A construção de infra-estruturas da rede eléctrica e de saneamento, com excepção de estações de tratamento de águas residuais;c) A realização de obras hidráulicas ou a implantação de infra-estruturas indispensáveis à correcção hidráulica;d) A construção de instalações adstritas a aproveitamento hidroagrícola ou hidreléctrico;e) A construção de infra-estruturas viárias;f) construção de edificações indispensáveis à actividade agrícola.
--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas**

	<p>A realização das acções previstas no número anterior fica sujeita à observância das seguintes condições cumulativas:</p> <p>a) A demonstração da inexistência de alternativa de localização;</p> <p>b) A cota do piso inferior da edificação seja superior à cota da maior cheia conhecida no local, sendo este requisito expressamente referido no processo de licenciamento;</p> <p>c) Seja assegurada a não obstrução da livre passagem das águas.</p> <p>Ao abrigo do disposto no Anexo I do RJREN consideram -se «zonas ameaçadas pelas cheias» ou «zonas inundáveis» as áreas susceptíveis de inundação por transbordo de água do leito dos cursos de água e leito dos estuários devido à ocorrência de caudais elevados e à acção combinada de vários fenómenos hidrodinâmicos característicos destes sistemas.</p> <p>Em zonas ameaçadas pelas cheias podem ser realizados os usos e acções que não coloquem em causa, cumulativamente, as seguintes funções:</p> <p>i) Prevenção e redução do risco, garantindo a segurança de pessoas e bens;</p> <p>ii) Garantia das condições naturais de infiltração e retenção hídricas;</p> <p>iii) Regulação do ciclo hidrológico pela ocorrência dos movimentos de transbordo e de retorno das águas;</p> <p>iv) Estabilidade topográfica e geomorfológica dos terrenos em causa;</p> <p>v) Manutenção da fertilidade e capacidade produtiva dos solos inundáveis.</p>
	<p>Montado de Sobreiro</p> <ul style="list-style-type: none">• Área de Montado de Sobreiro (PDM em vigor)• Povoamento de Sobreiros e Azinheiras (PDM Proposto) <p>As áreas de montados de sobreiro encontram-se definidas e delimitadas na planta de condicionantes e ficam sujeitas à legislação específica em vigor (cf. artigo 42.º PDM)</p> <p>Povoamento de Sobreiros e Azinheiras</p> <p>O PROF do Alentejo assume como objectivo e promove como prioridade a defesa e a protecção de espécies florestais que, pelo seu elevado valor económico, patrimonial e cultural, pela sua relação com a história e cultura da região, pela raridade que representam, bem como pela sua</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas**

		<p>função de suporte de habitat, carecem de especial protecção, designadamente Espécies protegidas por legislação específica, tais como o Sobreiro (<i>Quercus suber</i>) [cf. artigo 8.º PROF-A], aplicando-se, por isso, o disposto no Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio – alterado pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho – que estabeleceu medidas de protecção ao sobreiro, entre as quais que o corte ou arranque de sobreiros e azinheiras, em povoamento ou isolados, carece de autorização, nos termos do presente artigo. O corte ou arranque de sobreiros e azinheiras em povoamentos pode ser autorizado nos seguintes casos: a) Em desbaste, sempre com vista à melhoria produtiva dos povoamentos e caso não exista um plano de gestão florestal aprovado pela Direcção-Geral das Florestas; b) Em cortes de conversão nas condições admitidas no n.º 2 do artigo 2.º ; c) Por razões fitossanitárias, nos casos em que as características de uma praga ou doença o justifiquem. As autorizações de corte ou arranque competem: a) À Direcção-Geral das Florestas, nos casos previstos nas alíneas b) e c), após parecer da direcção regional de agricultura competente, sem prejuízo da apresentação das declarações de imprescindível utilidade pública ou de relevante e sustentável interesse para a economia local, quando a natureza das conversões as exija; b) Às direcções regionais de agricultura, nos casos previstos na alínea a) (cf. artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio)</p> <p>As declarações de imprescindível utilidade pública e de relevante e sustentável interesse para a economia local dos empreendimentos previstos nas alíneas a) e b) do n.º 2 do artigo 2.º, competem ao Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, ao ministro da tutela do empreendimento se não se tratar de projecto agrícola e, no caso de não haver lugar a avaliação de impacte ambiental, ao Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território (cf. artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio).</p>
--	--	--



		<ul style="list-style-type: none">• PMDFCI Vendas Novas (em vigor)• Risco de Incêndios (PDM Proposto) <p>Do PMDFCI em vigor consta que a área de implantação parece abranger níveis de perigosidade Muito Baixo, Baixo, Moderado e Muito Elevado, ao passo que do SIG de Vendas Novas parece abranger os níveis Baixo, Moderado, Elevado e Muito Elevado.</p> <p>O artigo 9.º do PDM Proposto dispõe que no solo rústico, com exceção dos aglomerados rurais, são interditos os usos e as acções de iniciativa pública ou privada que se traduzam em operações de loteamento e obras de edificação, nas áreas prioritárias de prevenção e segurança, correspondentes às classes de perigosidade de incêndio rural “alta” e “muito alta”, com as excepções constantes do n.º 1 do artigo 60.º do Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de Outubro, que cria o Sistema de Gestão Integrada de Fogos Rurais.</p> <p>E no solo rústico fora dos aglomerados rurais e das áreas prioritárias de prevenção e segurança, as obras de construção ou de ampliação de edifícios quando se situem a menos de 50 m de territórios florestais, na acepção da alínea q) do n.º 1 do artigo 3.º do SGIFR, que no território do concelho de Vendas Novas correspondem à categoria dos Espaços Florestais, observam as condições constantes do artigo 61.º do SGIFR.</p> <p>Os deveres de gestão do combustível relativos à rede secundária de faixas de gestão de combustível são os estabelecidos nos n.ºs 4 a 7 do artigo 49.º do SGIFR, sem prejuízo do n.º 2 do mesmo artigo.</p> <p>Às disposições constantes do PDM Proposto acrescem as constantes do Decreto-Lei n.º 82/2021.</p>
--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

Servidões Rodoviárias e Ferroviárias	<p>A área de localização proposta poderá abranger áreas de servidões decorrentes de:</p> <ul style="list-style-type: none">• IP7/A6, a Sul• Caminho Municipal 1059 (este CM parece atravessar parte da área de implantação)• Espaço Canal• Linha do Alentejo <p>Conforme disposto no artigo 38.º do PDM em Vigor, as condicionantes incluem todas as servidões administrativas e as restrições de utilidade pública, bem como as restrições de âmbito geral a aplicar às diferentes actividades, aplicando-se-lhes a legislação em vigor e as normas constantes no presente capítulo, nomeadamente as constantes da Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril, que aprovou o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, e do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de Novembro, que estabelece o novo regime jurídico dos bens do domínio público ferroviário.</p> <p>Por sua vez, o artigo 74.º do PDM Proposto dispõe que as zonas de servidão rodoviária e as zonas de respeito aplicáveis às estradas que integram a Rede Rodoviária Nacional, às estradas regionais e às estradas nacionais desclassificadas sob a jurisdição da I.P., S.A., são as estabelecidas pelo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional. E que, para a rede rodoviária municipal existente e prevista estabelecem-se as seguintes áreas de protecção, para um e outro lado do eixo:</p> <ol style="list-style-type: none">a) 6 m nas estradas municipais;b) 4,5 m nos caminhos municipais.
--------------------------------------	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas**

Servidão de Marcos Geodésicos	<p>Na opção em análise encontram-se marcos geodésicos (previsto no Geoportal do Sistema Nacional de Informação territorial, mas não constante das Plantas do PDM em Vigor e do PDM Proposto), os quais são destinados a assinalar pontos fundamentais nas cartas de levantamentos topográficos, devendo ser protegidos por forma a garantir a sua visibilidade.</p> <p>Nos termos da legislação aplicável, encontra-se vedada a realização de plantações, construções e outras obras ou trabalhos de qualquer natureza que impeçam a visibilidade das direcções dos marcos geodésicos dentro da zona de respeito que será constituída por uma zona circunjacente ao sinal, nunca inferior a 15 m de raio (cf. artigo 22.º, n.os 1 a 4 do Decreto-Lei n.º 143/82, de 26 de Abril)</p>
Compromissos urbanísticos pré-existentes	
Existência de operação urbanística objecto de controlo prévio ou outro compromisso urbanístico relevante a considerar	Não temos conhecimento.
Tipo(s) de operação urbanística em causa	N.A.
Grau de consolidação de direitos urbanísticos	N.A.
Questões prediais relevantes	
Identificação clara da localização do NAL e	<p>Sim, relativamente à identificação da localização e acessibilidades da OE.</p> <p>Em relação à clara identificação dos prédios afectados e conforme referido <i>infra</i>, conseguimos identificar parcialmente os prédios afectados através do Cadastro Geométrico da Propriedade Rústica da Direcção-Geral do Território.</p>



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas**

acessibilidades e dos prédios afectados?	
Área em Domínio Público ou em Domínio Privado Estadual ou Municipal?	Sim, existem áreas na delimitação da OE que estão compreendidas no Domínio Público. A área de implantação da OE é atravessada pelo Caminho Municipal 1059. Adicionalmente, observa-se a existência de um corpo de água na área de implantação do NAL. Todavia, não conseguimos confirmar se o corpo de água é alimentado por corrente pública, para efeitos da alínea g), do artigo 5.º da Lei n.º 54/2005, de 15 de Novembro, na redacção em vigor. Sendo esse o caso, o corpo de água estará integrado no domínio público lacustre e fluvial, nos termos e para os efeitos dos artigos 5.º e 6.º da Lei n.º 54/2005.
Tipo de Domínio Público em Causa?	Domínio público municipal rodoviário. Possivelmente, domínio público hídrico.
Existência de reivindicação de propriedade privada?	Não temos conhecimento.
Termos do ingresso no domínio público ou privado (v.g., expropriações, cedências urbanísticas, doações ou outros acordos para transferência de propriedade)	Não temos conhecimento.
Expropriações (incluindo expropriações amigáveis) realizadas há menos de 20 anos	Tendo em conta a informação disponível, não se encontra informação sobre a existência de expropriações realizadas há menos de 20 anos.



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas**

Necessidade de expropriação de terrenos particulares?	Sim. <i>Infra</i> , deixamos a referência aos prédios que identificámos através da consulta do Cadastro Geométrico da Propriedade Rústica da Direcção-Geral do Território.
Necessidade de imposição de servidões administrativas em terrenos particulares?	Sim, desde logo as servidões aeronáuticas, nos termos das especificações do Capítulo 4 do Anexo 14 à convenção da “International Civil Aviation Organisation”. Ademais, a constituição de servidões aeronáuticas e respectivas características seguem o disposto no Decreto-Lei n.º 45987, de 22 de Outubro de 1964, que estabelece o regime geral das servidões aeronáuticas civis, e ainda o disposto no Decreto-Lei n.º 45986, de 22 de Outubro de 1964, que define o regime geral das servidões militares, aplicável supletivamente às servidões aeronáuticas civis por força do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 45987.
Identificação clara dos terrenos dos particulares?	Através da consulta do Cadastro Geométrico da Propriedade Rústica da Direcção-Geral do Território, é possível observar que na área de delimitação da OE constam os seguintes prédios rústicos: <ul style="list-style-type: none">• 4 (N1 / 071201 / 3172889 m2)• 1 (S / 071202 / 28029580 m2)• 5 (N / 071201 / 3395781 m2)

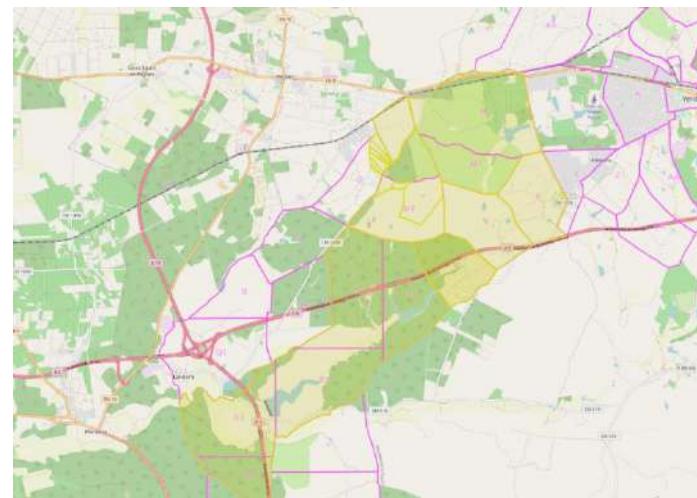


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

- 6 (N1 / 071201 / 99552 m²)
- 3 (N / 071201 / 1671110 m²)
- 7 (O / 071201 / 72175 m²)
- 6 (O / 071201 / 134231 m²)
- 88 (O / 071201 / 28434 m²)
- 1 (O / 071201 / 156440 m²)
- 2 (O / 071201 / 112367 m²)
- 107 (O / 071201 / 82575 m²)
- 108 (O / 071201 / 9091 m²)
- 109 (O / 071201 / 9339 m²)
- 110 (O / 071201 / 9502 m²)
- 1 (M / 071201 / 11959949 m²)
- 2 (X / 071201 / 4232967 m²)
- 1 (V / 071201 / 4744224 m²)
- 1 (U / 071201 / 3767532 m²)
- 1 (U / 071201 / 3767532 m²)



Todavia, através da mera consulta ao Cadastro Geométrico da Propriedade Rústica da Direcção-Geral do Território não é possível fazer a correspondência desses prédios (*i*) com a descrição predial em causa e, por sua vez, (*ii*) com o respectivo proprietário.

Notas Complementares

Notas complementares	<p>1. Desafectação do domínio público hídrico:</p> <ul style="list-style-type: none">• Na área de implantação da OE encontra-se um corpo de água que possivelmente consubstancia domínio público hídrico, da titularidade do Estado (cf. artigo 6.º da Lei n.º 54/2005).• Para o efeito de instalação do NAL, caso se verifique que o corpo de água em causa está compreendido no domínio público hídrico, será necessário proceder à desafectação, mediante despacho dos membros do Governo o responsáveis pela área das finanças, pela área a que o imóvel está afecto e pela área da defesa nacional, do domínio público hídrico da parcela do leito ou da margem que deva deixar de ser afecto
----------------------	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas**

	<p>exclusivamente ao interesse público do uso das águas que serve, passando a mesma, por esse facto, a integrar o património do ente público a que estava afecto (cf. artigo 19.º da Lei n.º 54/2005).</p> <p>2. Desafectação do domínio público municipal rodoviário:</p> <ul style="list-style-type: none">• Neste segmento, a análise levada a cabo presumiu a dominialidade pública das estradas e caminhos municipais que se encontram identificadas na área de delimitação do NAL.• Não obstante, poderá verificar-se, caso a caso, uma questão de dominialidade das estradas e caminhos municipais controvertida.• Dito isto, nos termos do n.º 2, do artigo 202.º do Código Civil, os bens pertencentes ao domínio público das autarquias locais estão fora do comércio jurídico, sendo por isso inalienáveis e imprescritíveis.• Todavia, tais bens podem ser desafectados do domínio público do município, quando percam as utilidades que justificam a sujeição ao regime da dominialidade (cf. artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 280/2007, de 07 de Agosto, que aprovou o Regime Jurídico do Património Imobiliário Público, na sua redacção em vigor), ingressando, em consequência, no domínio privado das autarquias locais.• Importa, porém, que a desafectação e o consequente ingresso do bem no domínio privado da autarquia local sejam fundamentados exclusivamente por razões de interesse público.• Ora, nos termos do artigo 25.º, n.º 1, alínea g) da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro, que aprovou o Regime Jurídico das Autarquias Locais (“RJAL”), na redacção em vigor, compete à Assembleia Municipal deliberar sobre a afectação ou desafectação de bens do domínio público municipal.• Uma vez desafectado o bem do domínio público e integrado no domínio privado municipal, o bem poderá ser alienado, devendo ter-se em atenção o disposto no RJAL, o qual dispõe o seguinte:<ul style="list-style-type: none">○ Compete à Assembleia Municipal, sob proposta da Câmara Municipal, autorizar a câmara a adquirir, alienar ou onerar bens imóveis de valor superior a 1000 vezes a RMMG, e fixar as respectivas condições gerais, podendo determinar o recurso à hasta pública, assim como a alienar ou onerar bens ou valores artísticos do município, independentemente do seu valor [cf. alínea i), do n.º 1, do artigo 25.º RJAL];○ Por sua vez, compete à Câmara Municipal adquirir, alienar ou onerar bens imóveis de valor até 1000 vezes a RMMG [cf. alínea g), do n.º 1, do artigo 33.º RJAL], bem como alienar em hasta pública, independentemente de autorização da assembleia municipal, bens imóveis de valor superior ao valor acima referido, desde que a alienação decorra da execução das opções do plano e a respectiva
--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas**

	<p>deliberação tenha sido aprovada por maioria de dois terços dos membros da assembleia municipal em efectividade de funções [cf. alínea h), do n.º 1, do artigo 33.º RJAL].</p> <p>3. Expropriação de bens do domínio público</p> <ul style="list-style-type: none">Em alternativa ao ponto anterior, o Código das Expropriações (“CE”) prevê no seu artigo 6.º que as pessoas colectivas de direito público têm direito a ser compensadas, em dinheiro ou em espécie, como melhor convier aos fins públicos em causa, dos prejuízos efectivos que resultarem da afectação definitiva dos seus bens de domínio público a outros fins de utilidade pública (cf. n.º 1). <p>Na falta de acordo, o montante da compensação é determinado por arbitragem, nos termos previstos no CE (cf. n.º 2, do artigo 6.º do CE).</p>
Conclusões Preliminares	
Conclusões preliminares	<p>Quer à luz do PDM em vigor, quer ao abrigo do PDM proposto, existe uma série de condicionantes que restringem a possibilidade de construção de uma infra-estrutura desta natureza, quer pela sua dimensão, quer pelo seu fim, nomeadamente (i) por a área de implantação integrar a REN e a RAN e (ii) por a área estar classificada como sendo de alta e muito alta perigosidade de incêndio rural –, pelo que as construções excepcionais nessas zonas dependem de uma série de requisitos.</p> <p>Nesses termos, a construção de um novo aeroporto em Vendas Novas carece, nomeadamente, de:</p> <ol style="list-style-type: none">Reconhecimento como acção de relevante interesse público, equivalente à emissão de uma declaração de impacte ambiental favorável ou condicionalmente favorável no âmbito da AIA, para as zonas integradas em REN;Aprovação, por membros do Governo responsáveis pelas áreas do ordenamento do território, do desenvolvimento rural e da tutela respectiva, e após audição das entidades regionais da RAN, de portaria que determine os limites e as condições a observar para a viabilização da utilização em áreas RAN;Nas áreas de alta e muito alta perigosidade de incêndio, comprovação da falta de alternativa de localização em outras zonas (i.e. de muito baixa, baixa e média perigosidade);Caso o projecto ocupe áreas de povoamento de sobreiros (o que, da análise das plantas enviadas, parece ser o caso), o corte ou arranque de sobreiros deve ser previsto no estudo de impacto ambiental de um projecto sujeito ao procedimento de AIA ou de avaliação de incidências ambientais em fase (i) de projecto de execução, ou no relatório de conformidade ambiental do projecto de execução, no caso de o projecto ser sujeito a estes procedimentos em fase de anteprojecto ou estudo prévio, e ter obtido, na declaração de impacte ambiental ou na decisão favorável sobre a conformidade ambiental do projecto de execução, parecer favorável do ICNF, ficando dispensado qualquer tipo de



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

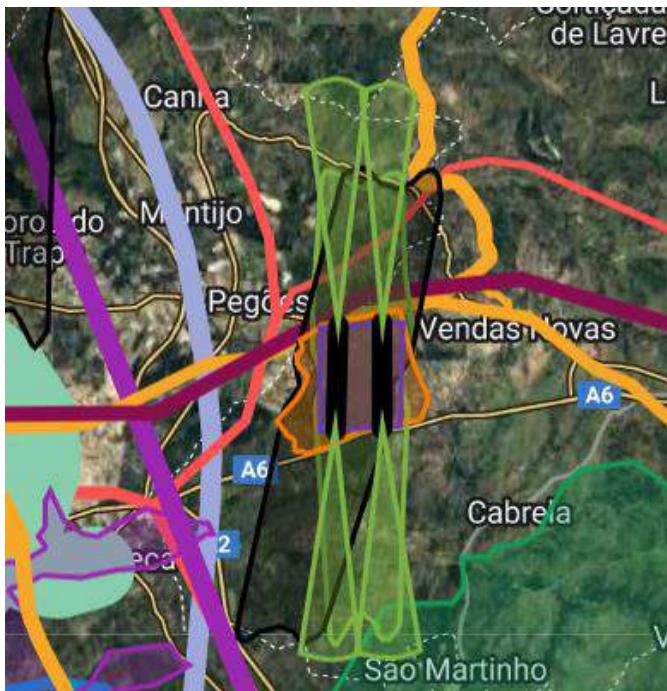
autorização ou comunicação prévia e devendo as respectivas medidas de compensação eventualmente aplicáveis constar da declaração de impacte ambiental ou da decisão favorável sobre a conformidade ambiental do projecto de execução; ou (ii) de anteprojecto, quando o mesmo possua grau de detalhe suficiente para identificar as árvores em causa;

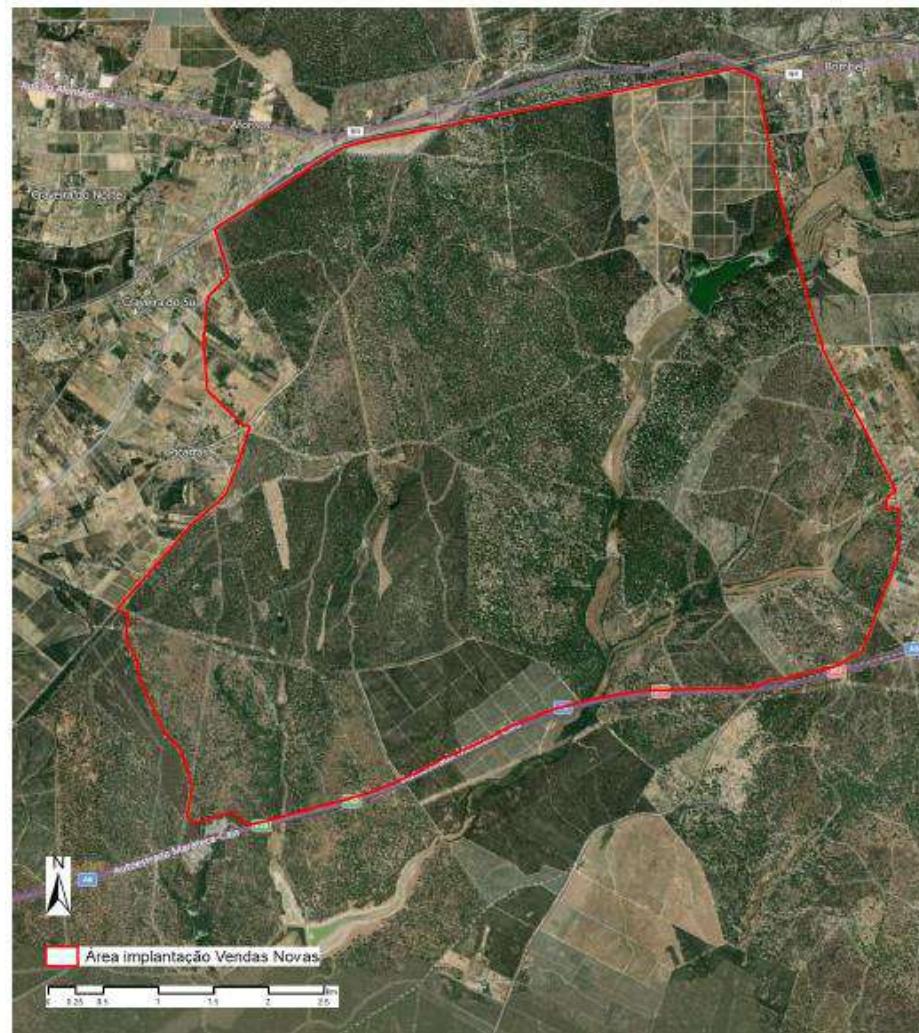
- e. Caso se verifique que o corpo de água em causa está compreendido no domínio público hídrico, será necessário proceder à desafectação, mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças, pela área a que o imóvel está afecto e pela área da defesa nacional, do domínio público hídrico da parcela do leito ou da margem que deva deixar de ser afecto exclusivamente ao interesse público do uso das águas que serve, passando a mesma, por esse facto, a integrar o património do ente público a que estava afecto (cf. artigo 19.º da Lei n.º 54/2005);
- f. Caso se confirme a dominialidade pública das estradas e caminhos municipais que se encontram identificados na área de delimitação da OE, tais devem ser, por deliberação da Assembleia Municipal, desafectados do domínio público do município (cf. artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 280/2007, de 07 de Agosto, que aprovou o Regime Jurídico do Património Imobiliário Público, na sua redacção em vigor), ingressando, em consequência, no domínio privado das autarquias locais.



CTI – PT6
Relatório Preliminar
Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

Plantas de Localização







CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

Planta de Ordenamento do PDM em Vigor





CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

Limites Administrativos

+	Distrito
++	Concelho
+++	Freguesia
++++	Perímetro Urbano

Espaços Canais

Rede Hídrica

Linhos de Água

Rede Rodoviária

IP7/A6	Estrada Nacional/Outras Estradas
---	Estrada Municipal
---	Caminho Municipal
○	Nó de Ligação

Rede Ferroviária

Via Única
Estação

Saneamento Básico

Existente	Rede Hidráulica	Previsto
	Furo	
	Estação de Drenagem	
	Estação Elevatória	
	Depósito Simples Enterrado	
	Depósito Simples Semi-Enterrado	
	Depósito Duplo Enterrado	
	Depósito Triplô Semi-Enterrado	
	Estação de Tratamento de Águas	
	Aduutora Com Distribuição	
	Aduutora Sem Distribuição	
	Rede de Esgotos e Lixeiras	
	ETAR	
	Lançamento Final	
	Aterro Sanitário - Localização e Estudar	
	Lixeira Existente a Encerrar	
	Rede Eléctrica	
	Rede MT-BT, Linha Média / Baixa Tensão	
	Sub-Estação	
	Ponto de Transformação	
	Outras Redes	
	Pipeline Multiproduct Sines/Aveiras	

Espaços Industriais

██████	Espaço Industrial Existente
██████	Espaço Industrial Previsto

Espaços Urbanos

Área Urbana

Espaços Urbanizáveis

████████	Espaços Urbanizáveis Correntes
████████	Espaço Urbanizável dos Foros da Misericórdia
████████	Espaços Urbanizáveis de Foros

Áreas Verdes Urbanas

\\\\\\	Áreas Agro-Silvo-Pastoris
\\\\\\	Áreas Florestais

Espaços Agrícolas

	Áreas Agrícolas - RAN
	Áreas Agrícolas com Culturas Permanentes



CTI – PT6
Relatório Preliminar
Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

Espaços Culturais e Naturais



Áreas da Estrutura Biofísica Fundamental



Área a Estudar Para Área Protegida de Interesse Local



Lagoas e Albufeiras

Imóveis Classificados



Monte Velho do Outeiro de Santo António

Imóvel de Interesse Público - Decreto 87/87 de 21 de Dezembro

Imóveis Propostos para Classificação



Capela Real, Vendas Novas

Ermida da Nossa Senhora da Ajuda, Vendas Novas

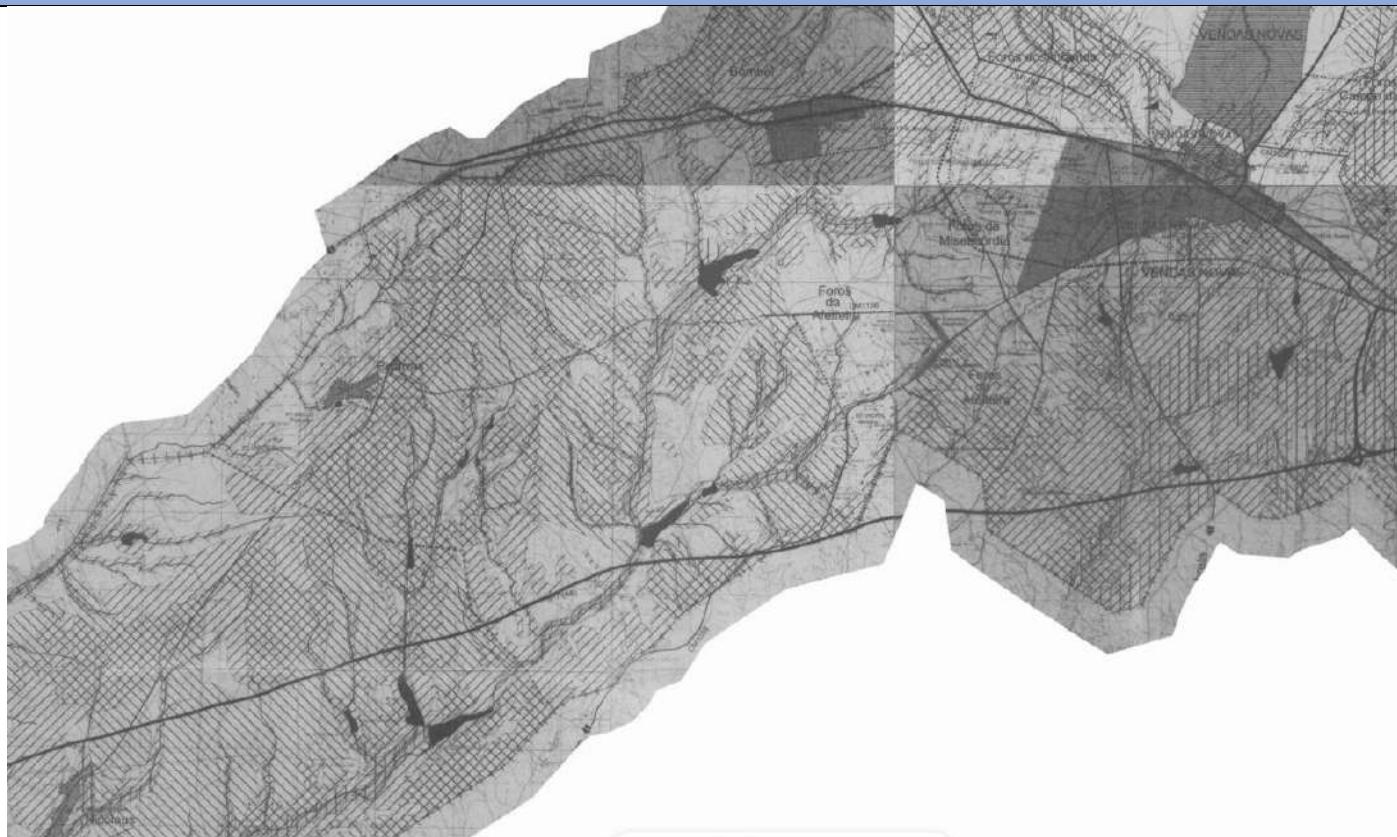
Palácio Real de Vendas Novas, Vendas Novas

Igreja Paroquial de Nossa Senhora da Nazaret, Landeira



CTI – PT6
Relatório Preliminar
Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

Planta de Condicionantes do PDM em Vigor





CTI – PT6

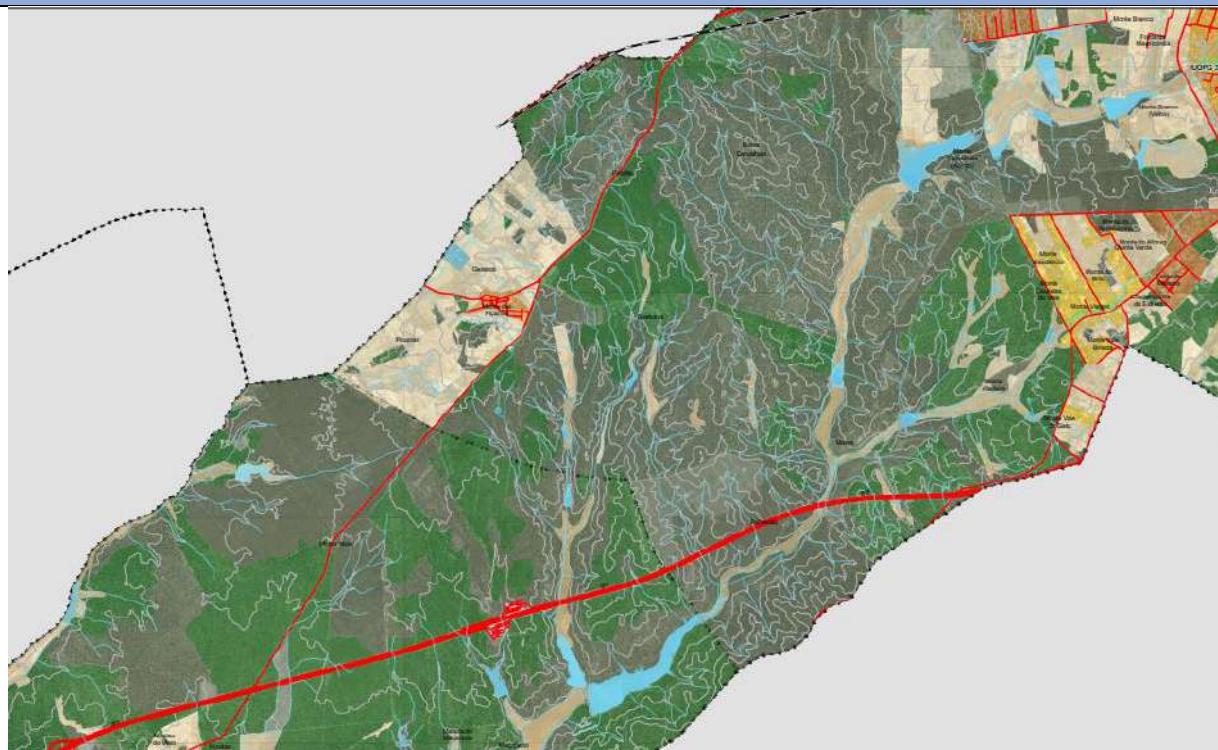
Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

Limites Administrativos		Saneamento Básico		Reserva Agrícola Nacional		
	Distrito		Rede Hidráulica		Polígono Militar da E.P.A.	
	Concelho		Furo		Limite da 1ª zona de Serviço	
	Freguesia		Estação de Drenagem		Limite da 2ª zona de Serviço	
	Perímetro Urbano		Estação Elevatória		Limite da 3ª zona de Serviço	
Espaços Canais		Rede Hidráulica		Área de Proteção e Serviço Rádioeléctrica		
Rede Hídrica			Funo		Área de Proteção e Serviço Rádioeléctrica	
Linhos de Água			Estação de Drenagem		Espaços Urbanos	
Existente	Rede Rodoviária		Estação Elevatória		Espaços Industriais	
			Depósito Simples Enterrado		Espaço Industrial Existente	
IP7/A6			Depósito Simples Semi-Enterrado			
Estrada Nacional/Outras Estradas			Depósito Duplo Enterrado			
Estrada Municipal			Depósito Duplo Semi-Enterrado			
Caminho Municipal			Estação de Tratamento de Águas			
Nó de Ligação			Aduaria Com Distribuição			
Rede Ferroviária			Aduaria Sem Distribuição			
Rede Rodoviária			Rede de Esgotos e Lixeiras			
IP7/A6			ETAR			
Estrada Nacional/Outras Estradas			Lançamento Final			
Estrada Municipal			Aterro Sanitário - Localização a Estudar			
Caminho Municipal			Lixeira Existente a Encerrar			
Nó de Ligação			Rede Eléctrica			
Rede Ferroviária			Rede MT-BT, Linha Média / Baixa Tensão			
Rede Rodoviária			Sub-Estação			
IP7/A6			Posto de Transformação			
Rede Hídrica			Outras Redes			
Linha Média / Baixa Tensão			Pipeline Multiproduct Sines/Aveiras			
Linha Média / Baixa Tensão						
Sub-Estação						
Posto de Transformação						
Pipeline Multiproduct Sines/Aveiras						
Espaços Canais						
Rede Hídrica						
Linha Média / Baixa Tensão						
Sub-Estação						
Posto de Transformação						
Pipeline Multiproduct Sines/Aveiras						

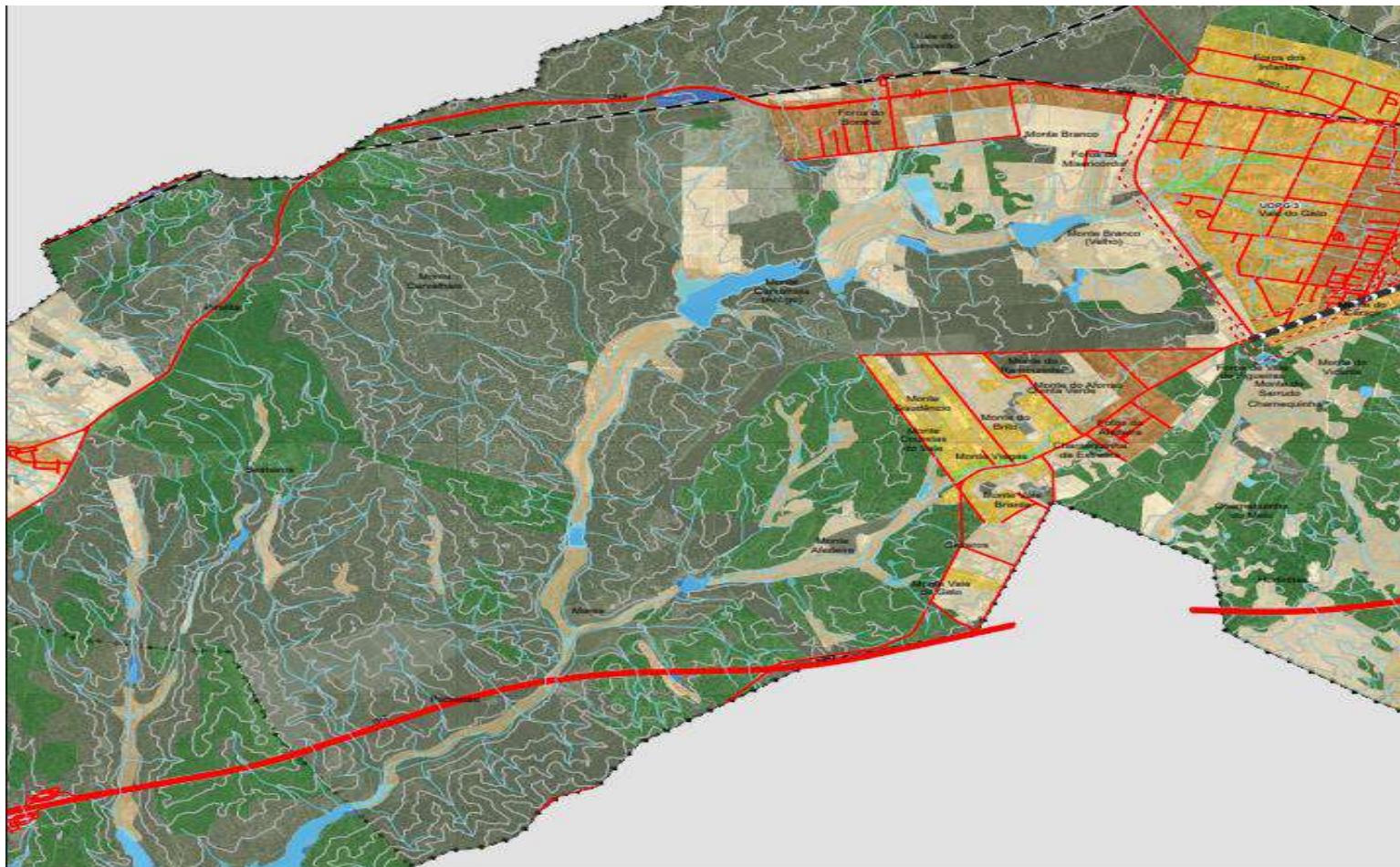


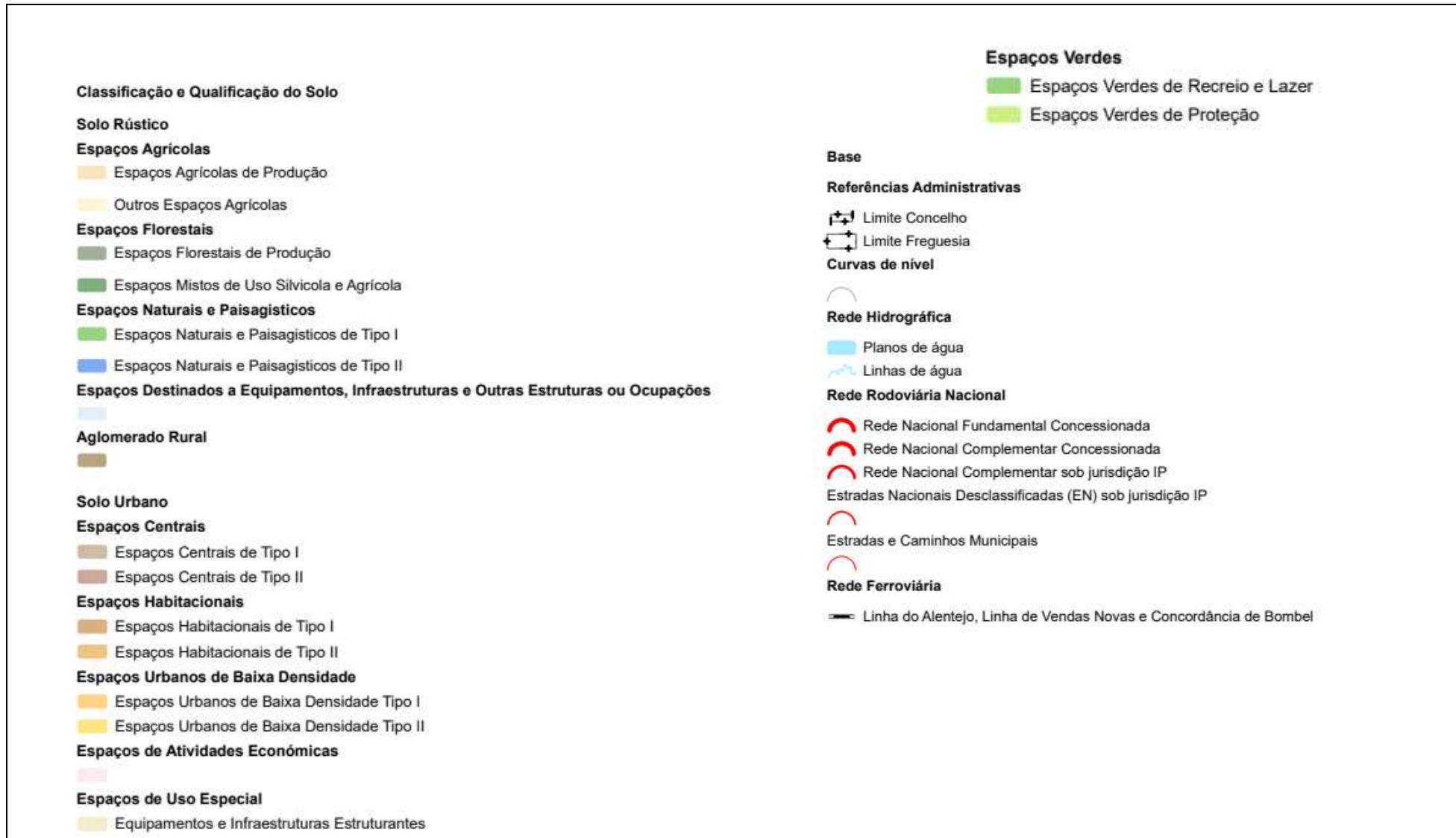
CTI – PT6
Relatório Preliminar
Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas
Planta de Ordenamento PDM Proposto





CTI – PT6
Relatório Preliminar
Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas





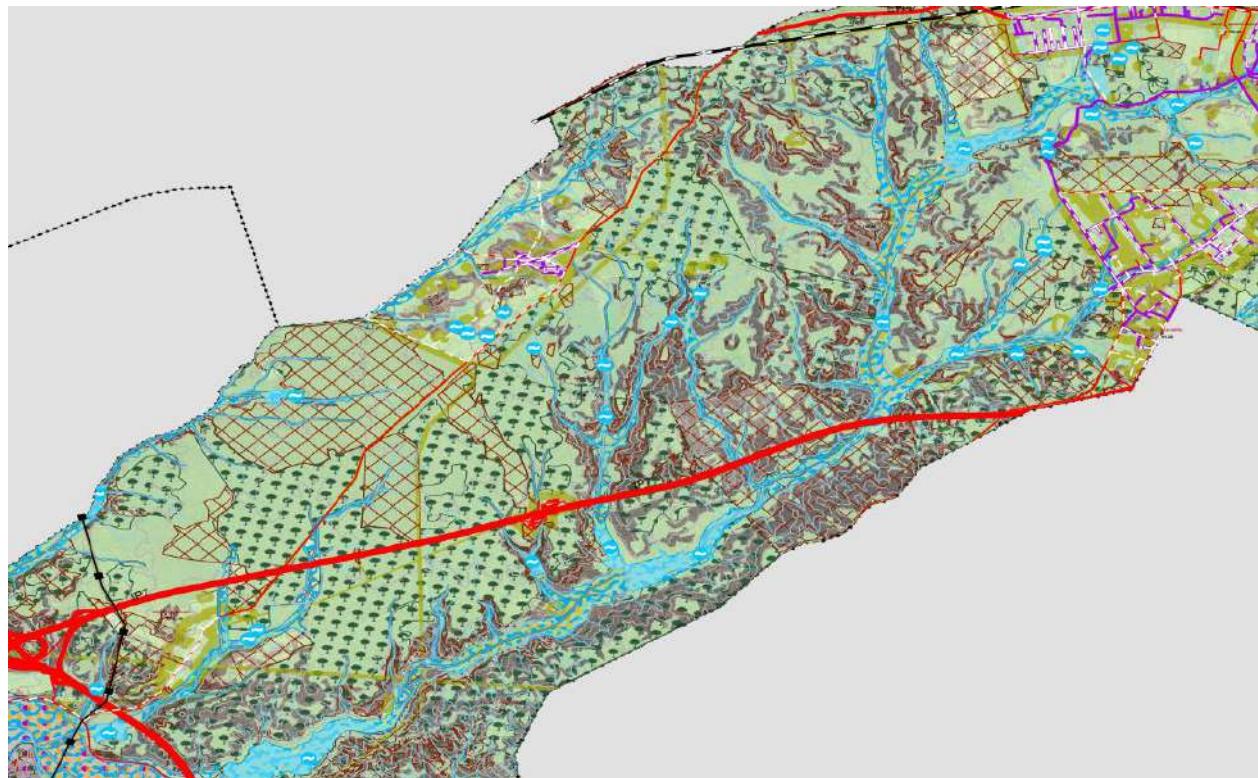


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

Planta de Condicionantes PDM Proposto





Recursos Hídricos

Domínio Público Hídrico

- Leito dos cursos de água não navegáveis e não flutuáveis
- Margem dos cursos de água não navegáveis (10m)
- Zonas ameaçadas pelas cheias
- Captações de águas subterrâneas para abastecimento público
- Zona de Proteção das captações subterrâneas para abastecimento

Recursos Agrícolas e Florestais

- Reserva Agrícola Nacional
- Povoamento de Sobreiros e Azinheiras
- Perigosidade de Incêndio Rural
 - Alta
 - Muito Alta
- Áreas Estratégicas de Mosaicos de Gestão de Combustível
- Rede Secundária de Faixas de Gestão de Combustível

Rede de Pontos de Água

- Pontos de Água

Recursos Ecológicos

- Rede Natura 2000
- Zona Especial de Conservação Estuário do Sado
- Reserva Ecológica Nacional (REN)

Património Edificado

- Património Classificado
 - Imóvel de Interesse Público - Monte Velho do Outeiro de Santo António (Conjunto)
 - Monumento de Interesse Público - Palácio Real de D.João V e Capela Real de Vendas Novas
- Zona Especial de Proteção
- Zona Geral de Proteção

Equipamentos

- Defesa Nacional
- Zona de Servidão Militar

Infraestruturas

- Rede de abastecimento de água
 - Conduta Adutora
 - Distribuição
- Rede de drenagem de águas residuais
 - Coletor de Águas Residuais
- Oleoduto Multiprodutos Sines-Aveiras

Base

Referências Administrativas

- Limite Concelho
- Limite Freguesia

Rede Hidrográfica

- Linhas de água
- Planos de água

Curvas de nível

Rede Rodoviária Nacional

- Rede Nacional Fundamental Concessionada
- Rede Nacional Complementar Concessionada
- Rede Nacional Complementar sob jurisdição IP
- Estradas Nacionais Desclassificadas (EN) sob jurisdição IP
- Estradas e Caminhos Municipais

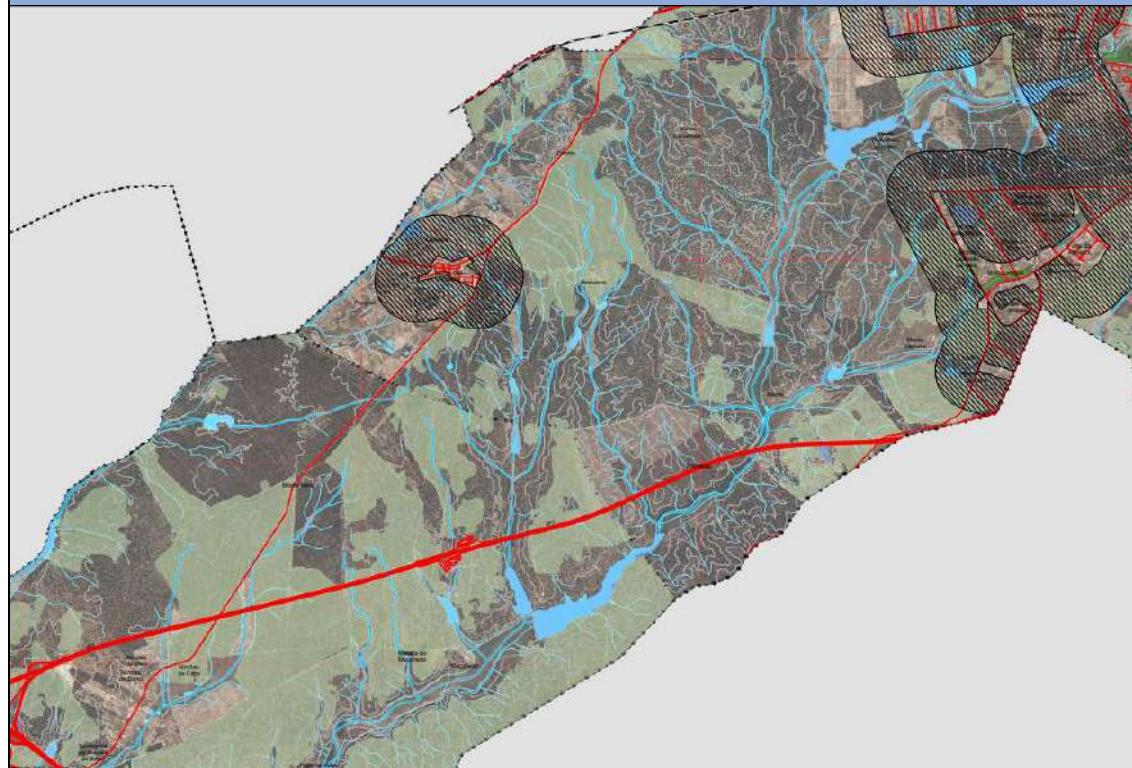


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

Planta EEM PDM Proposto



Área de Intervenção do Plano

Limites Concelho

Áreas Nucleares

Montados

Corredores Ecológicos

Linhões de Água (REN)

Margens das Linhas de Água (REN)

Outros Espaços Naturais

EEM associada aos aglomerados urbanos

Estrutura Ecológica Urbana

Faixas de Proteção aos Aglomerados

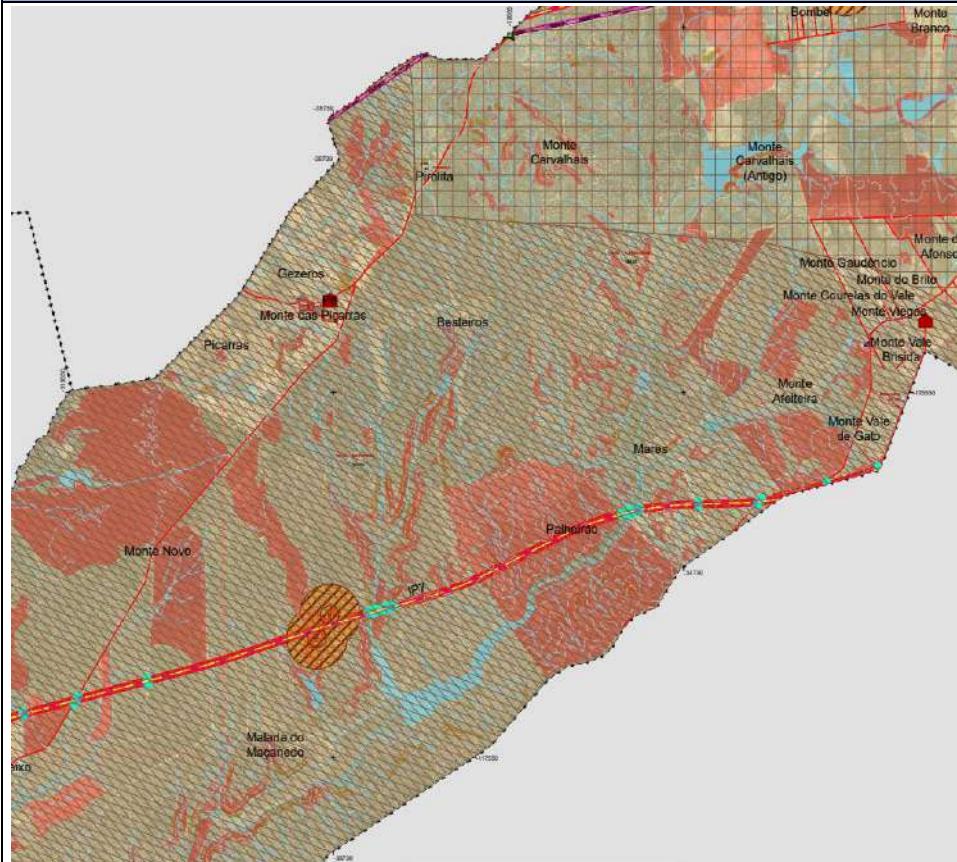


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

Planta de Riscos e Outros Limites PDM Proposto



Riscos

Riscos Naturais

Risco de Cheia ou Inundação

Elevada Suscetibilidade a Cheias

Risco Sísmico

Elevada Suscetibilidade a Sismos

Risco de Movimentos de Massa em Vertentes

Elevada Suscetibilidade de Movimentos de Massa em Vertentes

Riscos Móveis

Risco de Incêndio Florestal (PMDFCI 2018-2028)

Elevado

Muito Elevado

Riscos Tecnológicos

Risco de Acidentes Graves de Transporte

Vias com Maior Suscetibilidade a Acidentes Rodoviários (PMEPC)

Passagens de Nível da Linha Ferroviária (PMEPC)

Corredor do Espaço Aéreo Inferior (G7) (PMEPC)

Suscetibilidade Elevada ao Risco de Transporte de Matérias Perigosas por Via Terrestre (PMEPC)

Risco de Incêndios Urbanos

Locais de Maior Suscetibilidade a Incêndios Urbanos (PMEPC)

Risco de Colapso de Túneis, Pontes ou Viadutos

Locais de Maior Suscetibilidade a Colapso de Viadutos (PMEPC)

Risco de Acidentes Industriais

Estabelecimentos Industriais que Manuseiam Matérias Perigosas (PMEPC)

Postos de Abastecimento de Combustível e Grandes Depósitos ou Armazéns de Gás (PMEPC)

Risco de Acidentes em Locais com Elevada Concentração Populacional

Locais de Concentração Populacional de Maior Dimensão e Vulnerabilidade (PMEPC)

Outros Limites aos Regimes de Uso

Programa Regional de Ordenamento Florestal

Sub-regiões homogéneas

Chamcha do Tejo e Sado

Montados do Alentejo Central

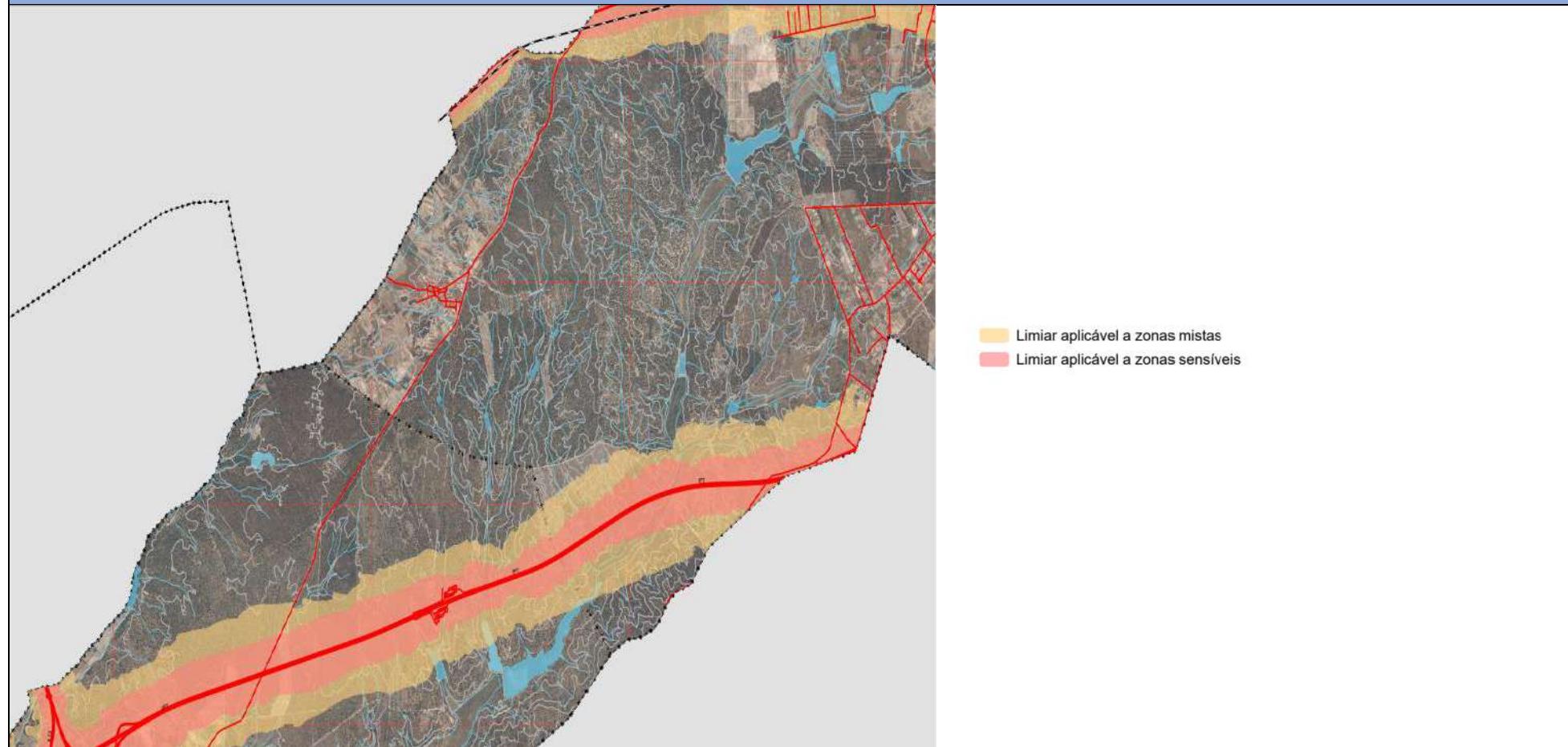


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

Planta de Zonamento Acústico PDM Proposto



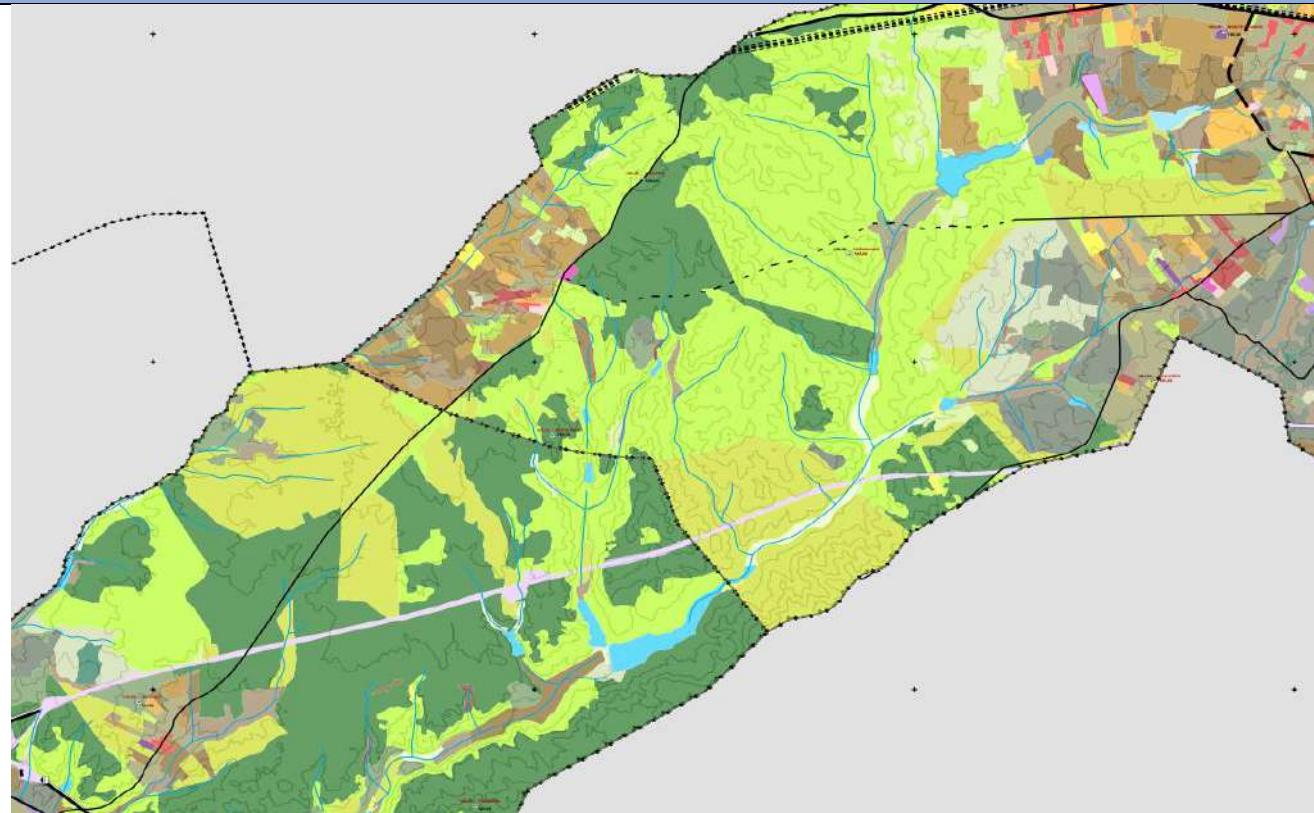


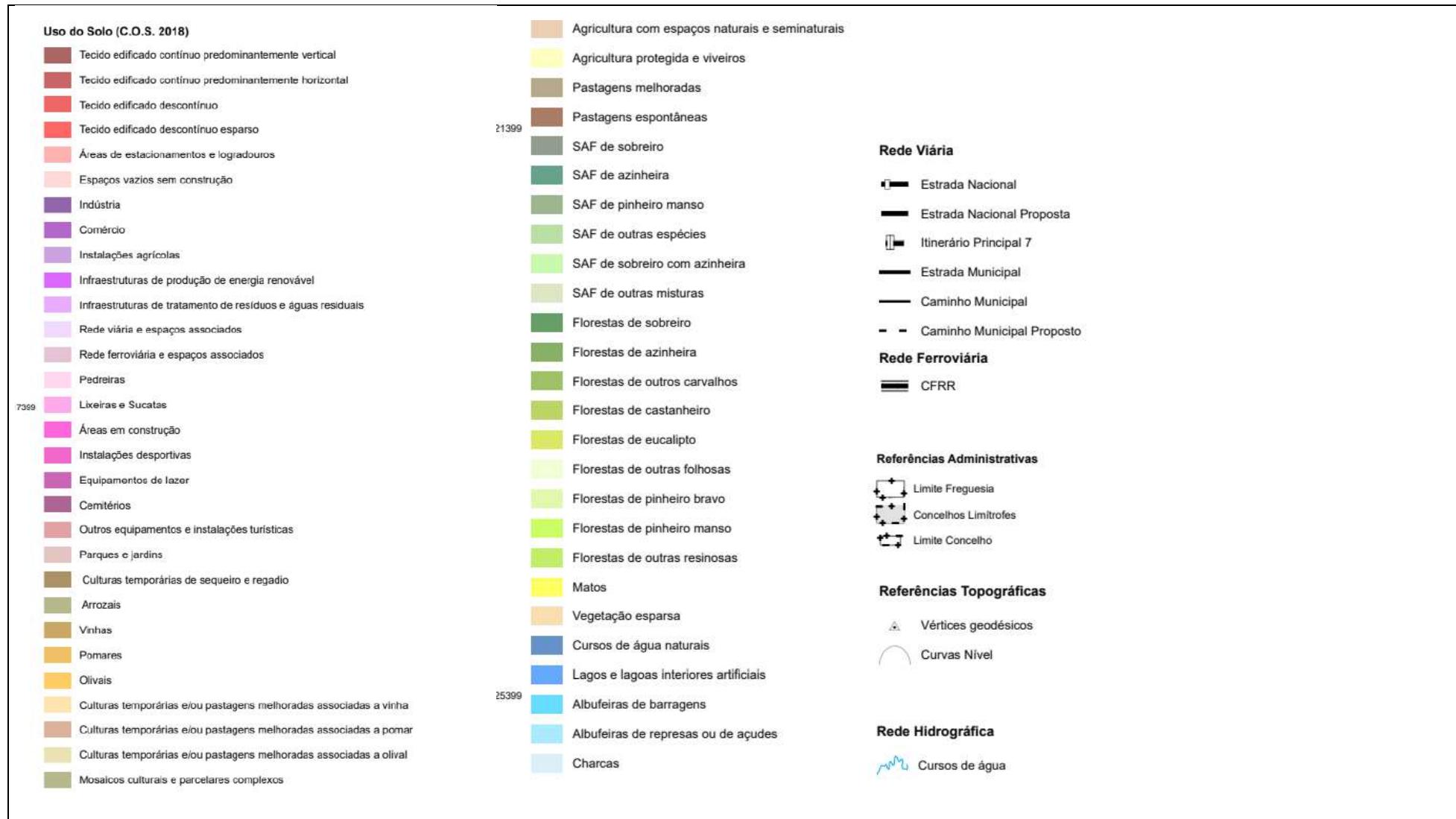
CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

Planta Situação Existente PDM Proposto







CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

Planta Proposta Preliminar de Exclusões da RAN PDM Proposto



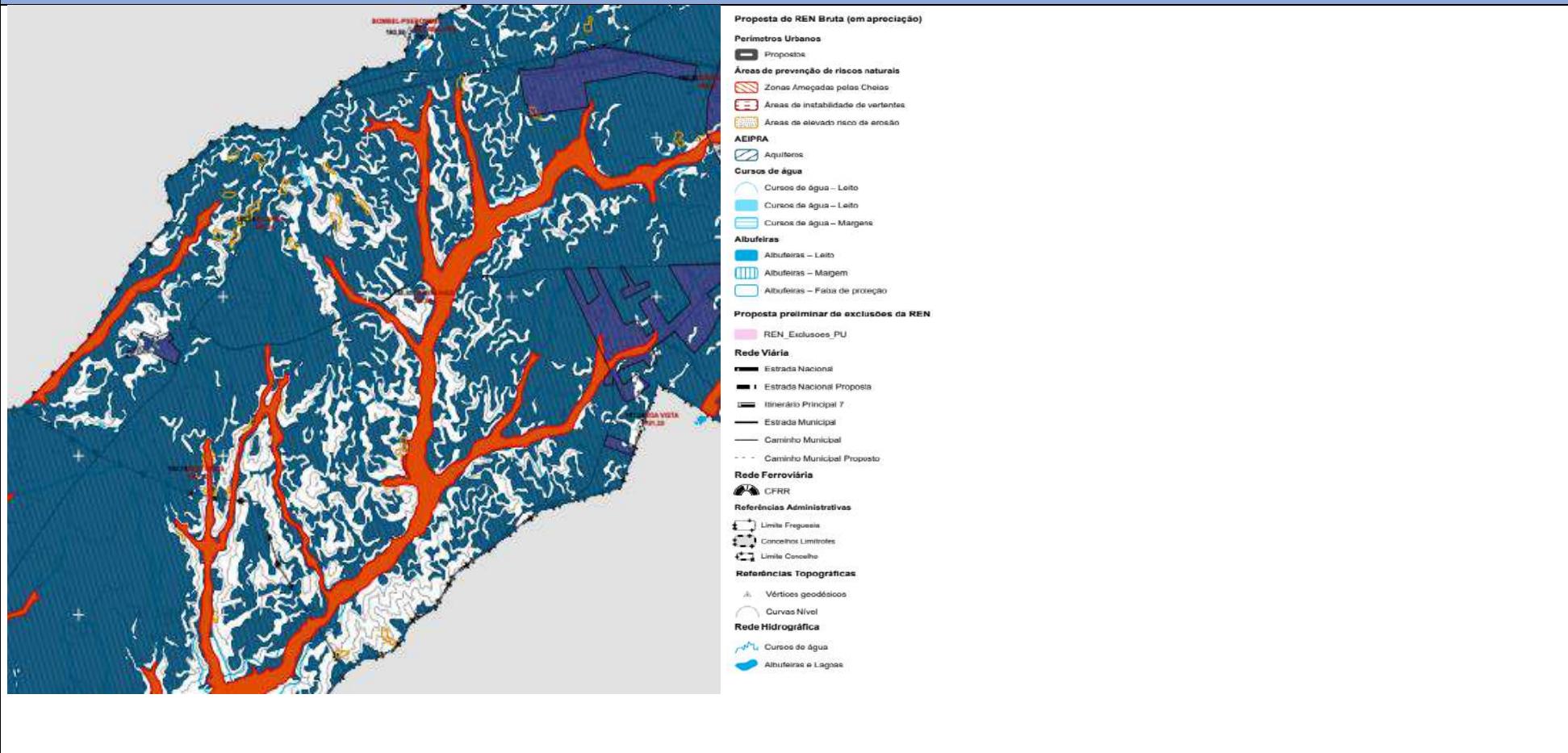


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

Planta Proposta Preliminar de Exclusões da REN PDM Proposto



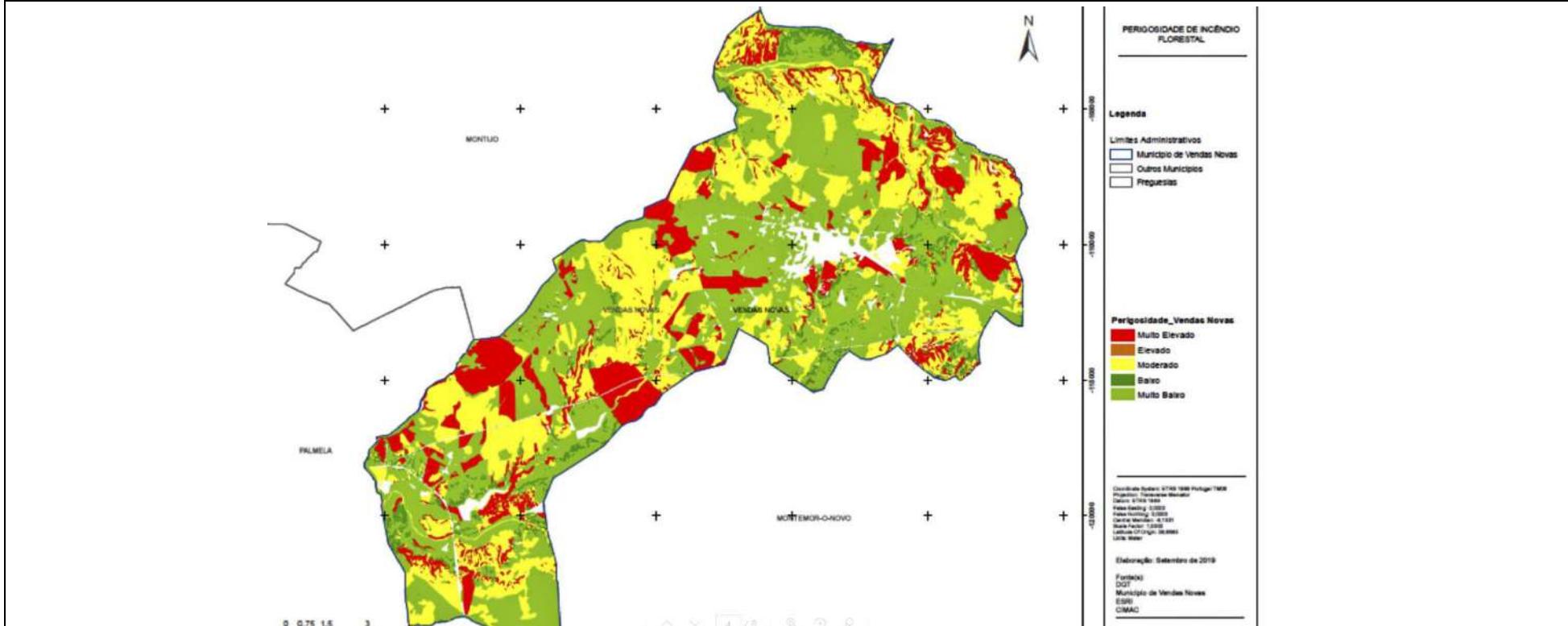


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Pegões/Vendas Novas

PMDFCI Vendas Novas





6. Rio Frio – Poceirão

CTI – PT6 Relatório Preliminar Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão								
Dados Gerais da Localização ⁴⁴⁶								
Designação da Localização	Rio Frio + Poceirão							
Localização	Distrito(s)	Setúbal						
	Concelho(s)	Palmela						
Coordenadas Geográficas da Localização	E: -8.855191 N: 38.687143							
Planeamento Territorial								
Instrumentos de Gestão Territorial Aplicáveis								
Instrumentos de Gestão Territorial Aplicáveis	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)	Em vigor?	Sim, a Lei n.º 99/2019, de 5 de Setembro					
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	Sim, mas não relacionadas com a opção de Rio Frio + Poceirão					
		Em caso afirmativo, quais?	<ul style="list-style-type: none">• Os Desafios Territoriais do PNPOT concorrem para os 17 Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU<ul style="list-style-type: none">○ Desafio # 4.2. Reforçar e integrar redes de acessibilidades e					

⁴⁴⁶ A primeira versão da ficha técnica teve por base a planta anexa ao [Decreto n.º 62/76, de 23 de Janeiro](#), pelo que haviam sido considerados os Municípios de Palmela e de Alcochete abrangidos na localização indicada. Na sequência do envio do polígono base/área de implantação de Rio Frio pela Comissão Técnica Independente, apurou-se, entretanto, que o polígono de implantação proposto abrange apenas o Concelho de Palmela, o que determinou a rectificação do documento e a desconsideração do Conselho de Alcochete.



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão*****de mobilidade***

- O sistema aeroportuário é objecto de uma pressão de tráfego com origem no aumento da procura turística, pelo que é premente reforçar as infra-estruturas existentes no âmbito de uma estratégia a médio/longo prazo, considerando sobretudo o cordão litoral Porto-Lisboa-Faro. Sobressai neste domínio a situação do aeroporto de Lisboa, cujo nível de saturação torna premente a construção de uma nova infra-estrutura aeroportuária na região que permita aliviar a pressão sobre o actual Aeroporto Humberto Delgado. A banalização do transporte aéreo trouxe novas e facilitadas opções de deslocação internacional, mas acentua desigualdades territoriais em face das assimetrias de acessibilidade aos principais aeroportos

- ***Medida # 4.7: Alargar as infra-estruturas físicas de conexão internacional***

- Reforço da capacidade das redes de infra-estruturas, adaptando-as à pressão de tráfego no sistema portuário, através inevitavelmente da construção de novos terminais nos portos de Leixões, Lisboa e Sines, e aeroportuário, nomeadamente através da construção de uma nova infra-estrutura aeroportuária na região de Lisboa que dê resposta rápida à necessidade de alívio do actual Aeroporto



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão

			<p>Humberto Delgado</p> <ul style="list-style-type: none">○ Objectivos Operacionais<ul style="list-style-type: none">▪ Aumentar/adequar/optimizar a capacidade portuária e aeroportuária▪ Melhorar as condições de desenvolvimento dos <i>hubs</i> portuários e aeroportuários● Modelo Territorial<ul style="list-style-type: none">○ O Modelo Territorial previsto no PNPOT <i>"estabelece um compromisso de organização do território reconhecendo o valor dos recursos e da diversidade territorial e antevendo a necessidade de adaptação às mudanças críticas emergentes. Deve por isso traduzir os desafios territoriais enunciados, contribuindo para aumentar a capacidade de resiliência dos diferentes territórios num quadro de coesão territorial"</i>.○ Assim, o Modelo Territorial representa a tradução espacial da estratégia de desenvolvimento do País, para o qual concorre um conjunto de sistemas que irão informar o ordenamento do território. Para tal, o Modelo Territorial apoia-se em cinco sistemas territoriais fundamentais: o Sistema Natural, o Sistema Urbano, o Sistema Social, o Sistema Económico e o Sistema de Conectividade — e identifica, num quadro prospectivo, os territórios especialmente vulneráveis às mudanças críticas, que importam contrariar.○ Releva para efeitos da localização do aeroporto, o Sistema Urbano. Neste sentido, o Sistema Urbano previsto no PNPOT
--	--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão

			<p><i>"baseia-se numa estratégia de reforço do policentrismo enquanto modelo territorial. A construção deste sistema urbano policêntrico deve reforçar o desenvolvimento urbano e a integração entre territórios (relações interurbanas e rurais-urbanas) de forma a atenuar as disparidades socioeconómicas inter e intra-regionais. O reforço horizontal e vertical das interacções no âmbito do sistema urbano depende de uma distribuição de equipamentos e serviços que atenda às especificidades e níveis de especialização de cada um dos espaços urbanos."</i></p> <ul style="list-style-type: none">○ Com efeito, o sistema urbano nacional organiza-se em torno dos seguintes elementos:<ul style="list-style-type: none">j) Os centros urbanos, que estruturam a organização do território e garantem uma oferta diversificada de funções urbanas;k) Os subsistemas territoriais que articulam relacionamentos de proximidade e são o suporte da equidade territorial na prestação de serviços de interesse geral;l) Os corredores de polaridades, que proporcionam o desenvolvimento de eixos favoráveis à cooperação e à integração entre diferentes territórios.● Assim, à luz do sistema urbano do modelo territorial previsto no PNROT a área de localização proposta situa-se num <u>corredor rodoferroviário</u> e encontra-se enquadrada nos <u>subsistemas territoriais a valorizar</u> (i.e., "subsistemas com níveis elevados de
--	--	--	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão

Plano/Programa Regional de Ordenamento do Território (PRPOT)			<p>polarização, morfotipologias urbanas muito diversificadas e problemas de sustentabilidade e mobilidade. São subsistemas que têm um papel crescente na criação de riqueza e onde é imperativo desencadear um planeamento mais integrado e sustentável, com base em estratégias mais colaborativas. A intensificação das deslocações em determinados territórios evidencia a concentração geográfica das oportunidades, do emprego e da oferta de serviços. São subsistemas territoriais com grande capacidade de atracção e que influenciam a configuração do sistema urbano nacional e que, por isso, podem capitalizar as oportunidades de desenvolvimento decorrentes da urbanização”).</p>
	Em vigor?		Sim, o PROT da Área Metropolitana de Lisboa - PROTAML , aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2002
	Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?		Sim, mas não relacionado com a opção em análise
	Em caso afirmativo, quais?	PROT-AML	<ul style="list-style-type: none">• Opções Estratégicas<ul style="list-style-type: none">○ Visão Estratégica – Objectivo Global Para alcançar este objectivo, dando corpo às condições definidas na visão estratégica para a Região de Lisboa e Vale



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão

			<p>do Tejo (RLVT), assumem-se como <u>linhas estratégicas de desenvolvimento para a AML</u>:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Afirmar Lisboa como região de excelência para residir, trabalhar e visitar, apostando na qualificação social, territorial, urbana e ambiental da área metropolitana;▪ Potenciar as inter-relações regionais da AML;▪ Inserir a AML nas redes globais de cidades e regiões europeias atractivas e competitivas;▪ Desenvolver e consolidar as actividades económicas com capacidade de valorização e diferenciação funcional, ao nível nacional e internacional;▪ Promover a coesão social, através do incremento da equidade territorial, da empregabilidade, do aprofundamento da cidadania e do desenvolvimento dos factores da igualdade de oportunidades;▪ Potenciar as condições ambientais da AML. <p>A <u>concretização destas linhas estratégicas</u> assenta, nomeadamente, no reforço das acessibilidades internas e externas (portos, aeroportos e redes transeuropeias).</p> <ul style="list-style-type: none">○ Estratégia territorial<ul style="list-style-type: none">▪ Recentrar a área metropolitana e policentrar a região, nomeadamente, e no que toca a acessibilidades, com um Novo Aeroporto Internacional
--	--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão**

			<ul style="list-style-type: none">• Normas orientadoras<ul style="list-style-type: none">○ Normas Gerais<ul style="list-style-type: none">▪ 1.2 — Orientações sectoriais / 1.2.1.6 – As grandes obras públicas previstas no Plano (por exemplo, o novo aeroporto de Lisboa, a nova travessia do Tejo e as plataformas logísticas) são indutoras de comportamentos do mercado de solos, da urbanização e da construção no sentido de se apropriarem de condições favoráveis nos nichos de mercado criados e das mais-valias introduzidas — desde já com o PROTAML e com a revisão dos PDM e restantes PMOT e, a prazo, com a realização das obras públicas previstas. Assim, importa que a Administração se antecipe, adquirindo, pelo menos, os solos necessários às suas realizações.
	Planos/Programas especiais de ordenamento do território	Em vigor? Quais?	Não
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	N.A.
		Em caso afirmativo, quais?	N.A.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão

	Planos/Programas sectoriais de ordenamento do território	Em vigor? Quais?	Sim, para além de outros instrumentos de gestão de recursos hídricos (<i>vide infra</i>): <ul style="list-style-type: none">• Plano Rodoviário Nacional (PNR), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, rectificado através da Declaração de Rectificação n.º 19-D/98 e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho, e do Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto• Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo (PROF LVT), aprovado pela Portaria n.º 52/2019, de 11 de Fevereiro, rectificado através da Declaração de Rectificação n.º 13/2019 e, posteriormente, através da Declaração de Rectificação n.º 7-A/2022, e alterado pela Portaria n.º 18/2022, de 5 de Janeiro
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	Não
		Em caso afirmativo, quais?	N.A.
	Planos Directores Municipais	De que Concelhos? Em vigor?	Palmela
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o	Não.



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão**

	Outros planos municipais de ordenamento do território	Novo Aeroporto (em geral)?	
		Em caso afirmativo, quais?	N.A.
		Existem procedimentos de dinâmica de planeamento territorial ou medidas preventivas em curso de adopção ou em vigor? Quais?	<p>Segundo consta do sítio da internet do Município de Palmela, “[o] PDMP encontra-se presentemente em revisão, tendo em vista a integração das modificações e desenvolvimentos verificados no território, assim como da incorporação de um vasto conjunto de novas políticas, orientações e legislação diversa”. Todavia, não foi possível encontrar qualquer anúncio relativo à abertura do procedimento de revisão, constando apenas do sítio da internet do Município um “Relatório do Estado de Ordenamento do Território”.</p> <p>Para além disto, não há indícios de que tenham sido iniciados procedimentos de dinâmica de planeamento para estes dois municípios, nem medidas preventivas com impacte na área de implantação do aeroporto.</p>
		Em vigor? Quais?	Não
		Existem Opções de Planeamento Territorial para a Localização e para o Novo Aeroporto (em geral)?	Não
		Em caso afirmativo, quais?	N.A.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão

		Existem procedimentos de dinâmica de planeamento territorial ou medidas preventivas em curso de adopção ou em vigor? Quais?	N.A.
Outros Instrumentos com Implicações Territoriais	Instrumentos de gestão de recursos hídricos (nomeadamente Plano da Água, PGRH, Plano de Gestão de Riscos de Inundações)	Em vigor? Quais?	<p>Sim:</p> <ul style="list-style-type: none">• Plano Nacional da Água, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 76/2016, de 9 de Novembro• Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Sado e Mira (RH6), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/2016 e rectificado através da Declaração de Rectificação n.º 22-B/2016• Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras Oeste (RH5), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/2016 e rectificado através da Declaração de Rectificação n.º 22-B/2016• Plano de Gestão de Riscos de Inundações da Região Hidrográfica do Sado e Mira (RH6), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 51/2016 e rectificado através da Declaração de Rectificação n.º 22-A/2016• Plano para a Aquicultura em Águas de Transição para Portugal Continental aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão

			n.º 76/2022 e rectificado através da Declaração de Rectificação n.º 28-A/2022
		Há algum impacto para o projecto do Novo Aeroporto?	Não
	Instrumentos de ordenamento do espaço marítimo nacional	Em vigor? Quais?	Não
		Há algum impacto para o projecto do Novo Aeroporto?	N.A.
Regime de Uso do Solo			
Regime de uso do solo	Classificação do solo (PDM)	PDM de Palmela: Solo Rústico (cf. Planta de Ordenamento) PDM de Palmela (cf. Planta de Ordenamento):	
	Qualificação do solo (PDM)	<ul style="list-style-type: none">• Espaços Naturais<ul style="list-style-type: none">○ Às operações e usos em Espaços Naturais são aplicáveis as regras estabelecidas no Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional (cf. artigo 22.º do PDM)• Espaços Florestais<ul style="list-style-type: none">○ Os espaços florestais são constituídos pelas manchas florestais de maior relevância no município — valor patrimonial ou contributo económico —, compreendendo as seguintes espécies: sobreiro, pinheiro-bravo, pinheiro-manso e eucalipto. Nas áreas de que trata o presente artigo, sem prejuízo do disposto na legislação sobre a Reserva Ecológica	



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão

		<p>Nacional, são proibidas todas as acções que diminuam ou destruam as suas potencialidades. Nomeadamente, é interdito o derrube de árvores, para além do estritamente necessário à exploração florestal ou à construção dos edifícios e equipamentos complementares a ela associados (incluindo residência do proprietário), e à actividade turística nas condições previstas no presente Regulamento (cf. artigo 18.º do Regulamento do PDM)</p> <ul style="list-style-type: none">• Espaços Agro-Florestais⁴⁴⁷ (a Norte e a Este, contíguo à área de intervenção do PDM de Alcochete) <p>PDM de Alcochete: Integrado na Zona Especial de Protecção (“ZEP”) da Olaria Romana/Zona Arqueológica do Porto dos Cacos (cf. Planta de Ordenamento e planta anexa à Portaria n.º 591/2011)</p> <ul style="list-style-type: none">○ Nos termos do disposto no Regulamento do PDM, a <i>“zona arqueológica de Porto dos Cacos constitui um importante complexo industrial da época romana — vários fornos, estruturas diversas e uma necrópole, de que se desconhece ainda a dimensão real e que indica a existência de um povoamento constante e por um largo período de tempo, entre os séculos I e VII”</i> (cf. artigo 66.º n.º 3).
--	--	---

⁴⁴⁷ A partir da Planta de Ordenamento não se consegue precisar a categoria (I, II ou III).



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão**

		<ul style="list-style-type: none">○ A Olaria Romana do Porto dos Cacos, sita na Herdade do Rio Frio, freguesia e concelho de Alcochete, distrito de Setúbal – a qual se situa na Zona Arqueológica do Porto dos Cacos – foi ainda classificada como sítio de interesse público (SIP) pela Portaria n.º 591/2011, fixando-se ainda uma ZEP na sua envolvente.
	Outras condicionantes (que não sejam servidões e restrições de utilidade pública) decorrentes de PDM, PU ou PP (nestes últimos, se aplicáveis)	PDM de Palmela (cf. Planta de Condicionantes): <ul style="list-style-type: none">• Linha Ferroviária• Estrada Regional (ER5)• Ruído (cf. 26.º do PDM)
Servidões e Restrições de Utilidade Pública		
Condicionantes (v.g., Reserva Ecológica Nacional, Reserva Agrícola Nacional, Servidões Rodoviárias, etc.) e respectivas implicações	Reserva Ecológica Nacional (nomeadamente, por força das Linhas de Água)	Áreas em Reserva Ecológica Nacional (“REN”), embora a Planta de Condicionantes não qualifique a tipologia REN. De qualquer modo, e em termos gerais, a REN abrange ecossistemas costeiros e ecossistemas interiores que integram todas as áreas indispensáveis à estabilidade ecológica do meio e à utilização racional dos recursos naturais, sendo um instrumento fundamental do ordenamento do território. Nos solos da REN são proibidas todas as acções que diminuam ou destruam as suas funções e potencialidades, nomeadamente vias de comunicação e acessos, construção de edifícios, operações de loteamento, aterros e escavações, destruição do coberto vegetal e vida animal. Poderão ser admitidas algumas utilizações e ocupações na área da REN, a definir em diploma regulamentar.
	Reserva Agrícola Nacional	Áreas em Reserva Agrícola Nacional (“RAN”), embora a Planta de Condicionantes não qualifique a tipologia RAN.



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão

		<p>De qualquer modo, e em geral, as áreas da RAN devem ser afectas à actividade agrícola e são áreas <i>non aedificandi</i>, numa óptica de uso sustentado e de gestão eficaz do espaço rural. São interditas todas as acções que diminuam ou destruam as potencialidades para o exercício da actividade agrícola das terras e solos da RAN. Podendo, contudo, as utilizações não agrícolas de áreas integradas na RAN só podem verificar-se quando, cumulativamente, não causem graves prejuízos para os objectivos a que se refere o artigo 4.º e não exista alternativa viável fora das terras ou solos da RAN, no que respeita às componentes técnica, económica, ambiental e cultural, devendo localizar-se, preferencialmente, nas terras e solos classificados como de menor aptidão, e quando estejam em causa:</p> <p>(...)</p> <p>I) Obras de construção, requalificação ou beneficiação de infra-estruturas públicas rodoviárias, ferroviárias, aeroportuárias, de logística, de saneamento, de transporte e distribuição de energia eléctrica, de abastecimento de gás e de telecomunicações, bem como outras construções ou empreendimentos públicos ou de serviço público.</p> <p>3 - Compete aos membros do Governo responsáveis pelas áreas do ordenamento do território, do desenvolvimento rural e da tutela respectiva aprovar, por portaria, os limites e as condições a observar para a viabilização das utilizações referidas no n.º 1, após audição das entidades regionais da RAN.</p>
--	--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão**

	<p>Servidão Ferroviária</p>	<p>O Regulamento do PDM prevê o seguinte: Para a rede de infra-estruturas ferroviárias existente e prevista para o município são estabelecidas as seguintes faixas de protecção: a) Interdição da construção de qualquer natureza ou plantação de árvores à distância inferior a 10 m, medida para um e outro lado da aresta superior da escavação ou da aresta inferior do talude, do aterro ou da borda exterior dos fossos do caminho; b) Interdição à construção de edifícios destinados à utilização industrial à distância inferior a 40 m medida conforme definido na alínea anterior (cf. artigo 24.º).</p> <p>Aplicam-se, ainda, as disposições constantes do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de Novembro, que estabelece o regime jurídico dos bens do domínio público ferroviário.</p>
	<p>Povoamentos Florestais de Sobreiro, Pinheiro Manso, Eucalipto e Outras Folhosas Povoamentos Mistos Por Espécie Dominante de Sobreiro, Pinheiro Manso</p>	<p>Aplica-se o disposto no Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio – alterado pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho –, que estabeleceu medidas de protecção ao sobreiro, entre as quais que o corte ou arranque de sobreiros e azinheiras, em povoamento ou isolados, carece de autorização, sem prejuízo da apresentação das declarações de imprescindível utilidade pública ou de relevante e sustentável interesse para a economia local, quando a natureza das conversões as exija (cf. artigo 3.º).</p>
	<p>Plano Intermunicipal de Defesa da Floresta Contra Incêndios dos Municípios de Palmela, Sesimbra e Setúbal</p>	<p>Tendo em conta as Plantas de Perigosidade de Incêndio Florestal e de Ocupação do Solo do PIMDFCI:</p> <ul style="list-style-type: none">• Perigosidade de Incêndio Florestal: Muito Baixo, Baixo e Médio• Ocupação de Solo: Agrícola, Floresta e Superfícies Aquáticas/Águas Interiores



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão**

		<p>Para uma análise do regime jurídico aplicável <i>vide</i> ponto “2.r) Sistema de defesa contra fogos rurais” do Relatório Preliminar.</p>
	Servidão de marco geodésico	<p>Na opção em análise encontra-se um marco geodésico (previsto na Planta de Ordenamento, embora o Regulamento do PDM não o refira), o qual é destinado a assinalar pontos fundamentais nas cartas de levantamentos topográficos, devendo ser protegido por forma a garantir a sua visibilidade.</p> <p>Nos termos da legislação aplicável, encontra-se vedada a realização de plantações, construções e outras obras ou trabalhos de qualquer natureza que impeçam a visibilidade das direcções dos marcos geodésicos dentro da zona de respeito que será constituída por uma zona circunjacente ao sinal, nunca inferior a 15 m de raio (cf. artigo 22.º, n.ºs 1 a 4 do Decreto-Lei n.º 143/82, de 26 de Abril).</p>
Notas complementares	<p>No centro da localização, encontra-se a Albufeira de Venda Velha e a Barragem de Vinte e Dois</p> <ul style="list-style-type: none">• Albufeira de Venda Velha:<ul style="list-style-type: none">○ Embora não se encontre abrangida por qualquer Plano de Ordenamento de Águas Públicas, a Barragem da Venda Velha constitui uma albufeira de utilização livre, nos termos e para os efeitos Decreto-lei n.º 107/2009, de 15 de Maio, na redacção em vigor, enquadramento confirmado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA) – na ausência de Plano de Ordenamento, aplica-se o regime de utilização estabelecido nos artigos 17.º, 22.º e 25.º do referido diploma. De realçar que a Albufeira da Barragem da Venda Velha foi classificada como albufeira de utilização livre, nos termos do Decreto-Regulamentar n.º 3/2002, publicado no Diário da República n.º 29/2002, Série I-B de 2002-02-04, e da Portaria n.º 522/2009.	



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão**

- A realização de actos e actividades na Zona de Influência da Barragem da Venda Velha implicará a intervenção da Administração da Região Hidrográfica, hoje integrada na APA;
- Mais precisamente, importa ter em consideração os seguintes condicionamentos à edificação e uso do solo na Zona Terrestre de Protecção da Albufeira [i.e., a faixa, medida na horizontal, com a largura de 500 m, contados a partir da linha do nível de pleno armazenamento no caso das albufeiras de águas públicas, e da linha limite do leito, a jusante – cf. artigos 3.º, alínea x) e 12.º do Decreto-Lei n.º 107/2009, de 15 de Maio:
 - Sujeição a parecer prévio vinculativo da ARH competente (cf. artigo 20.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 107/2009), num conjunto vasto de situações, incluindo a realização de quaisquer operações urbanísticas, operações de loteamento e obras de demolição;
 - Na Zona Reservada da Zona Terrestre de Protecção [a faixa, medida na horizontal, com a largura de 100 m, contados a partir da linha do nível de pleno armazenamento no caso das albufeiras de águas públicas, e da linha limite do leito – cf. artigos 3.º, alínea v) e 13.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 107/2009]:
 - Interdição de realização de operações de loteamento e obras de urbanização, obras de construção, obras de ampliação, abertura de novas vias de comunicação ou de acesso ou a ampliação das vias existentes sobre as margens, instalação ou ampliação de campos de golfe, etc. (cf. artigo 21.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 107/2009)
 - Além de tais condicionantes, na Zona Reservada da Zona Terrestre de Protecção, resulta ainda do artigo 25.º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 107/2009, a proibição de ampliação dos perímetros urbanos definidos nos planos municipais de ordenamento do território eficazes à data de entrada em vigor do referido decreto-lei, nem a criação de novos perímetros, zonas, aglomerados ou núcleos urbanos, turísticos ou industriais.
- Barragem de Vinte e Dois
 - Não é identificada como sendo uma Albufeira de Águas Públicas



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão**

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">○ A única menção à barragem consta do Plano de Gestão de Região Hidrográfica 3.º ciclo 2022/2027 [Tejo e Ribeiras do Oeste (RH5A)] referindo que a programação física e financeira das medidas é da responsabilidade dos “<i>proprietários e concessionários da barragem</i>”. |
|--|--|

Compromissos urbanísticos pré-existentes

Existência de operação urbanística objecto de controlo prévio ou outro compromisso urbanístico relevante a considerar	Não temos conhecimento.
Tipo(s) de operação urbanística em causa	N.A.
Grau de consolidação de direitos urbanísticos	N.A.

Questões prediais relevantes

Identificação clara da localização do NAL e acessibilidades e dos prédios afectados?	Sim, relativamente à identificação da localização e acessibilidades da OE. Em relação à clara identificação dos prédios afectados e conforme referido <i>infra</i> , conseguimos identificar parcialmente os prédios afectados através do Cadastro Geométrico da Propriedade Rústica da Direcção-Geral do Território.
Área em Domínio Público ou em Domínio Privado Estadual ou Municipal?	Sim, existem áreas na delimitação proposta que estão compreendidas no Domínio Público.
Tipo de Domínio Público em Causa?	Domínio público lacustre e fluvial [cf. artigo 5.º, alínea e) da Lei n.º 54/2005], que comprehende as albufeiras criadas para fins de utilidade pública, nomeadamente produção de energia eléctrica ou irrigação, com os respectivos leitos Domínio público estadual rodoviário (ER5)
Existência de reivindicação de propriedade privada?	Não temos conhecimento.
Termos do ingresso no domínio público ou privado (v.g., expropriações, cedências urbanísticas, doações ou outros acordos para transferência de propriedade)	Não temos conhecimento.



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão**

Expropriações (incluindo expropriações amigáveis) realizadas há menos de 20 anos	Tendo em conta a informação disponível, não se encontra informação sobre a existência de expropriações realizadas há menos de 20 anos.
Necessidade de expropriação de terrenos particulares?	Sim. <i>Infra</i> , deixamos a referência aos prédios que identificámos através da consulta do Cadastro Geométrico da Propriedade Rústica da Direcção-Geral do Território.
Necessidade de imposição de servidões administrativas em terrenos particulares?	Sim, desde logo as servidões aeronáuticas, nos termos das especificações do Capítulo 4 do Anexo 14 à convenção da “International Civil Aviation Organisation”. Não obstante, parece encontrar-se em vigor o Decreto n.º 62/76, de 23 de Janeiro, que aprovou uma servidão aeronáutica sobre os “ <i>terrenos adjacentes ao Aeroporto de Rio Frio abrangidos na planta anexa ao (...) diploma e que dele faz parte integrante</i> ” (cf. artigo 1.º do Decreto n.º 62/76). Resulta ainda do referido Decreto o seguinte: <ul style="list-style-type: none">• Na área sujeita a servidão é estabelecida uma zona geral de protecção, que compreende as seguintes zonas diferenciadas (cf. artigo 2.º):<ul style="list-style-type: none">○ Zona 1 (de ocupação) – área de terreno destinada às instalações do aeroporto resultantes do cumprimento do plano director do seu desenvolvimento (não foi possível encontrar este diploma);○ Zona 2 (1.ª zona de protecção) – área de terreno exterior à zona 1, com largura de 1 km, medido em toda a extensão a partir do limite da zona de ocupação;○ Zona 3 (2.ª zona de protecção) – área de terreno exterior à zona 2, com a largura de 2 km, medida em toda a extensão a partir do limite exterior da 1-ª zona de protecção;○ Zona 4 (zona de protecção de rádio-ajudas) – totalmente contida na zonal geral de protecção.• Em matéria de condicionantes, são definidos os seguintes:<ul style="list-style-type: none">○ Proibição de execução dos seguintes trabalhos e actividades, sem a autorização da (antiga) Direcção Geral da Aeronáutica Civil (hoje, ANAC), que não abranjam as obras de conservação de edificações existentes (cf. artigo 3.º, nºs 1 e 2):<ul style="list-style-type: none">▪ Construções de qualquer natureza, mesmo que sejam enterradas, subterrâneas ou aquáticas;▪ Alterações de qualquer forma, por meio de escavações ou aterros, do relevo e da configuração do solo;



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão

- Vedações, mesmo que sejam de sebe e com divisórias de propriedades;
- Plantações de árvores de arbustos;
- Depósitos permanentes ou temporários de materiais explosivos ou perigosos que possam prejudicar a segurança da organização ou das instalações do aeroporto;
- Levantamento de postes, linhas ou cabos aéreos de qualquer natureza;
- Montagem de quaisquer dispositivos luminosos;
- Montagem e funcionamento de aparelhagem eléctrica que não seja de uso exclusivamente domésticos;
- Quaisquer outros trabalhos que possam prejudicar a segurança da organização ou das instalações ou ainda a execução das missões que competem ao aeroporto.

- Na 2.ª zona de protecção:

- São permitidas as construções isoladas e outros trabalhos que não infrinjam as normas de desobstrução (cf. artigo 4.º, n.º 1);
- No entanto, sem prévia autorização da ANAC, são proibidas as seguintes actividades (cf. artigo 4.º, n.º 2):
 - Alterações de qualquer forma, por meio de escavações ou aterros, do relevo e da configuração do solo;
 - Plantações de árvores e arbustos, constituindo bosques ou matas;
 - Construção de áreas urbanizadas ou centros industriais;
 - Outros trabalhos ou actividades que possam prejudicar a segurança da organização ou das instalações do aeroporto e das missões que lhe competem.

- Em toda a zona geral de protecção fica proibido, sem licença prévia da ANAC, o lançamento para o ar de projéctéis ou objectos susceptíveis de porem em risco a segurança da navegação aérea (incluindo fogos de artifício e outros), bem como a execução de todas as construções, instalações ou quaisquer actividades que possam conduzir à criação de interferências nas comunicações rádio avião-aeroporto ou produzir poeiras ou fumos susceptíveis de alterarem as condições de visibilidade (cf. artigo 5.º).



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão

- Na área sujeita a servidão é estabelecida uma superfície geral de desobstrução constituída pelas seguintes zonas parcelares (cf. artigo 6.º):
 - Zona A - Superfície horizontal com a cota de 64 m em relação ao nível médio das águas do mar limitada por um contorno resultante da intersecção com uma superfície de geratriz vertical e cuja directriz é uma linha formada de troços rectilíneos ligados por curvas, que, envolvendo o conjunto das pistas, fica afastada 5 km dos pontos mais exteriores desse conjunto;
 - Zona B - Superfície cónica ligando o contorno da zona A com uma linha exterior paralela àquele contorno e dele afastada em planta 2 km, com uma inclinação uniforme estendendo-se das cotas 64 m a 164 m (1/20);
 - Zona C - Superfície abrangendo o conjunto da maioria dos corredores de aterragem e descolagem, rectos e curvos, a estabelecer para norte das pistas, estendendo-se do bordo da superfície horizontal dos 64 m até uma linha que envolve os limites desses corredores, a 15 km dos extremos das correspondentes pistas. Esta superfície tem um primeiro troço correspondente à superfície cónica modificada, com inclinação uniforme de 64 m até 164 m e um segundo troço com inclinação correspondente à variação das cotas desde 164 m a 320 m (2%);
 - Zona D - Superfície abrangendo o conjunto da maioria dos corredores de aterragem e descolagem, rectos e curvos, a estabelecer para sul das pistas, estendendo-se do bordo da superfície horizontal dos 64 m até uma linha que envolve os limites desses corredores, a 15 km dos extremos das correspondentes pistas. Esta superfície tem um primeiro troço correspondente à superfície cónica modificada, com inclinação uniforme de 64 m até 164 m, e um segundo troço com inclinação correspondente à variação da cota desde 164 m até 320 m;
 - Zona E - Superfície abrangendo os corredores de descolagem, curvos, que não ficaram totalmente contidos na zona C, estendendo-se desde o bordo exterior da superfície cónica até um alinhamento recto perpendicular ao seu eixo, situado a 15 km do extremo norte da pista 2, com uma inclinação uniforme variando de 280 m até 320 m;



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão

	<ul style="list-style-type: none">▪ Zona F - Superfície correspondente a um corredor de descolagem que não ficou totalmente abrangido na zona D, cujo bordo extremo fica situado a 15 km do extremo sul da pista n.º 1 e que tem uma inclinação segundo o seu eixo de 2%, com uma cota de 320 m no seu bordo final;▪ Zona G - Superfície correspondente a um corredor de descolagem que não ficou totalmente contido na zona D e que tem uma inclinação uniforme de 2%, com uma cota de 320 m no seu bordo final;▪ Zona H - Superfície horizontal, com a cota de 164 m, que confina com o limite exterior da superfície cónica e se estende até 15000 m do ponto de referência (M = - 58921; P = - 160342).○ Dentro das zonas A a B referidas no ponto anterior não é permitida a existência de quaisquer plantações, estruturas, fios ou cabos aéreos e outros obstáculos, fixos ou móveis, cujas alturas excedam as cotas nelas indicadas para as zonas em patamar ou as calculadas para as zonas de cota variável, considerando uniforme a inclinação destas dentro dos limites assinalados para cada uma (cf. artigo 7.º, n.º 1).○ Na área da zona G referida no artigo 6.º poderão ser consentidas, mediante autorização da ANAC, estruturas ou outros acidentes que ultrapassem a cota de 164 m, devidamente assinalados com marcas e luzes, desde que de tal não resulte perigo para a segurança das operações aéreas (cf. artigo 7.º, n.º 2).○ Dentro da área de desobstrução e nos corredores de aproximação das pistas, embora não se excedam as cotas dos obstáculos admitidas, são proibidos, sem prévia autorização, o estabelecimento de locais onde haja concentração de público e a construção de escolas, igrejas, hospitais, abarracamentos e aglomerados de habitações (cf. artigo 8.º).○ Os proprietários ou utentes de quaisquer obstáculos existentes dentro das áreas abrangidas pelo decreto poderão ser obrigados a estabelecer, operar e manter à sua custa as marcas e luzes que se tornem necessárias para indicar aos pilotos dos aviões a presença desses obstáculos, se isso for imposto por razões de segurança aérea (cf. artigo 9.º).● Compete ao Conselho de Administração da ANAC a fiscalização e autorização de trabalhos nas zonas sujeitas a servidão, bem como ordenar a demolição de obras nos casos previstos na lei e aplicar administrativamente as multas pelas infracções verificadas (cf. artigo 10.º).
--	--



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão**

	<ul style="list-style-type: none">• As autorizações previstas no Decreto n.º 62/76 deverão ser solicitadas ao presidente do Conselho de Administração da ANAC, por intermédio das câmaras municipais respectivas, mediante o envio de um exemplar do projecto da obra que se pretende realizar e de uma planta de localização à escala de 1:5000, devidamente referenciada por coordenadas (cf. artigo 11º, n.º 1).• As autorizações da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil deverão ser sempre precedidas de parecer do Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa (desconhecemos quem lhe sucedeu nestas funções) e, quando se trate de implantação de possíveis obstáculos nas áreas de sobreposição com a servidão da Base Aérea n.º 6, Montijo, também do Estado-Maior da Força Aérea (cf. artigo 11º, n.º 2).Das decisões tomadas pelo Conselho de Administração da ANAC, quer relativamente à concessão de autorização para a execução de trabalhos e outras actividades, quer ainda relativamente à demolição de obras, cabe recurso hierárquico para o Secretário de Estado dos Transportes e Comunicações (cf. artigo 12.º).
Identificação clara dos terrenos dos particulares?	Através da consulta do Cadastro Geométrico da Propriedade Rústica da Direcção-Geral do Território, é possível observar que na área de delimitação da OE constam os seguintes prédios rústicos: <ul style="list-style-type: none">• 101 (1D6 / 150806 / 13916773 m²)• 62 (1D7 / 150806 / 4155689 m²)

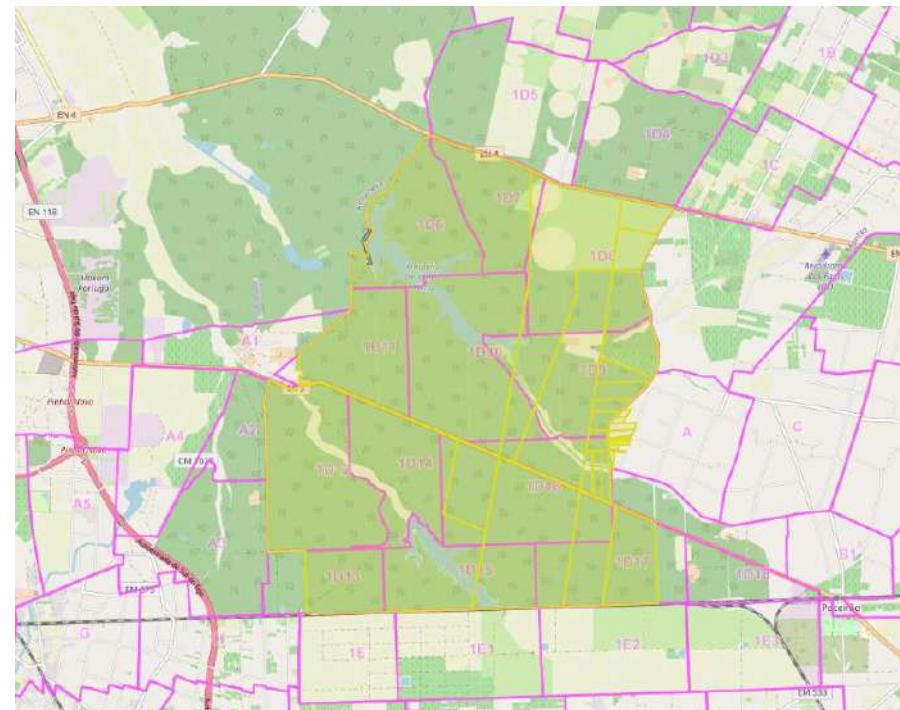


CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão

- 63 (1D8 / 150806 / 3075881 m²)
- 91 (1D12 / 150806 / 11480933 m²)
- 93 (1D16 / 150806 / 987238 m²)
- 64 (1D15 / 150806 / 3529786 m²)
- 53 (1D16 / 150806 / 1220577 m²)
- 79 (1D16 / 150806 / 121395 m²)
- 80 (1D16 / 150806 / 122213 m²)
- 81 (1D16 / 150806 / 121430 m²)
- 78 (1D9 / 150806 / 122601 m²)
- 77 (1D9 / 150806 / 121774 m²)
- 76 (1D9 / 150806 / 122588 m²)
- 74 (1D9 / 150806 / 243918 m²)
- 75 (1D9 / 150806 / 245403 m²)
- 73 (1D8 / 150806 / 1273684 m²)
- 51 (1D8 / 150806 / 406556 m²)
- 72 (1D8 / 150806 / 400354 m²)
- 6 (A / 150806 / 21293 m²)
- 51 (A / 150806 / 22058 m²)
- 141 (A / 150806 / 58712 m²)
- 142 (A / 150806 / 52614 m²)
- 143 (A / 150806 / 10435 m²)
- 144 (A / 150806 / 11209 m²)
- 192 (A / 150806 / 24049 m²)
- 193 (A / 150806 / 13906 m²)





CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão**

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• 195 (A / 150806 / 10452 m²)• 189 (A / 150806 / 14711 m²)• 188 (A / 150806 / 6753 m²)• 56 (1D17 / 150806 / 1281898 m²) |
|--|--|

Todavia, através da mera consulta ao Cadastro Geométrico da Propriedade Rústica da Direcção-Geral do Território não é possível fazer a correspondência desses prédios (*i*) com a descrição predial em causa e, por sua vez, (*ii*) com o respectivo proprietário.

Notas Complementares

Notas complementares	<p>1. Desafectação do domínio público hídrico:</p> <ul style="list-style-type: none">• Na área de implantação do NAL, encontra-se uma Albufeira de Águas Públicas Classificada, em áreas de domínio público hídrico, da titularidade do Estado (cf. artigo 6.º da Lei n.º 54/2005), cuja administração compete à Administração de Região Hidrográfica do Tejo e Oeste.• Para o efeito, será necessário proceder à desafectação, mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças, pela área a que o imóvel está afecto e pela área da defesa nacional, do domínio público hídrico da parcela do leito ou da margem que deva deixar de ser afecto exclusivamente ao interesse público do uso das águas que serve, passando a mesma, por esse facto, a integrar o património do ente público a que estava afecto (cf. artigo 19.º da Lei n.º 54/2005). <p>2. Desafectação do domínio público estadual rodoviário:</p> <ul style="list-style-type: none">• Os bens do domínio público rodoviário do Estado que se pretende que deixem de estar afectos à função rodoviária, nomeadamente para efeitos de instalação do NAL, podem ser desafectados do referido domínio público e integrados no património privado da administração rodoviária, após parecer do IMT, I. P., mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infra-estruturas rodoviárias, publicado na 2.ª série do Diário da República (cf. artigo 38.º, n.º 1 da Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril, que aprovou o Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, na sua redacção em vigor).• O despacho referido no ponto anterior deve conter a identificação do bem e os fundamentos da decisão, designadamente as razões que justificam a desafectação e o efeito produzido por este acto, bem como a consequente
----------------------	---



CTI – PT6

Relatório Preliminar**Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão**

	<p>integração no domínio privado do Estado ou no património privado da administração rodoviária, fixando, neste último caso, o regime de alienação ou utilização dos bens imóveis objecto de desafectação (cf. artigo 38.º, n.º 2 da Lei n.º 34/2015).</p> <ul style="list-style-type: none">• Por sua vez, a integração dos bens desafectados no património privado da administração rodoviária apenas se pode realizar quando os mesmos se destinem a alienação ou a aproveitamento urbanístico ou imobiliário e as verbas a apurar com a respectiva alienação ou utilização sejam afectas prioritariamente, na sua totalidade, à redução da dívida daquela empresa ou destinados a investimentos na conservação, operação, manutenção e modernização das infra-estruturas rodoviárias geridas pela mesma (cf. artigo 38.º, n.º 3 da Lei n.º 34/2015).• A desafectação da estrada implica a extinção da dominialidade dos bens que com ela estão material ou funcionalmente conexos, constituindo o despacho referido no n.º 1 título bastante para efeitos de registo predial e inscrição matricular dos bens desafectados, a favor do beneficiário (cf. artigo 38.º, n.º 5 da Lei n.º 34/2015).• Deixamos ainda a nota de que a alienação e utilização dos bens imóveis desafectados e integrados no património privado da administração rodoviária pode efectuar-se em regime de propriedade plena, constituição de direito de superfície, ou qualquer outro meio jurídico adequado (cf. artigo 38.º, n.º 4 da Lei n.º 34/2015). <p>3. Alteração da afectação do domínio público estadual rodoviário:</p> <ul style="list-style-type: none">• Caso venha a ser definida a dominialidade pública do NAL, poderá ainda considerar-se a alteração da afectação do bem do domínio público estadual rodoviário, nos termos do artigo 39.º da Lei n.º 34/2015, desde que este se revele apto a desempenhar mais do que um dos fins de utilidade pública que justificam a sua integração no domínio público. Sendo esse o caso, a afectação dos bens do domínio público do Estado é feita por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, das infra-estruturas rodoviárias e do sector de actividade respectivo (cf. n.º 2, do artigo 39.º da Lei n.º 34/2015).
Conclusões Preliminares	
Conclusões preliminares	<ul style="list-style-type: none">• À luz do PDM de Palmela, a área de intervenção do aeroporto apresenta diversas condicionantes com algum potencial de limitação da implantação do novo aeroporto, entre elas e com maior relevo, a integração em áreas REN e RAN.• Com efeito, a implantação de um novo aeroporto carece, designadamente, de:



CTI – PT6

Relatório Preliminar

Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão

- | | |
|--|---|
| | <p>q. Reconhecimento como acção de relevante interesse público, equivalente à emissão de uma declaração de impacte ambiental favorável ou condicionalmente favorável no âmbito da AIA, para as zonas integradas em REN;</p> <p>r. Aprovação, por membros do Governo responsáveis pelas áreas do ordenamento do território, do desenvolvimento rural e da tutela respectiva, e após audição das entidades regionais da RAN, de portaria que determine os limites e as condições a observar para a viabilização da utilização em áreas RAN;</p> <p>s. A desafectação da Albufeira de Águas Públicas Classificada, em áreas de domínio público hídrico, mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças, pela área a que o imóvel está afecto e pela área da defesa nacional, do domínio público hídrico da parcela do leito ou da margem que deva deixar de ser afecto exclusivamente ao interesse público do uso das águas que serve, passando a mesma, por esse facto, a integrar o património do ente público a que estava afecto (cf. artigo 19.º da Lei n.º 54/2005);</p> <p>t. Desafectação do domínio público rodoviário do Estado (ER5) e integração no património privado da administração rodoviária, após parecer do IMT, I. P., mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infra-estruturas rodoviárias, publicado na 2.ª série do Diário da República (cf. artigo 38.º, n.º 1 da Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril, que aprovou o Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, na sua redacção em vigor).</p> <ul style="list-style-type: none">• Acresce o facto de a opção em análise estar próximo a área da Rede Natura 2000, o que pode constituir uma restrição à localização proposta, em especial pela eventual perturbação causada pelas rotas aeronáuticas.• Adicionalmente, parte da delimitação da opção em análise está abrangida pela Zona Especial de Protecção do Sítio Arqueológico do Porto dos Cacos, devendo respeitar as delimitações que daí advenham (<i>vide</i> ponto “2.d) Património Cultural e Arqueológico” do Relatório Preliminar). |
|--|---|

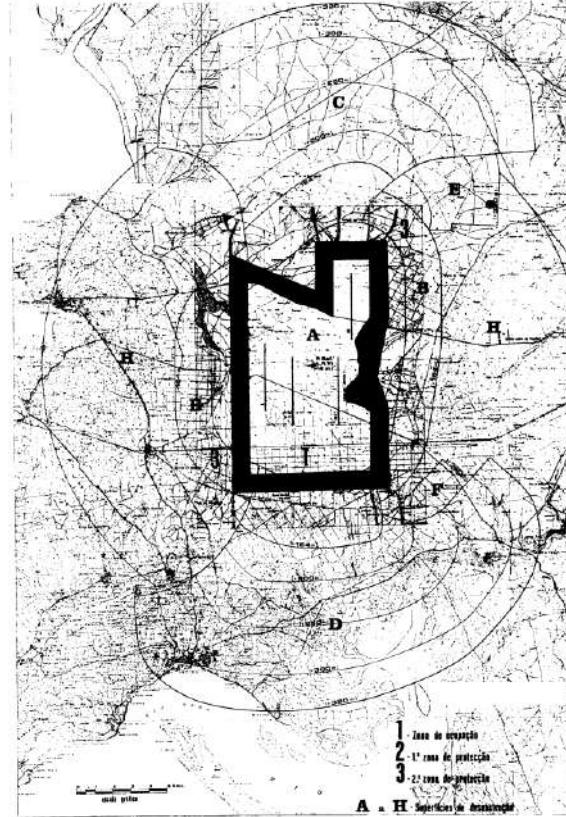
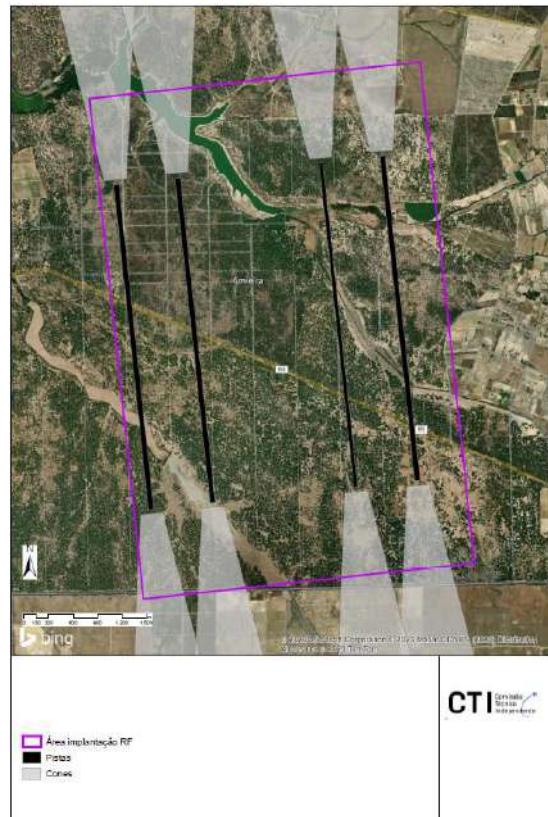


CTI – PT6

Relatório Preliminar

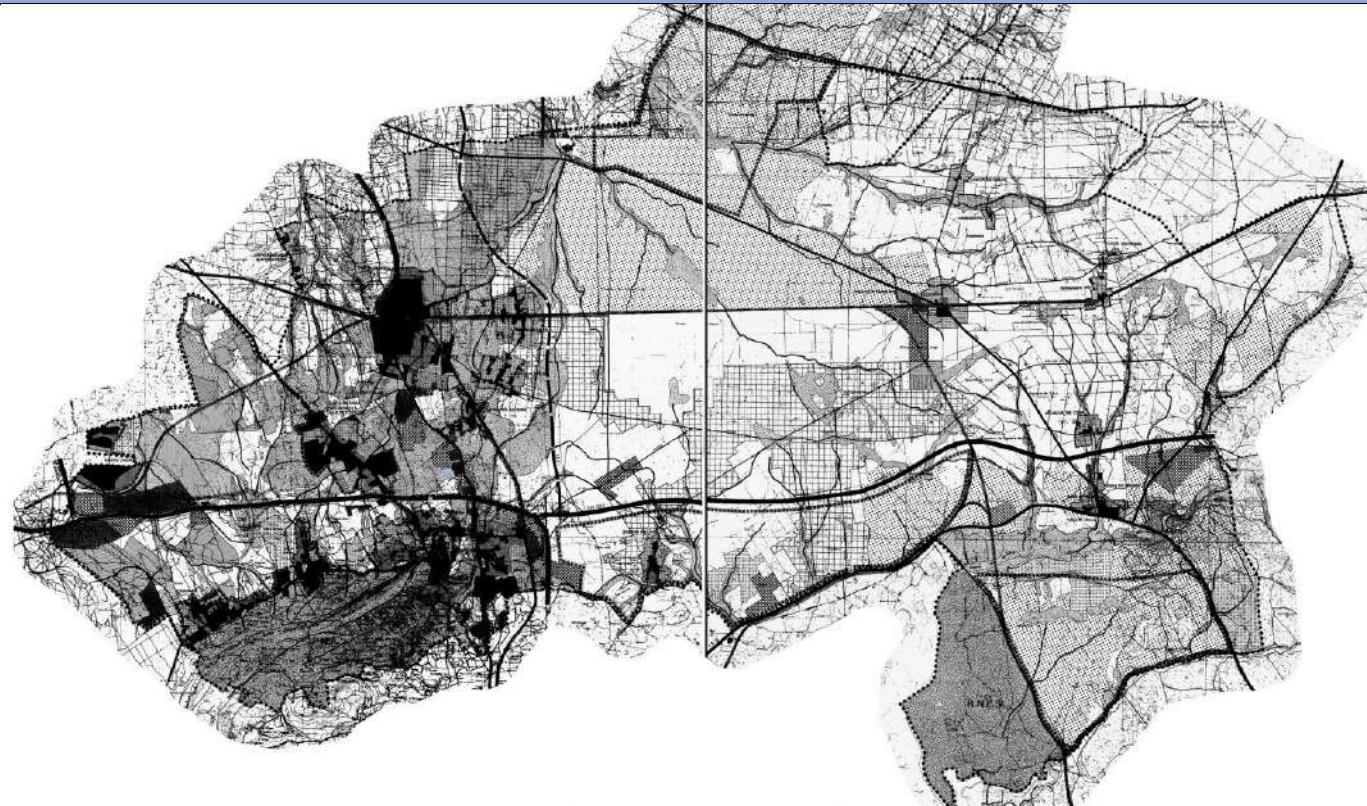
Ficha Técnica da Localização de Rio Frio + Poceirão

Planta de Localização (Polígono de implantação x Planta anexa ao Decreto n.º 62/76, de 23 de Janeiro)





Planta de Ordenamento do PDM





<u>LEGENDA</u>		ESPAÇOS INDÚSTRIAS	
PERÍMETROS URBANOS		EXISTENTES	
ESPAÇOS URBANOS		PREVISTOS	
ESPAÇOS URBANIZÁVEIS		ESPAÇOS AGRICOLAS CAT.I	
HABITACIONAIS		ESPAÇOS AGRICOLAS CAT.II	
ALTA DENSIDADE		ESPAÇOS FLORESTAIS	
MÉDIA DENSIDADE		ESPAÇOS NATURAIS	
BAIXA DENSIDADE		LINHAS DE ÁGUAS INCLUIDAS NO S ESPAÇOS NATURAIS	
INDÚSTRIAIS		LINHAS DE ÁGUA ARTIFICIALIZADAS	
EXISTENTES		ESPAÇOS NATURAIS E CULTURAIS	
PREVISTOS		PARQUE NATURAL DA ARRÂBIDA (P.N.A.)	
VERDE DE RECREIO E LAZER		RESERVA NATURAL DO ESTUÁRIO DO SADO (R.N.E.S.)	
ÁREA VERDE LIVRE URBANA		ESPAÇO CULTURAL	
ESPAÇOS DE OCUPAÇÃO TURÍSTICA		ESPAÇOS CANAIS	
ESPAÇOS AGRO-FLORESTAIS-CAT.I		INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS	
ESPAÇOS AGRO-FLORESTAIS-CAT.II		REDE FUNDAMENTAL	
ESPAÇOS AGRO-FLORESTAIS-CAT.III		AUTO-ESTRADA	
ESPAÇOS DE RECUPERAÇÃO E RECONVERSÃO URBANÍSTICA		ITINERÁRIO PRINCIPAL	
ÁREAS CONSTITUÍDAS EM "AVOS"		REDE COMPLEMENTAR	
ÁREAS FRACCIONADAS NÃO URBANIZADAS		ITINERÁRIO COMPLEMENTAR - I.C.S.	
ÁREAS FRACCIONADAS EM 0,5 HECTARES		ESTRADAS NACIONAIS	
		REDE MUNICIPAL	
		ESTRADAS MUNICIPAIS E E.N. DESCLASSIFICADAS D.L. 380/95	
		CAMINHOS MUNICIPAIS E OUTROS CAMINHOS	



INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS	■■■■■
UNIDADES OPERATIVAS DE PLANEAMENTO E GESTÃO	■■■■■
ZONA POENTE	■■■■■
ÁREAS APOIADAS NO EIXO INDÚSTRIAL DA E.N. 252	■■■■■
UNIDADE TERRITORIAL DE VOCAÇÃO TURÍSTICA	■■■■■
ATERRO CONTROLADO.	■■■■■
GASODUTO	—●—
REDE PRIMÁRIA DE GÁS	—●●—
OLEODUTO	—●—



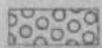
Planta de Condicionantes do PDM





LEGENDA

RESERVA AGRÍCOLA NACIONAL (R.A.N.)



RESERVA ECOLÓGICA NACIONAL (R.E.N.)



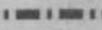
LINHAS DE ÁGUA



PARQUE NATURAL DA ARRÁBIDA (P.N.A.)



RESERVA NATURAL DO ESTUÁRIO DO SADO (R.N.E.S.)



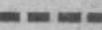
ZONA ESPECIAL DE PROTECÇÃO AO CASTELO PORT. 944/85



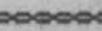
LIMITE DA ZONA DE PROTECÇÃO AO CASTELO DEC. 16.6.1910



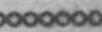
ZONA DE DEFESA E CONTROLO URBANO D.L. 9/93



LIMITES DA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA A.P.S.S.



RESERVA DE CAÇA ASSOCIATIVA



ATERRO CONTROLADO



LINHAS DE ÁGUA ARTIFICIALIZADAS



INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS

REDE FUNDAMENTAL



AUTO-ESTRADA



ITINERÁRIO PRINCIPAL



REDE COMPLEMENTAR

ITINERÁRIO COMPLEMENTAR - I.C. 3



ESTRADAS NACIONAIS



ESTRADAS MUNICIPAIS E E.N. DESCLASSIFICADAS D.L. 380/85



CAMINHOS MUNICIPAIS E OUTROS CAMINHOS



INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS



SERVIDÃO RADIOELÉCTRICA



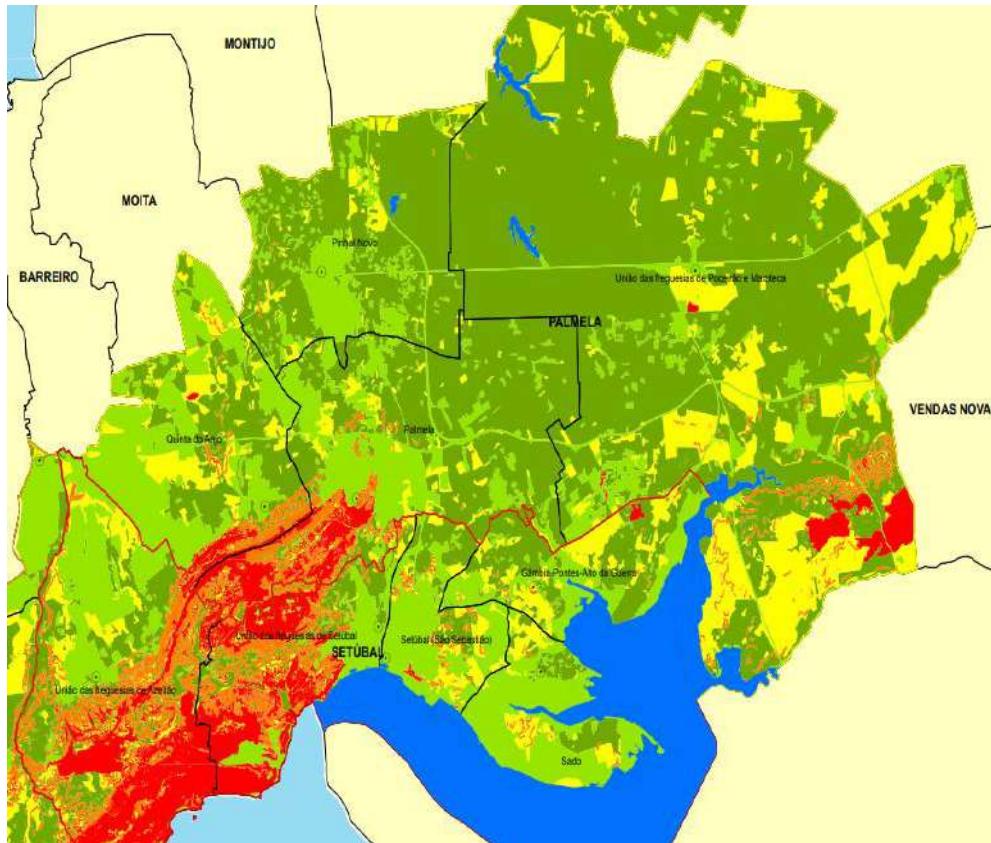
FEIXE HERZIANO



OLEODUTO



Extracto da Planta de Perigosidade de Incêndio Florestal do PIMDFCI e Mapa de Ocupação do Solo



Classes de Perigosidade

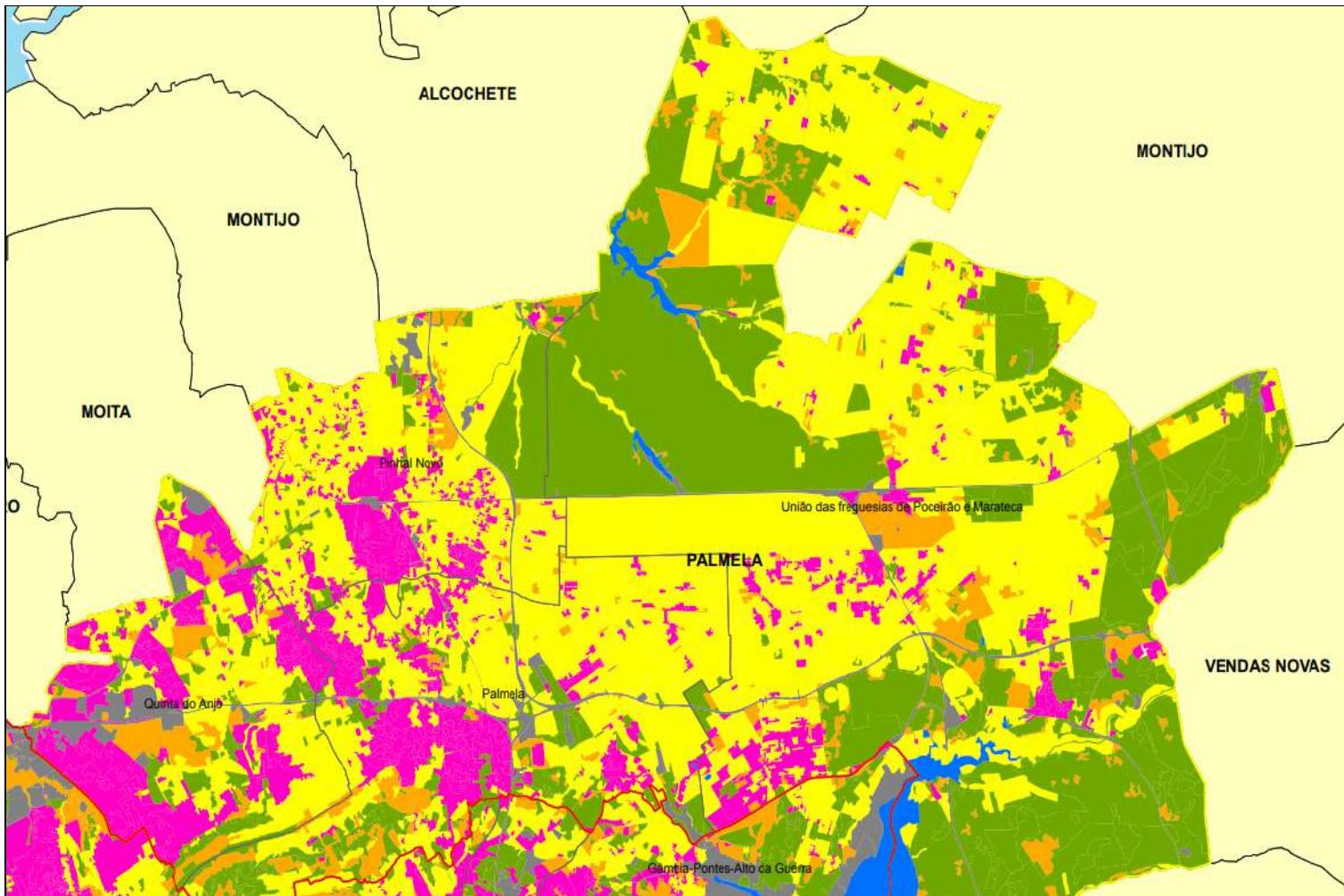
- Muito Baixo
- Baixo
- Médio
- Elevado
- Muito Elevado

LIMITES ADMINISTRATIVOS

- Sede Freguesias PIDFCI
- Massas de Água
- PALMELA
- SETÚBAL
- SESIMBRA
- Freguesias PIDFCI
- Concelhos
- OCEANO ATLÂNTICO



USO/ OCUPAÇÃO DO SOLO DOS MUNICÍPIOS DE PALMELA, SETÚBAL E SESIMBRA

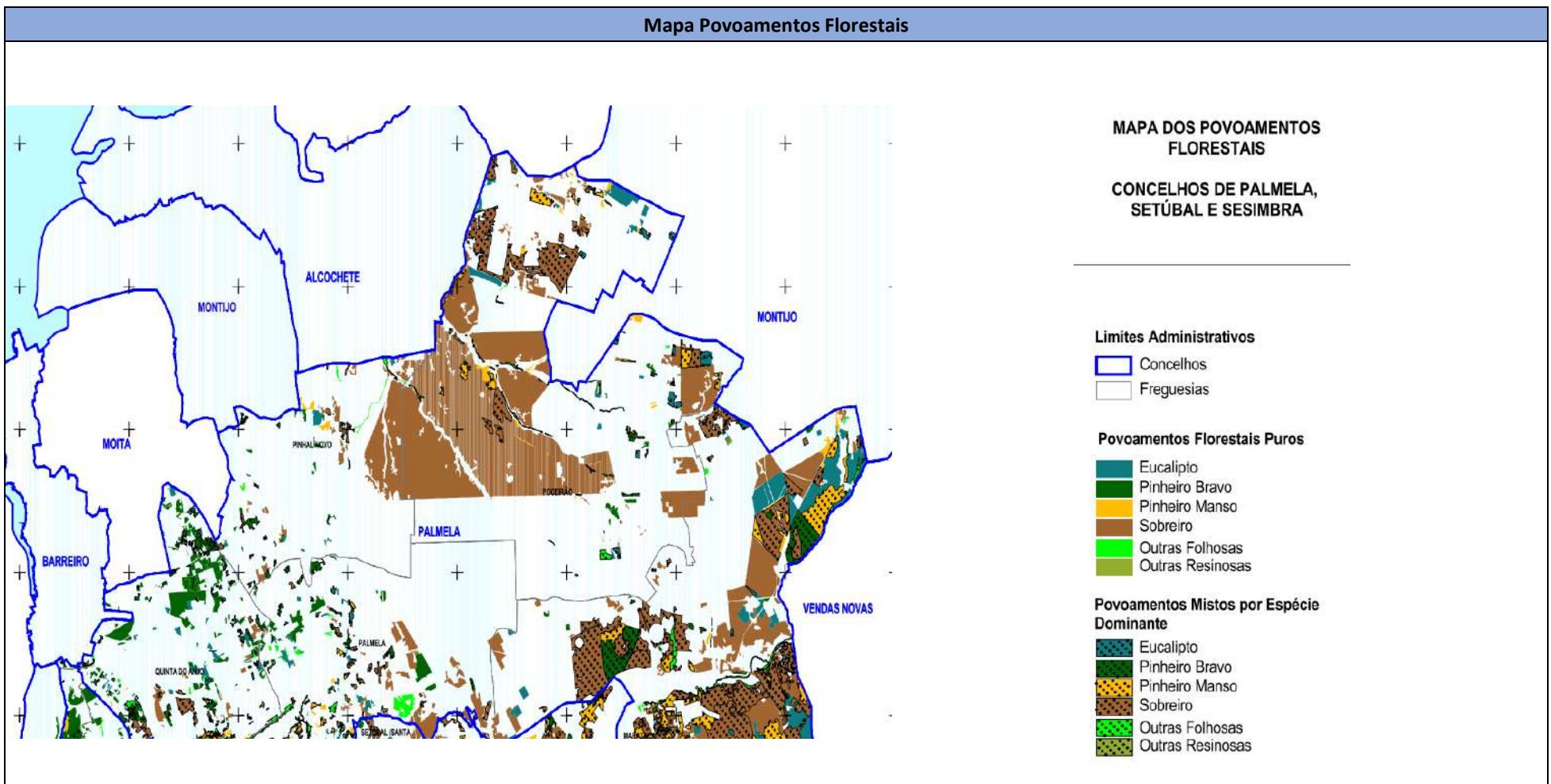


OCUPAÇÃO DO SOLO

- Agricultura
- Floresta
- Mato e Pastagem
- Águas Interiores
- Urbano
- Improdutivo

LIMITES ADMINISTRATIVOS

- PALMELA
- SETÚBAL
- SESIMBRA
- Freguesias PIDFCI
- Sede Freguesias PIDFCI
- Concelhos
- OCEANO ATLÂNTICO





D. ANEXO IV – DOCUMENTAÇÃO DISPONIBILIZADA



Nome Oficial do Documento		Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
1) Aeroporto Complementar de Lisboa / Operação Simultânea com as bases Aéreas de Alverca, Montijo e Sintra – Avaliação Preliminar		Direcção de Segurança e Desempenho Operacional Área de espaço aéreo e procedimentos (DSEGOP/PROPER/ESAPRO)	04.2012	32	12 - Estudos a consultar referidos na RCM 89_2022	<p>Este estudo preliminar procede a uma análise comparativa da utilização, pelo tráfego aéreo comercial, de cada uma das bases aéreas de Alverca, Montijo e Sintra, em simultâneo com a operação do Aeroporto de Lisboa, tendo em vista aumentar a capacidade actual da região de Lisboa.</p> <p>Nesta primeira análise, e dos pares de aeródromos analisados, Lisboa/Montijo apresentou-se como a solução operacionalmente mais viável, menos complexa e com eventuais ganhos de capacidade.</p>
2) Aeroporto Complementar de Lisboa / Operação Simultânea com a base aérea do Montijo – Avaliação Preliminar de Capacidades		Direcção de Segurança e Desempenho Operacional Área de espaço aéreo e procedimentos (DSEGOP/PROPER/ESAPRO)	03.2012	20	12 - Estudos a consultar referidos na RCM 89_2022	<p>Sendo a opção do Montijo a que melhor satisfaz os objectivos de um aeroporto complementar a Lisboa, foi feita uma simulação preliminar em tempo acelerado da operação dos dois aeródromos.</p> <p>Procedeu-se a uma avaliação de capacidades para a operação simultânea de Lisboa e Montijo.</p>
3) Operação simultânea no aeroporto de Lisboa e no circuito visual de Alverca / Avaliação de Segurança Operacional – Levantamento de Perigos	NAV	28.09.2016	30	12 - Estudos a consultar referidos na RCM 89_2022	<p>Esta avaliação teve por objecto a identificação de eventuais perigos inerentes à implementação de procedimentos que permitam a operação simultânea, avaliando os seus efeitos e classificando a sua severidade.</p> <p>Âmbito da avaliação: Serviços de Tráfego Aéreo prestados nas CTR de Lisboa e de Alverca e no sector APP de Lisboa com a implementação da proposta de operação simultânea da pista 03/21 de Lisboa e do circuito visual no aeródromo de Alverca</p>	
4) Ofício n.º DINAV/NAV/2018/0128, de 14.05.2018	Vice-Presidente do Conselho de Administração ANAC, Carlos Seruca Salgado	14.05.2018	2	12 - Estudos a consultar referidos na RCM 89_2022	<p>Aumento da capacidade aeroportuária de Lisboa / Pedido de parecer sobre Alverca – solicitado parecer sobre a aplicabilidade do conceito de operações simultâneas e independentes em pistas paralelas, relativamente ao</p>	



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
					Aeroporto Humberto Delgado e um eventual aeroporto em Alverca
5) Proposta de Solução Aeroportuária para a região de Lisboa: Aeroporto Humberto Delgado + Aeroporto do Montijo – <u>Carta de Intenções</u>	ANA Aeroportos + VINCI AIRPORTS	31.10.2017	187	12 - Estudos a consultar referidos na RCM 89_2022	Ao abrigo da Cláusula 4.º do Memorando de Entendimento celebrado em 15.02.2017, apresentou-se uma Proposta Técnica, Financeira e Jurídica Preliminar para o desenvolvimento da capacidade aeroportuária instalada em Lisboa
6) Estudo de Localização de uma Infra-Estrutura Aeroportuária Complementar na Região de Lisboa – Vol. I	ANA Aeroportos	10.2012	200	12 - Estudos a consultar referidos na RCM 89_2022	Estudo da possível localização, nas Bases Aéreas existentes na região de Lisboa de uma infra-estrutura aeroportuária vocacionada para processar tráfego civil, com ênfase para o tráfego das companhias designadas de Low Cost
7) LISBOA ACC/TMA INTERFACE STUDY - PHASE III AND PHASE IV REPORT - Operations Planning	CAPAN Team of the Operations Planning Division of the EUROCONTROL Network Manager Directorate	20.12.2016	120	12 - Estudos a consultar referidos na RCM 89_2022	Análise dos resultados das fases III e IV do Fast Time Simulation of the Lisboa ACC/TMA Interface.
8) ESTUDO PARA ANÁLISE TÉCNICA COMPARADA DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA NA ZONA DA OTA E NA ZONA DO CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE 2ª Fase - Avaliação comparada das duas localizações	LNEC	01.2008	355	12 - Estudos a consultar referidos na RCM 89_2022	Análise comparativa OTA vs Alcochete
9) Relatório Magellan 500	Magellan 500	?	29	12 - Estudos a consultar referidos na RCM 89_2022	?
10) Solução aeroportuária para a região de Lisboa	IST (?)	?	151	12 - Estudos a consultar referidos na RCM 89_2022	Estratégica sobre soluções aeroportuárias definitivas para a região de Lisboa
11) Validação de cenários em termos de procura e capacidade da infra-estrutura	ANAC / Roland Berger	12.2016	139	12 - Estudos a consultar referidos na RCM 89_2022	Estudo sobre a validação de cenários de evolução da procura de tráfego e desenvolvimento da capacidade da infra-estrutura aeroportuária de Lisboa



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
aeroportuária para Lisboa – Relatório Final / Síntese					
12) AAE Metodologia – parte 1	Instituto Superior Técnico e outros	N/A	52	AAE ST4S – MRP	Indicação da metodologia de elaboração da AAE
13) AAE Metodologia – parte 2	Instituto Superior Técnico e outros (IST)	N/A	59	AAE ST4S – MRP	Indicação da metodologia de elaboração da AAE
14) Alterações ao Plano Estratégico de Desenvolvimento da APDL (2017-2026) e suas Unidades de Negócio / Relatório de Fatores Críticos para a Decisão	IST	11.2019	39	AAE ST4S – MRP	<u>Coordenação do Estudo:</u> Maria do Rosário Sintra de Almeida Partidário
15) Handbook on strategic environmental assessment	Vários autores	2021	18	AAE ST4S – MRP	Com referências bibliográficas
16) Sustainability assesment	Maria do Rosária Partidário	2016	26	AAE ST4S – MRP	Factores de decisão que permitem atingir sustentabilidade ambiental
17) Orientaciones para la aplicación en el Perú de la Evaluación Ambiental Estratégica con pensamiento estratégico				AAE ST4S – MRP	
18) Anexo 1 - Atividades e Serviços Aeroportuários	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	14.12.2012	3	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Descrição das actividades e serviços de apoio à aviação civil que a Concessionária presta, a título principal, aos Utentes e Utilizadores das Infra-estruturas Aeroportuárias
19) Anexo 2 – Perímetros dos Aeroportos	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	14.12.2012	9	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Mapas relativos às infra-estruturas aeroportuárias dos aeroportos abrangidos pela concessão (Lisboa, Porto, Faro, Beja, Ponta Delgada, Santa Maria, Horta, Flores)
20) Rectificação ao Anexo 3 – Parâmetros Sectoriais de Serviço Público	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	06.09.2013	10	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Descrição dos parâmetros de serviço público específicos e aplicáveis a cada um dos aeroportos Procedeu-se à rectificação do Anexo 3 em conformidade com os certificados de aeródromos emitidos pelo instituto



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
					nacional de aviação civil em 29 de Maio de 2013 para os aeroportos de ponta delgada, horta e flores
21) Anexo 4 – Estatutos da Concessionária	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	14.12.2012	11	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Estatutos da Concessionária
22) Anexo 5 – Lista de bens imóveis afetos à Concessão	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	30.09.2012	38	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Descrição de todos os bens imóveis afectos à concessão e utilizados pela concessionária para a prestação de actividades e serviços aeroportuários ou outros serviços conexos
23) Anexo 6 – Lista de bens móveis afetos à Concessão (Parte 1)	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	30.09.2012	430	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Descrição de todos os bens móveis afectos à concessão e utilizados pela concessionária para a prestação de actividades e serviços aeroportuários ou outros serviços conexos
24) Anexo 6 – Lista de bens móveis afetos à Concessão (Parte 2)	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	30.09.2012	431	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Descrição de todos os bens móveis afectos à concessão e utilizados pela concessionária para a prestação de actividades e serviços aeroportuários ou outros serviços conexos
25) Anexo 7 – Níveis de serviço	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	14.12.2012	10	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Descrição dos requisitos mínimos de qualidade e de disponibilidade, os métodos de avaliação de desempenho e a tabela de penalidades
26) Anexo 8 – Áreas excluídas do nível de serviço C da IATA	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	14.12.2012	1	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Identificação das áreas excluídas do nível de serviço C da IATA
27) Anexo 9 – Obrigações específicas de desenvolvimento	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	14.12.2012	4	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Descrição das obrigações específicas de desenvolvimento relativamente aos aeroportos de Lisboa-Portela, Porto, Faro, Ponta Delgada, Santa Maria, Horta, Flores
28) Anexo 10 – Regulamento de Gestão ambiental	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	14.12.2012	7	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Regulamento que consagra a política ambiental da concessionária



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
29) Anexo 11 – Regulamento das entidades públicas	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	14.12.2012	8	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Regulamento que estabelece as normas gerais que disciplinam as regras e os procedimentos a observar na utilização das infra-estruturas aeroportuárias por parte das entidades públicas que exercem a sua actividade nos aeroportos englobados na concessão
30) Anexo 12 – Regulação Económica da concessão	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	14.12.2012	23	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Definição dos princípios gerais e regras aplicáveis á cobrança de taxas pagas pelos utilizadores do aeroporto ou aeródromo pela utilização das instalações disponibilizadas e pelos serviços prestados pela entidade gestora aeroportuária relacionados com a aterragem, descolagem, iluminação e estacionamento de aeronaves e com o processamento de passageiros, carga e correio
31) Anexo 13 – Parcerias Públicas Regionais	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	14.12.2012	3	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Estabelece os princípios que regem a criação de sociedades comerciais em parcerias com a concessionária
32) Anexo 14 - Seguros	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	14.12.2012	9	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Descrição dos seguros obrigatórios a contratar pela concessionária
33) Anexo 15 – Matriz de Risco da Concessão	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	14.12.2012	1	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Matriz de risco
34) Anexo 16 – Especificações Mínimas para o NAL	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	14.12.2012	6	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Descrição das especificações mínimas para o Novo Aeroporto de Lisboa (NAL)
35) Anexo 17 – Modelo de Acordo Directo	Estado Português (concedente) e ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)	14.12.2012	4	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Modelo de acordo directo para financiamento
36) Contrato de concessão	Estado Português (concedente) e ANA -	14.12.2012	73	ANA-001\ANA\Contrato de Concessão ANA	Contrato de Concessão



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
	Aeroportos de Portugal, S.A. (concessionária)				
37) Acordo Complementar ao Memorando de Entendimento de 15 de Fevereiro de 2017	Estado Português e Ana – Aeroportos de Portugal, S.A.	14.08.2018	10	ANA-001\ANA\Dossier para juridico	Acordo Complementar ao Memorando de Entendimento de 15 de Fevereiro de 2017
38) Acordo Complementar n.º 2 ao Memorando de Entendimento de 15 de Fevereiro de 2017	Estado Português e Ana – Aeroportos de Portugal, S.A.	08.01.2019	16	ANA-001\ANA\Dossier para juridico	Acordo Complementar n.º 2 ao Memorando de Entendimento de 15 de Fevereiro de 2017
39) Carta	Ana – Aeroportos de Portugal, S.A.	12.04.2021	4	ANA-001\ANA\Dossier para juridico	Carta sobre a caducidade do Processo Negocial relativo ao Aeroporto do Montijo Processo de expansão da capacidade aeroportuária na região de Lisboa, dirigida ao então Ministro de Estado e das Finanças, Dr. João Leão, e ao então Ministro das Infra-estruturas e da Habitação, Dr. Pedro Nuno Santos.
40) Carta	Ana – Aeroportos de Portugal, S.A.	17.11.2021	4	ANA-001\ANA\Dossier para juridico	Carta sobre a concessão do serviço público aeroportuário nos aeroportos nacionais, a solução aeroportuária para a região de Lisboa e a recuperação dos encargos incorridos, dirigida ao então Ministro de Estado e das Finanças, Dr. João Leão, e ao então Ministro das Infra-estruturas e da Habitação, Dr. Pedro Nuno Santos.
41) E-mails	Ana – Aeroportos de Portugal, S.A. e CMS Portugal	12.01.2023 e 13.01.2023	6	ANA-001\ANA\Dossier para juridico	Troca de e-mails entre o Head of Legal Affairs da ANA e a CMS Portugal sobre o contrato de concessão do Novo Aeroporto de Lisboa, no Montijo.
42) Memorando de Entendimento	Estado Português e Ana – Aeroportos de Portugal, S.A.	15.02.2017	8	ANA-001\ANA\Dossier para juridico	Memorando de Entendimento entre o Estado Português e a ANA, o qual tem por objecto a definição e prossecução do processo para a expansão da capacidade aeroportuária na região de Lisboa no curto, médio e longo prazos.
43) Notícia	Jornal Económico	15.07.2022	2	ANA-001\ANA\Dossier para juridico	Notícia do Jornal Económico, com a manchete «Novo aeroporto em Alcochete sem concurso seria “duvidoso”».
44) Parecer	Fernanda Paula Oliveira e Dulce Lopes; Mónica		48	ANA-001\ANA\Dossier para juridico	Parecer da Fernanda Paula Oliveira e da Dulce Lopes sobre a DIA relativa ao Aeroporto Complementar do Montijo e Respectivas Acessibilidades; análise da Mónica Carneiro



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
	Carneiro Pacheco (CMS Portugal)				Pacheco ao artigo do Professor Doutor Licínio Lopes Martins, dirigida ao Dr. Francisco Sebastian (Head of Legal Affairs da ANA).
45) Resposta	Ana – Aeroportos de Portugal, S.A. e CMS Portugal	n.a. (mas posterior a 28.09.2022)	76	ANA-001\ANA\Dossier para juridico	Resposta da ANA, no âmbito da acção proposta pela Negociata – Ninguém Espere Grandes Oportunidades com Investimentos Anti-ambiente – Associação.
46) E-mails e pack de informação	CMS Portugal	12.01.2023	428	ANA-001\ANA\Dossier para juridico	Pack com cartas, pareceres e informação ou reflexão produzida, no contexto do contrato de concessão, sobre: - Desenvolvimento ou autorização de outros aeroportos situado no raio de 75 km dos Aeroportos do continente; - Novo aeroporto de Lisboa: negociações, candidatura, exercício de direito de opção, acordo vinculativo para desenvolvimento da OE, obrigações contratuais das partes nesta matéria, frustração de acordo e consequências jurídicas; - Opção Montijo: exercício de obrigações, validade, vigência de MOU's e/ou adicionais.
47) Distribuição horária dos números de operações (chegadas e partidas) e passageiros - BI	ANA Aeroportos	N/A	N/A	ANA-001\ANA\PT1_Procura e PT3_Acessibilidades\1.2_Outros	Irrelevante
48) Caracterização de passageiros	Documentos vários	N/A	N/A	ANA-001\ANA\PT1_Procura e PT3_Acessibilidades\1.2_Outros	Irrelevante
49) Empresas e trabalhadores		N/A	N/A	ANA-001\ANA\PT1_Procura e PT3_Acessibilidades\1.2_Outros	Irrelevante
50) Conectividade e Perfil dos Passageiros	N/A	N/A	N/A	ANA-001\ANA\PT1_Procura e PT3_Acessibilidades\1.2_Outros	Irrelevante
51) 02-20-LAYOUT AHD MAIO_2022a	N/A	N/A	1	ANA-001\ANA\PT2_Planificação	PDF com layout da pista de aterragem/levantamento
52) Initial Assesment: Runway capacity	Eurocontrol	26.02.2021	31	ANA-001\ANA\PT2_Planificação	Apresentação reunião com ANA Aeroportos. Análise da capacidade da pista do aeroporto de Lisboa
53) Lisbon Airport Capacity Assessment:	Eurocontrol	22.03.2021	27	ANA-001\ANA\PT2_Planificação	Análise da capacidade do aeroporto de Lisboa



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
results					
54) Posições de estacionamento - AHD	N/A	N/A	1	ANA-001\ANA\PT2_Planificação	Dimensões do estacionamento e dos aviões??
55) Layouts pista/piers	N/A	N/A	N/A	ANA-001\ANA\PT2_Planificação	
56) EIA Aeroporto do Montijo e Acessibilidades – Anexo 1 – Equipa Técnica	ANA Aeroportos	07.2019	11	ANA-001\ANA\PT2_Planificação	Lista da Equipa Técnica
57) EIA Aeroporto do Montijo e Acessibilidades – Vol. III – Anexos Temáticos – Anexo 2 – Elementos de Base	ANA Aeroportos	07.2019	402	ANA-001\ANA\PT2_Planificação	Anexo 2.1 - Estudo de Procura Preliminar do Aeroporto do Montijo e Caracterização das Respetivas Acessibilidades; Anexo 2.2A – Tráfego Aéreo, realizado pela empresa Altitude (ENG – Versão Original) Anexo 2.2B – Tráfego Aéreo, realizado pela empresa Altitude (PT – Versão Traduzida) Anexo 2.3 - Estudo Preliminar da Ligação Fluvial ao Aeroporto do Montijo, TIS, novembro de 2017; Anexo 2.4 - "Lisboa ACC/TMA Interface Study - Phase III and Phase IV Report, EUROCONTROL, dezembro 2016". Anexo 2.5 A- Average Day Anexo 2.5 B - Design Day
58) EIA Aeroporto do Montijo e Acessibilidades – Vol. III – Anexos Temáticos – Anexo 3 – Elementos de Projecto (Airside)	ANA Aeroportos	07.2019	42	ANA-001\ANA\PT2_Planificação	Estudo das pistas
59) EIA Aeroporto do Montijo e Acessibilidades – Vol. III – Anexos Temáticos – Anexo 3 – Elementos de	ANA Aeroportos	07.2019	17	ANA-001\ANA\PT2_Planificação	



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
Projecto (Terminal)					
60) EIA Aeroporto do Montijo e Acessibilidades – Vol. III – Anexos Temáticos – Anexo 3 – Elementos de Projecto (Landslide)	ANA Aeroportos	07.2019	38	ANA-001\ANA\PT2_Planificação	
61) EIA Aeroporto do Montijo e Acessibilidades – Vol. III – Anexos Temáticos – Anexo 3 – Elementos de Projecto (GOC)	ANA Aeroportos	07.2019	24	ANA-001\ANA\PT2_Planificação	
62) EIA Aeroporto do Montijo e Acessibilidades – Vol. III – Anexos Temáticos – Anexo 3 – Elementos de Projecto (Acesso Rodoviário I)	ANA Aeroportos	07.2019	61	ANA-001\ANA\PT2_Planificação	
63) EIA Aeroporto do Montijo e Acessibilidades – Vol. III – Anexos Temáticos – Anexo 3 – Elementos de Projecto (Acesso Rodoviário III)	ANA Aeroportos	07.2019	21		
64) EIA Aeroporto do Montijo e Acessibilidades – Vol. III – Anexos Temáticos – Anexo 3 – Elementos de Projecto (Hidrodinâmica)	ANA Aeroportos	07.2019	87	ANA-001\ANA\PT2_Planificação	
65) EIA Aeroporto do Montijo e Acessibilidades – Vol. III – Anexos Temáticos – Anexo 3 – Elementos de Projecto (Rotas)	ANA Aeroportos	07.2019	43	ANA-001\ANA\PT2_Planificação	
66) Relatório de desempenho ambiental 2020	ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.	Junho de 2021	53	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.1_Relatórios de desempenho ambiental	Apresentação dos principais resultados do desempenho ambiental da empresa em 2020



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
67) Relatório de desempenho ambiental 2018	ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.	s/ data	27	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.1_Relatorios de desempenho ambiental	Demonstração dos principais resultados da gestão ambiental da ANA em 2018
68) Relatório de desempenho ambiental 2019	ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.	Junho de 2020	39	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.1_Relatorios de desempenho ambiental	Apresentação dos principais resultados do desempenho ambiental da empresa em 2019
69) Relatório de desempenho ambiental 2021	ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.	Junho de 2022	63	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente	Apresentação dos principais resultados do desempenho ambiental da empresa em 2021
70)				ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\MER 2021 Isofonas Shape files	Shape Files com medições ruído
71) Relatório de monitorização de ruído Aeroporto Humberto Delgado - INVERNO IATA2021/2022(Período de 31.10.2021 a 26.03.2021)	ANA – Aeroportos de Portugal		32	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS	O relatório tem como objectivo apresentar os resultados obtidos pelo Sistema de Monitorização do Ruído e Rotas de Tráfego Aéreo do Aeroporto de Lisboa, relativos ao período Inverno IATA 2021/2022.
72) LDEN INVERNO IATA 2021-2022-ZONA CENTRAL	ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. Vinci Airports	24.05.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo II_Mapas de Ruído\LDEN	Indicador Lden, Mapa de Ruído, para o período Inverno IATA 2021-2022- ZONA CENTRAL
73) LDEN INVERNO IATA 2021-2022-ZONA SUL_TOMO1	ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. Vinci Airports	24.05.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo II_Mapas de Ruído\LDEN	Indicador Lden, Mapa de Ruído, para o período Inverno IATA 2021-2022, ZONA SUL_TOMO1
74) LDEN INVERNO IATA 2021-2022-ZONA SUL_TOMO2	ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. Vinci Airports	24.05.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo II_Mapas de Ruído\LDEN	Indicador Lden, Mapa de Ruído, para o período Inverno IATA 2021-2022, ZONA SUL_TOMO2
75) LDEN INVERNO IATA 2021-2022-ZONA SUL_TOMO3	ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. Vinci Airports	24.05.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo II_Mapas de Ruído\LDEN	Indicador Lden, Mapa de Ruído, para o período Inverno IATA 2021-2022, ZONA SUL_TOMO3
76) LDEN INVERNO IATA 2021-2022	ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. Vinci Airports	24.05.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo II_Mapas de Ruído\LDEN	Indicador Lden Mapa de Ruído, para o período Inverno IATA 2021-2022



Nome Oficial do Documento		Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
77) LN INVERNO IATA 2021-2022-ZONA CENTRAL		ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. Vinci Airports	24.05.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo II_Mapas de Ruído\LN	Indicador LN, Mapa de Ruído para o período Inverno IATA 2021-2022- ZONA CENTRAL
78) LN INVERNO IATA 2021-2022-ZONA NORTE_TOMO1		ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. Vinci Airports	24.05.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo II_Mapas de Ruído\LN	Indicador LN, Mapa de Ruído para o período Inverno IATA 2021-2022- ZONA NORTE_TOMO1
79) LN INVERNO IATA 2021-2022-ZONA NORTE_TOMO2		ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. Vinci Airports	24.05.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo II_Mapas de Ruído\LN	Indicador LN, Mapa de Ruído para o período Inverno IATA 2021-2022- ZONA NORTE_TOMO2
80) LN INVERNO IATA 2021-2022-ZONA NORTE_TOMO3		ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. Vinci Airports	24.05.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo II_Mapas de Ruído\LN	Indicador LN, Mapa de Ruído para o período Inverno IATA 2021-2022- ZONA NORTE_TOMO3
81) LN INVERNO IATA 2021-2022-ZONA SUL_TOMO1		ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. Vinci Airports	24.05.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo II_Mapas de Ruído\LN	Indicador LN, Mapa de Ruído para o período Inverno IATA 2021-2022- ZONA SUL_TOMO1
82) LN INVERNO IATA 2021-2022-ZONA SUL_TOMO2		ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. Vinci Airports	24.05.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo II_Mapas de Ruído\LN	Indicador LN, Mapa de Ruído para o período Inverno IATA 2021-2022- ZONA SUL_TOMO2
83) LN INVERNO IATA 2021-2022-ZONA SUL_TOMO3		ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. Vinci Airports	24.05.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo II_Mapas de Ruído\LN	Indicador LN, Mapa de Ruído para o período Inverno IATA 2021-2022- ZONA SUL_TOMO3
84) LN INVERNO IATA 2021-2022		ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. Vinci Airports	24.05.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo II_Mapas de Ruído\LN	Indicador LN, Mapa de Ruído para o período Inverno IATA 2021-2022
85) Anexo III- Número de Movimentos no		n/a	n/a	4	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD	Tabela- Número de Movimentos no Período Noturno (00H00 - 06H00) Aeroporto Humberto Delgado_Lisboa



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
Período Noturno (00H00 - 06H00) Aeroporto Humberto Delgado_Lisboa - W21 (semanas 44 a 53)				Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo III_Movimentos 00_06H	
86) Certificado de calibração	LABMETRO	23.06.2021	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de calibração
87) Certificado de verificação	LABMETRO	23.06.20221	5	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de verificação NÚMERO VACV370/21
88) Certificado de calibração	LABMETRO	24.05.2021	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de calibração
89) Certificado de verificação	LABMETRO	24.05.2021	5	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de verificação
90) Certificado de calibração	LABMETRO	11.06.2021	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de calibração
91) Certificado de verificação	LABMETRO	11.06.2021	5	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de verificação
92) Certificado de calibração	LABMETRO	14.05.2021		ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de calibração
93) Certificado de verificação	LABMETRO	14.05.2021	5	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD	Certificado de verificação



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
				Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	
94) Certificado de calibração	LABMETRO	24.06.22021	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de calibração
95) Certificado de verificação	LABMETRO	24.06.2021	4	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de verificação
96) Certificado de calibração	LNEC	27.05.2021	3	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de calibração
97) Certificado de calibração	LNEC	26.05.2021	2	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de calibração
98) Certificado de calibração	LNEC	07.05.2021	2	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de calibração
99) Certificado de calibração	LNEC	25.06.2021	2	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de calibração
100) Certificado de calibração	LNEC	25.06.2021	2	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de calibração
101) Certificado de calibração	LNEC	17.06.2021	2	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de calibração



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
102) Certificado de calibração	LABMETRO	30.04.2021	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de calibração
103) Certificado de verificação	LABMETRO	26.04.2021	5	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de verificação
104) Certificado de calibração	LNEC	17.06.2021	2	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de calibração
105) Certificado de calibração	LABMETRO	11.06.2021	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de calibração
106) Certificado de verificação	LABMETRO	11.06.2021	4	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de verificação
107) Certificado de calibração	LABMETRO	29.04.2021	2	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD Inverno 2021_2022\Relatório Final_com ANEXOS\Anexo IV_Controlo Metrológico	Certificado de calibração
108) Relatório de Monitorização de Ruído Aeroporto Humberto Delgado - VERÃO IATA 2021 (Período de 01.04.2021 a 31.10.2021)	ANA – Aeroportos de Portugal	---	31	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021	O relatório tem como objectivo apresentar os resultados obtidos pelo Sistema de Monitorização do Ruído e Rotas de Tráfego Aéreo do Aeroporto de Lisboa, relativos ao período Verão IATA 2021
109) Anexo III - Número de Movimentos no	n/a	n/a	4	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021	Tabela - Número de Movimentos no Período Noturno (00H00 - 06H00) Aeroporto Humberto Delgado_Lisboa



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
Período Noturno (00H00 - 06H00) Aeroporto Humberto Delgado_Lisboa Summer 2021 (semanas 13 a 44)					Summer 2021 (semanas 13 a 44)
110) LDEN VERÃO IATA 2021_65 DB	ANA – Aeroportos de Portugal	26.11.2021	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo II - Mapas de Ruido.zip\Mapas de Ruído	Indicador LDEN, Mapa de Ruído, para o período verão IATA 2021, DB
111) LDEN VERÃO IATA 2021_ZONA CENTRAL	ANA – Aeroportos de Portugal	26.11.2021	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo II - Mapas de Ruido.zip\Mapas de Ruído	Indicador LDEN, Mapa de Ruído, para o período verão IATA 2021, ZONA CENTRAL
112) LDEN VERÃO IATA 2021_ZONA NORTE	ANA – Aeroportos de Portugal	26.11.2021	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo II - Mapas de Ruido.zip\Mapas de Ruído	Indicador LDEN, Mapa de Ruído, para o período verão IATA 2021, Zona Norte
113) LDEN VERÃO IATA 2021_ZONA SUL	ANA – Aeroportos de Portugal	26.11.2021	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo II - Mapas de Ruido.zip\Mapas de Ruído	Indicador LDEN, Mapa de Ruído, para o período verão IATA 2021, Zona Sul
114) LN VERÃO IATA 2021_55 DB	ANA – Aeroportos de Portugal	26.11.2021	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo II - Mapas de Ruido.zip\Mapas de Ruído	Indicador LN, Mapa de Ruído, para o período verão IATA 2021, DB
115) LN VERÃO IATA 2021	ANA – Aeroportos de Portugal	26.11.2021	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruido\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo II - Mapas de Ruido.zip\Mapas de Ruído	Indicador LN, Mapa de Ruído, para o período verão IATA 2021
116) LN VERÃO IATA 2021_ZONA CENTRAL	ANA – Aeroportos de Portugal	26.11.2021	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo II - Mapas de Ruido.zip\Mapas de Ruído	Indicador LN, Mapa de Ruído, para o período verão IATA 2021, zona central
117) LN VERÃO IATA 2021_ZONA NORTE	ANA – Aeroportos de Portugal	26.11.2021	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio	Indicador LN, Mapa de Ruído, para o período verão IATA 2021, zona norte



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
				Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo II - Mapas de Ruído.zip\Mapas de Ruído	
118) LN VERÃO IATA 2021_ZONA SUL	ANA – Aeroportos de Portugal	26.11.2021	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo II - Mapas de Ruído.zip\Mapas de Ruído	Indicador LN, Mapa de Ruído, para o período verão IATA 2021, zona sul
119) Certificado de calibração	LABMETRO	23.06.2021	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de calibração
120) Certificado de verificação	LABMETRO	23.06.2021	5	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de verificação
121) Certificado de calibração	LABMERTO	24.05.2021	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de calibração
122) Certificado de verificação	LABMETRO	24.05.2021	5	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de verificação
123) Certificado de calibração	LABMETRO	11.06.2021	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de calibração
124) Certificado de verificação	LABMETRO	11.06.2021	5	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de verificação
125) Certificado de calibração	LABMETRO	14.05.2021	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de calibração



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
126) Certificado de verificação	LABMETRO	14.05.2021	5	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de verificação
127) Certificado de calibração	Labmetro	30.04.2021	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de calibração
128) Certificado de verificação	LABMETRO	23.04.2021	5	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de verificação
129) Certificado de calibração	LABMETRO	24.06.2021	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de calibração
130) Certificado de verificação	LABMETRO	24.06.2021	4	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de verificação
131) Certificado de calibração	LABMETRO	30.04.2021	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de calibração
132) Certificado de verificação	LABMETRO	26.04.2021	5	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de verificação
133) Certificado de calibração	LABMETRO	11.06.2021	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de calibração



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
134) Certificado de verificação	LABMETRO	11.06.2021	4	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de verificação
135) Certificado de calibração	LABMETRO	29.04.2021	2	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente\4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2021\Anexo IV - Controlo Metrologico.zip	Certificado de calibração
136) Plano de Ações Gestão e Redução de Ruído – Aeroporto Humberto Delgado Lisboa – 2018 2023	ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.	Julho 2020	81	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído	Estabelece uma forma de actuação com vista à gestão e controlo do ruído na área envolvente da infra-estrutura.
137) Relatório de monitorização de ruído - Aeroporto Humberto Delgado - Verão IATA 2022 (Período de 01.04.2022 a 31.10.2022)	ANA – Aeroportos de Portugal	--	32	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos	O relatório tem como objectivo apresentar os resultados obtidos pelo Sistema de Monitorização do Ruído e Rotas de Tráfego Aéreo do Aeroporto de Lisboa, relativos ao período Verão IATA 2022.
138) LDEN VERÃO 2022	ANA – Aeroportos de Portugal	09.11.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos	Indicador LDEN, Mapa de Ruído para o período Verão 2022 à escala 1:50000
139) LDEN VERÃO 2022	ANA – Aeroportos de Portugal	09.11.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos	Indicador LDEN, Mapa de Ruído para o período Verão 2022 à escala 1:100000
140) LDEN VERÃO 2022- Zona Sul -Tomo 2	ANA – Aeroportos de Portugal	15.12.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos	Indicador LDEN, Mapa de Ruído para o período Verão 2022, zona sul tomo 2
141) MAPA COMPARATIVO LDEN 65 DB: ISÓFONA COR PRETA=2021; ISÓFONA COR AZUL=2022	ANA – Aeroportos de Portugal	09.11.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos	Mapa comparativo LDEN 65 DB: isófona cor preta=2021; isófona cor azul=2022
142) MAPA COMPARATIVO LDEN 65 DB: ISÓFONA COR PRETA=2021; ISÓFONA COR	ANA – Aeroportos de Portugal	09.11.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos	Mapa comparativo LDEN 65 DB: isófona cor preta=2021; isófona cor azul=2022



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
AZUL=2022					
143) LDEN VERÃO 2022-ZONA CENTRAL	ANA – Aeroportos de Portugal	09.11.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos	Indicador LDEN, Mapa de Ruído para o período Verão 2022, zona central
144) LDEN VERÃO 2022-ZONA NORTE	ANA – Aeroportos de Portugal	09.11.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos	Indicador LDEN, Mapa de Ruído para o período Verão 2022, zona norte
145) LDEN VERÃO 2022-ZONA SUL	ANA – Aeroportos de Portugal	09.11.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos	Indicador LDEN, Mapa de Ruído para o período Verão 2022, zona sul à escala 1:25000
146) LN VERÃO 2022-ZONA SUL- Tomo 2	ANA – Aeroportos de Portugal	15.12.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos	Indicador LN, Mapa de Ruído para o período Verão 2022, zona sul, tomo 2
147) LN VERÃO 2022	ANA – Aeroportos de Portugal	09.11.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos	Indicador LN, Mapa de Ruído para o período Verão 2022, à escala 1:25000
148) LN VERÃO 2022	ANA – Aeroportos de Portugal	09.11.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos	Indicador LN, Mapa de Ruído para o período Verão 2022, à escala 1:50000
149) LN VERÃO 2022	ANA – Aeroportos de Portugal	09.11.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos	Indicador LN, Mapa de Ruído para o período Verão 2022, à escala 1:100000
150) LN VERÃO 2022_ZONA NORTE	ANA – Aeroportos de Portugal	09.11.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos	Indicador LN, Mapa de Ruído para o período Verão 2022, zona norte
151) LN VERÃO 2022_ZONA SUL	ANA – Aeroportos de Portugal	09.11.2022	1	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos	Indicador LN, Mapa de Ruído para o período Verão 2022, zona sul
152) Anexo III - Número de Movimentos no Período Noturno (00H00 - 06H00) Aeroporto Humberto Delgado_Lisboa Summer 2022	N/A	N/A	4	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos	Tabela - Número de Movimentos no Período Noturno (00H00 - 06H00) Aeroporto Humberto Delgado_Lisboa Summer 2022



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
153) Certificado de calibração	Labmetro	05.07.2022	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos\Anexo IV - Controlo Metrológico	Certificado de calibração
154) Certificado de verificação	Labmetro	05.07.2022	5	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos\Anexo IV - Controlo Metrológico	Certificado de verificação
155) Certificado de calibração	Labmetro	15.06.2022	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos\Anexo IV - Controlo Metrológico	Certificado de calibração
156) Certificado de verificação	Labmetro	15.06.2022	5	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos\Anexo IV - Controlo Metrológico	Certificado de verificação
157) Certificado de calibração	Labmetro	05.07.2022	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos\Anexo IV - Controlo Metrológico	Certificado de calibração
158) Certificado de verificação	Labmetro	05.07.2022	5	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos\Anexo IV - Controlo Metrológico	Certificado de verificação
159) Certificado de calibração	labmetro	18.05.2022	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos\Anexo IV - Controlo Metrológico	Certificado de calibração
160) Certificado de verificação	labmetro	18.05.2022	5	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD	Certificado de verificação



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
				verao 2022\Relatório Final_com anexos\Anexo IV - Controlo Metrológico	
161) Certificado de calibração	labmetro	06.07.2022	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos\Anexo IV - Controlo Metrológico	Certificado de calibração
162) Certificado de verificação	Labmetro	06.07.2022	4	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos\Anexo IV - Controlo Metrológico	Certificado de verificação
163) Certificado de calibração	Labmetro	18.05.2022	6	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos\Anexo IV - Controlo Metrológico	Certificado de calibração
164) Certificado de calibração	Labmetro	18.05.2022	5	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos\Anexo IV - Controlo Metrológico	Certificado de verificação
165) Certificado de calibração	Labmetro	24.05.2022	2	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.2_Ruído\Relatorio Monitorizacao AHD verao 2022\Relatório Final_com anexos\Anexo IV - Controlo Metrológico	Certificado de calibração
166) Registo de Wildlife Strike Confirmados 2022 (1 outubro 2022 a 31 dezembro 2022)	ANA – Aeroportos de Portugal		8	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.3_Birdstrike	Apresentação dos dados obtidos até 5 de Fevereiro de 2023 relativamente aos registos de wildlife strike confirmados para os aeroportos objecto da concessão. Relativamente ao AHD, registaram-se 8 Bird Strike confirmados, nos quais foram identificadas as seguintes espécies: Gaivota, peneireiro (falco tinnunculus), buteo de asa redonda (buteo buteo), butio, butio



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
167) s/doc				ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.4_Riscos naturais	
168) Dados desempenho ambiental AHD e ABJ	s/ autor	s/ data	1 sheet	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.5_Ar e energia \4.5_Ar e energia	Tabelas com consumos de energia, pegada de carbono, produção total de resíduos do ADH e do ABJ
169) Relatório de ensaio de campanha - Monitorização da qualidade do ar ambiente exterior no Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa (2021)	SondarLab – Laboratório de Qualidade do Ar, Lda.	10.12.2021	94	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.5_Ar e energia \4.5_Ar e energia\Qualidade do Ar	O relatório, referente à campanha de Inverno de 2021, procede à apresentação e interpretação dos resultados obtidos durante a monitorização da qualidade do ar no AHD.
170) Relatório de ensaio de campanha - Monitorização da qualidade do ar ambiente exterior no Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa (2021)	SondarLab – Laboratório de Qualidade do Ar, Lda.	05.07.2021	112	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.5_Ar e energia \4.5_Ar e energia\Qualidade do Ar	O relatório, referente à campanha de Verão de 2021, procede à apresentação e interpretação dos resultados obtidos durante a monitorização da qualidade do ar no AHD.
171) RELATÓRIO DA 2ª CAMPANHA DE 2022 - Monitorização da qualidade do ar ambiente exterior no Aeroporto Humberto Delgado	SondarLab – Laboratório de Qualidade do Ar, Lda.	15.12.2022	85	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.5_Ar e energia \4.5_Ar e energia\Qualidade do Ar	O relatório, relativo à segunda campanha de medições em 2022, procede à apresentação e avaliação dos dados face aos critérios de avaliação definidos, bem como caso se verifique, a apresentação do estudo de causas para as horas e dias cujos parâmetros tenham ultrapassado o respectivo valor definido no critério de avaliação.
172) RELATÓRIO DE CAMPANHA – VERÃO 2022 - Monitorização da qualidade do ar ambiente exterior no Aeroporto Humberto Delgado	SondarLab – Laboratório de Qualidade do Ar, Lda.	23.09.2022	82	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.5_Ar e energia \4.5_Ar e energia\Qualidade do Ar	O relatório, relativo às medições de Verão de 2022, procede à apresentação e avaliação dos dados face aos critérios de avaliação definidos, bem como caso se verifique, a apresentação do estudo de causas para as horas e dias cujos parâmetros tenham ultrapassado o respectivo valor definido no critério de avaliação.
173) s/doc				ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.6_Recursos hidricos	



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
174) s/doc				ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \4.7_Resíduos	
175) PT4 – Prof Teresa Fidélis – Ambiente	Sra. Professora Teresa Fidélis	s/ data	8	ANA-001\ANA\PT4_Ambiente \Outros	Documento que aborda várias temáticas: recursos hídricos, ar e energia, ruído
176) CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA DA REGIÃO DE LISBOA	Ana – Aeroportos de Portugal, S.A.	01.02.2023	81	ANA-001\ANA\PT5_Eco-Fin	Relatório sobre a capacidade aeroportuária da região de Lisboa, comparando várias soluções.
177) S. n.	n.a. (na informação do doc está um Alexandre Lapeyre)	28.01.2023	n.a.	ANA-001\ANA\PT5_Eco-Fin	Ficheiro Excel com a análise de vários cenários: capacidade actual, lost tourism, tráfego aeroportuário
178) Relatório de Gestão e Contas de 2019	Ana – Aeroportos de Portugal, S.A.	Não consta, mas é posterior a 21.04.2020	125	ANA-001\ANA\PT5_Eco-Fin \\server\Pastas de Clientes\CTI Novo Aeroporto\Documentação CTI\ANA\PT5_Eco-Fin\Receitas reguladas e não reguladas	Relatório de Gestão e Contas de 2019
179) Relatório de Gestão e Contas de 2020	Ana – Aeroportos de Portugal, S.A.	Não consta, mas é posterior a 26.04.2021	133	ANA-001\ANA\PT5_Eco-Fin \\server\Pastas de Clientes\CTI Novo Aeroporto\Documentação CTI\ANA\PT5_Eco-Fin\Receitas reguladas e não reguladas	Relatório de Gestão e Contas de 2020
180) Relatório de Gestão e Contas de 2021	Ana – Aeroportos de Portugal, S.A.	Não consta, mas é posterior a 26.04.2022	135	ANA-001\ANA\PT5_Eco-Fin \\server\Pastas de Clientes\CTI Novo Aeroporto\Documentação CTI\ANA\PT5_Eco-Fin\Receitas reguladas e não reguladas	Relatório de Gestão e Contas de 2021
181) Relatório de Gestão e Contas de 2022	Ana – Aeroportos de Portugal, S.A.	Não consta, mas é posterior a 02.05.2023	154	ANA-001\ANA\PT5_Eco-Fin \\server\Pastas de Clientes\CTI Novo Aeroporto\Documentação CTI\ANA\PT5_Eco-Fin\Receitas reguladas e não reguladas	Relatório de Gestão e Contas de 2022



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
182) Relatório do Apuramento da Receita Regulada Média Máxima 2022	Ana – Aeroportos de Portugal, S.A.	23.05.2023	13	ANA-001\ANA\PT5_Eco-Fin \\server\Pastas de Clientes\CTI Novo Aeroporto\Documentação CTI\ANA\PT5_Eco-Fin\Receitas reguladas e não reguladas	Relatório do Apuramento da Receita Regulada Média Máxima 2022
183) Relatório de Receita Regulada Média Máxima acompanhado do Relatório de Garantia Limitada de Fiabilidade Independente	Deloitte & Associados, SROC, S.A.	31.05.2021	18	ANA-001\ANA\PT5_Eco-Fin \\server\Pastas de Clientes\CTI Novo Aeroporto\Documentação CTI\ANA\PT5_Eco-Fin\Receitas reguladas e não reguladas	Relatório de Receita Regulada Média Máxima acompanhado do Relatório de Garantia Limitada de Fiabilidade Independente (2020).
184) Relatório de Receita Regulada Média Máxima acompanhado do Relatório de Garantia Limitada de Fiabilidade Independente	Deloitte & Associados, SROC, S.A.	23.06.2022	17	ANA-001\ANA\PT5_Eco-Fin \\server\Pastas de Clientes\CTI Novo Aeroporto\Documentação CTI\ANA\PT5_Eco-Fin\Receitas reguladas e não reguladas	Relatório de Receita Regulada Média Máxima acompanhado do Relatório de Garantia Limitada de Fiabilidade Independente (2021).
185) Parecer Prof. Paulo Otero	Paulo Otero	21.04.2020	55	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	Viabilidade da construção do Aeroporto Complementar do Montijo, se certos municípios viessem a emitir pareceres desfavoráveis com fundamentos semelhantes aos das pronúncias apresentadas pelos mesmos no decurso do Procedimento de AIA
186) Parecer Prof. Vital Moreira	Vital Moreira	10.07.2020	41	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	<i>Idem</i>
187) Parecer Prof. Fernanda Paula Oliveira e Prof. Dulce Lopes	Fernanda Paula Oliveira e Dulce Lopes	26.10.2022	41	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	Enquadramento do projecto/decisão de localização como programa sectorial e subsequente necessidade de AAE; Invalidade da DIA Favorável Condicionada
188) Parecer Prof. Miguel Assis Raimundo	Miguel Assis Raimundo	10.2022	79	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	DA RELAÇÃO ENTRE AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA E AVALIAÇÃO DE IMPACTO AMBIENTAL – O CASO DO AEROPORTO DE LISBOA



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
189) EIA Montijo / Resumo Não Técnico	ANA Aeroportos	2019	49	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	EIA Montijo – RNT
190) EIA Montijo – VOL. II – Relatório Síntese: Capítulos Introdutórios e Descrição do Projecto	ANA Aeroportos	07.2016	324	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	EIA Montijo – VOL. II – Relatório Síntese
191) EIA Montijo – VOL. II – Relatório Síntese: Caracterização da Situação de referência e sua Evolução sem Projecto	ANA Aeroportos	07.2019	751	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	EIA Montijo – VOL. II – Relatório Síntese
192) EIA Montijo – VOL. II – Relatório Síntese: Impactes, Medidas de Minimização, Monitorização e Conclusões	ANA Aeroportos	07.2019	955	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	EIA Montijo – VOL. II – Relatório Síntese
193) EIA Montijo – Aditamento	ANA Aeroportos	07.2019	168	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	EIA Montijo Aditamento
194) EIA Montijo – 2.º Aditamento	ANA Aeroportos	08.2019	90	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	EIA Montijo 2.º Aditamento
195) EIA Montijo / Anexos	ANA Aeroportos			ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	Anexos
196) DIA Montijo – Resposta da APA audiência prévia dos interessados	APA	?	54	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	Apreciação pela APA da exposição apresentada pela ANA Aeroportos em sede de audiência previa dos interessados
197) DIA Montijo	APA	?	126	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	DIA Montijo
198) DIA Montijo – Parecer da CA	Comissão de Avaliação	10.2019	596	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	Parecer da CAR
199) Relatório da Consulta Pública – DIA Montijo	APA	09.2019	27	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	Relatório da Consulta Pública – DIA Montijo
200) Plano de Adaptação às Alterações	ANA Aeroportos	09.09.2022	56	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	Plano de Adaptação às Alterações Climáticas do Aeroporto do Montijo



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
Climáticas do Aeroporto do Montijo					
201) Plano de Adaptação às Alterações Climáticas do Aeroporto do Montijo – Anexo (Análise de Vulnerabilidades às Alterações Climáticas)	ANA Aeroportos	09.09.2022	48	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	Plano de Adaptação às Alterações Climáticas do Aeroporto do Montijo – Anexo (Análise de Vulnerabilidades às Alterações Climáticas)
202) TAC de Lisboa – Proc. 262/20.7BEALM - Resposta ANA Aeroportos à Pronúncia do MP	ANA AEROPORTOS	02.11.2022	75	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	Resposta da ANA Aeroportos à Pronúncia feita pelo MP sobre o mérito da acção administrativa de impugnação da DIA do Montijo, cuja Autora é a NEGOCIATA – NINGUÉM ESPERE GRANDES OPORTUNIDADES COM INVESTIMENTOS ANTI-AMBIENTE - ASSOCIAÇÃO
203) TAC de Lisboa – Proc. N.º 970/20.2BELSB –	ANA Aeroportos	04.03.2022	17	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	Resposta da ANA Aeroportos, enquanto Contrainteressada, do Parecer Técnico junto pelo MP sobre o impacto na conservação de espécies de aves por relação ao ruído
204) Montijo Airport Development Wildlife Strike Risks	Birdstrike Managemente Ltd.	07.2021	4	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	Notas sobre os riscos associados à localização do aeroporto na conservação de espécies de aves
205) Procedimentos específicos associados ao perigo tsunami a integrar no Plano de Emergência Interno do aeroporto do Montijo	HIDROMOD	02.03.2021	37	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	A avaliação de zonas potencialmente afectadas por um tsunami na área adjacente ao aeroporto do Montijo
206) Quantificação do impacte de inundação por eventual tsunami no aeroporto do Montijo	HIDROMOD	28.12.2020	61	ANA-001\ANA\PT6_Jurídico	Quantificação do impacte de inundação por eventual tsunami no aeroporto do Montijo
207) Link para a Drive da ANA				ANA-001\ANA	



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
208) MOU Governo e ANA completo				ANA-001\ANA	
209) Lista de Doc ANA				ANA-001\ANA	Ficheiro excel
210) Lista tipos de voos (domésticos), etc	N/A	N/A	N/A	ANA-002\ANA\PT1_Procura e PT3_Acessibilidades	Irrelevante
211) ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL AEROPORTO DO MONTIJO E RESPECTIVAS ACESSIBILIDADES VOLUME III – ANEXOS TEMÁTICOS ANEXO 13 – ANÁLISE DE RISCO	Profico Ambiente e Ordenamento, Lda.	Julho 2019	569	ANA-002\ANA\PT6_Jurídico\6.2_EIA e DIA MTJ\6.2.a_EIA\Anexos	O estudo tem por objectivo a avaliação de compatibilidade de localização da instalação do Grupo Operacional de Combustíveis (GOC) a implementar no futuro Aeroporto do Montijo, que será utilizado para abastecimento de combustível de Jet A-1 à futura infra-estrutura aeroportuária.
212) ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL AEROPORTO DO MONTIJO E RESPECTIVAS ACESSIBILIDADES - VOLUME III – ANEXOS TEMÁTICOS ANEXO 3 – ELEMENTOS DE PROJETO	Profico Ambiente e Ordenamento, Lda.	Julho 2019	42	ANA-002\ANA\PT6_Jurídico\6.2_EIA e DIA MTJ\6.2.a_EIA\Anexos	Peças desenhadas: Airside, Terminal, Landside, GOC, Acesso Rodoviário.
213)				ANAC-001\ANAC	Dados variados relativos a tráfego aéreo e regulação de taxas não relevantes.
214) Modelo regulatório aeroportuário em Portugal				ANAC-001\ANAC	Modelo regulatório aeroportuário.
215) Título Único Ambiental – Aeroporto do Montijo e Acessibilidades (com DIA em anexo)	APA	21.01.2020	132	APA-001\APA	Título Único Ambiental – Aeroporto do Montijo e Acessibilidades (com DIA em anexo)
216) DIA Novo Aeroporto de Lisboa (Plano Director de Referência) (Estudo Prévio)	Ministério do Ambiente e do ordenamento do Território / Gabinete do	09.12.2010	43	APA-001\APA	DIA Favorável Condicionada /



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
	Secretário de Estado do Ambiente Proponentes: NAER – Novo Aeroporto, SA				Concelho de Benavente (freguesia de Samora Correia) e Concelho do Montijo (freguesia de Canha)
217) DIA (Estudo Prévio) - Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa	Ministério do Ambiente e do ordenamento do Território / Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente Proponentes: BRISA, S.A. e EP - Estradas de Portugal, S.A.	30.06.2010	14	APA-001\APA	DIA Favorável Condicionada / Concelhos de Alcochete, Palmela, Montijo e Coruche
218) DIA – Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid (Lote 3A1)	Ministério do Ambiente e do ordenamento do Território / Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente Proponentes: RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.	28.12.2009	17	APA-001\APA	
219) DIA Favorável Condicionada Novo Aeroporto de Lisboa – Projecto de Execução	Ministério do Ambiente e do ordenamento do Território / Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente	09.10.2006	11	APA-001\APA	DIA Favorável Condicionada Novo Aeroporto de Lisboa – Projecto de Execução
220) Lista estudos fornecidos pela APA	N/A	N/A	1	APA-001\APA	DOCUMENTAÇÃO RELEVANTE
221) Vários documentos – PTRH5A	N/A	N/A	N/A	APA-001\APA	N/A



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
222) Índice documentos enviados	Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não	N/A	1	CTI Aeroporto\Assoc Plataforma civica-001\Assoc Plataforma civica	Índice
223) O aeroporto de Lisboa numa perspectiva estratégica de interesse nacional – Sumário Executivo	Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não	N/A	8	CTI Aeroporto\Assoc Plataforma civica-001\Assoc Plataforma civica	Súmula
224) O aeroporto de Lisboa numa perspectiva estratégica de interesse nacional – Anexo I: NAL e AAE: Um Histórico de Decisões e Afirmações Controversas	Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não	01.2022	17	CTI Aeroporto\Assoc Plataforma civica-001\Assoc Plataforma civica	Participação pública (?) aquando do anúncio da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) Factos relevantes
225) O aeroporto de Lisboa numa perspectiva estratégica de interesse nacional	Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não	N/A	1	CTI Aeroporto\Assoc Plataforma civica-001\Assoc Plataforma civica	Não inclui documentação que diz ter: Sumário executivo e Anexos I, II, III IV
226) O aeroporto de Lisboa numa perspectiva estratégica de interesse nacional – Anexo II	Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não	N/A	10	CTI Aeroporto\Assoc Plataforma civica-001\Assoc Plataforma civica	Análise das implicações da operação simultânea (dual) de infra-estruturas aeroportuárias na região da Lisboa
227) O aeroporto de Lisboa numa perspectiva estratégica de interesse nacional – Anexo II	Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não	02.2022	6	CTI Aeroporto\Assoc Plataforma civica-001\Assoc Plataforma civica	As consequências para a saúde pública e a segurança de pessoas e bens da opção aeroportuária AHD + Montijo
228) Anexo III	Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não	N/A	12	CTI Aeroporto\Assoc Plataforma civica-001\Assoc Plataforma civica	Resolução do conselho de ministros nº 89/2022 <u>Comentários</u>
229) O aeroporto de Lisboa numa perspectiva estratégica de interesse nacional – Anexo III (NAL e TAP – Um futuro interligado)	Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não	01.2022	6	CTI Aeroporto\Assoc Plataforma civica-001\Assoc Plataforma civica	Vantagens de um HUB em Lisboa



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
230) Custos actualizados do NAL a preços constantes de 2021	Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não	N/A	2	CTI Aeroporto\Assoc Plataforma civica-001\Assoc Plataforma civica	Valor Actualizado do Custo de Investimento para a OE CTA
231) Anexo V – Despacho revogado de 28 de Junho de 2022	Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não	28.06.2022	7	CTI Aeroporto\Assoc Plataforma civica-001\Assoc Plataforma civica	Autor: Secretário de Estado das Infra-estruturas, Hugo Santos Mendes
232) Anexo VI – DIA n.º 2251 NAL Alcochete	Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não	09.12.2010	2	CTI Aeroporto\Assoc Plataforma civica-001\Assoc Plataforma civica	Extracto de 2 pp.
233) Contributo para a Reunião de 9 de março de 2023 / Mesa temática 2 - Como articular os principais sistemas de transportes / Comissão Técnica Independente	Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não	09.03.2023	9	CTI Aeroporto\Assoc Plataforma civica-001\Assoc Plataforma civica	Apoio à CTI na definição de critérios ou orientações para seleção das opções estratégicas para o futuro aeroporto, no que diz respeito às acessibilidades
234) Contributo da Plataforma Cívica para a Mesa Temática 4 - Conectividade na Rede Aérea e Dependência do Hinterland	Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não	29.03.2023	4	CTI Aeroporto\Assoc Plataforma civica-001\Assoc Plataforma civica	
235) Contributos para a decisão conducente à construção do novo aeroporto internacional de Lisboa	Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não	19.01.2023	13	CTI Aeroporto\Assoc Plataforma civica-001\Assoc Plataforma civica	Contributo/participação AAE
236) Contributo da Plataforma Cívica para a Mesa Temática 4 - Modelo dual versus Modelo single	Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não	10.03.2023	16	CTI Aeroporto\Assoc Plataforma civica-001\Assoc Plataforma civica	Modelo dual versus Modelo single
237) Subscritores e apoiantes da Plataforma Cívica	Plataforma Cívica Aeroporto BA6-Montijo Não	N/A	6	CTI Aeroporto\Assoc Plataforma civica-001\Assoc Plataforma civica	Lista



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
238) n.a.	Teresa Almeida, Presidente da CCDRLVT	n.a.	2	CCDR-002\CCDR-LVT	Documento word com links para a documentação do PROT 2011, dirigido à Dr.ª Joana Cruz.
239) n.a.				CCDR-002\CCDR-LVT	Conjunto de ficheiros que não conseguimos abrir. Parecem ser peças desenhadas.
240) n.a.				CCDR-002\CCDR-LVT	Conjunto de ficheiros que não conseguimos abrir. Parecem ser peças desenhadas.
241) n.a.				CCDR-002\CCDR-LVT	Conjunto de ficheiros que não conseguimos abrir. Parecem ser peças desenhadas.
242) Identificação, caracterização e mapeamento das situações de vulnerabilidade no território face aos riscos da Região de Lisboa e Vale do Tejo	CCDRLVT; Centro de Estudos Geográficos; Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa.	15.03.2021	20	CCDR-002\CCDR-LVT	Identificação, caracterização e mapeamento das situações de vulnerabilidade no território face aos riscos da Região de Lisboa e Vale do Tejo; Análise multi-perigo.
243) Identificação, caracterização e mapeamento das situações de vulnerabilidade no território face aos riscos da Região de Lisboa e Vale do Tejo	CCDRLVT; Centro de Estudos Geográficos; Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa.	30.12.2020	133	CCDR-002\CCDR-LVT	Relatório Final da Identificação, caracterização e mapeamento das situações de vulnerabilidade no território face aos riscos da Região de Lisboa e Vale do Tejo.
244) Erosão costeira – destruição de praias e de sistemas dunares inundações e galgamentos oceânicos	CCDRLVT; Centro de Estudos Geográficos; Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa.	05.02.2021	1	CCDR-002\CCDR-LVT	Mapa da erosão costeira – destruição de praias e de sistemas dunares inundações e galgamentos oceânicos (Versão 2).
245) Erosão costeira – instabilidade e recuo de arribas	CCDRLVT; Centro de Estudos Geográficos; Instituto de Geografia e Ordenamento do	05.02.2021	1	CCDR-002\CCDR-LVT	Mapa da erosão costeira – instabilidade e recuo de arribas (Versão 2).



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
	Território da Universidade de Lisboa.				
246) Perigosidade a incêndio rural/florestal	CCDRLVT; Centro de Estudos Geográficos; Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa.	05.02.2021	1	CCDR-002\CCDR-LVT	Mapa da perigosidade a incêndio rural/florestal (Versão 2).
247) Perigosidade sísmica	CCDRLVT; Centro de Estudos Geográficos; Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa.	05.02.2021	1	CCDR-002\CCDR-LVT	Mapa da perigosidade relativa a sismos (Versão 2).
248)	CCDRLVT; Centro de Estudos Geográficos; Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa.	05.02.2021	1	CCDR-002\CCDR-LVT	Mapa da perigosidade relativa a tsunamis (Versão 2).
249)	CCDRLVT; Centro de Estudos Geográficos; Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa.	05.02.2021	1	CCDR-002\CCDR-LVT	Mapa da rede principal de oleoduto e gasoduto; estabelecimentos abrangidos pela Diretiva SEVESO III / Decreto-Lei n.º 150/2015 (Versão 2).
250)	CCDRLVT; Centro de Estudos Geográficos; Instituto de Geografia e Ordenamento do	05.02.2021	1	CCDR-002\CCDR-LVT	Mapa da susceptibilidade a cheias (Versão 2).



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
	Território da Universidade de Lisboa.				
251)	CCDRLVT; Centro de Estudos Geográficos; Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa.	05.02.2021	1	CCDR-002\CCDR-LVT	Mapa da susceptibilidade a movimentos de massa em vertentes (Versão 2).
252) Foresight Portugal 2030 – 3 Cenários para o Futuro de Portugal (Síntese)	Fundação Calouste Gulbenkian	10.2021	15	CENARIOS GULBENKIAN-20230720T072912Z-001\CENARIOS GULBENKIAN	Exercício de prospetiva no qual questões económicas e financeiras se cruzam com questões demográficas, sociais, tecnológicas, ambientais, geoeconómicas e geopolíticas.
253) Foresight Portugal 2030 – 3 Cenários para o Futuro de Portugal (Vol. I)	Fundação Calouste Gulbenkian	10.2021	121	CENARIOS GULBENKIAN-20230720T072912Z-001\CENARIOS GULBENKIAN	<i>Idem</i>
254) Ofício 15.02.2023 – 001967 – AAE sobre as Opções Estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa	Ministério da Defesa Nacional – Gabinete do Chefe do Estado-Maior	15.02.2023	1	Dados EMFA-001\Dados EMFA	Notificação com os links de acesso às informações relativas às servidões aeronáuticas e à delimitação das varias Unidades da Força Aérea que são alvo do estudo
255) Links servidões				Dados EMFA-001\Dados EMFA	
256) RESUMO CLIMATOLÓGICO DO AERÓDROMO DO MONTIJO (LPMT) – 2013 a 2022	Grupo de Informação Meterorológica da Força Aérea	05.06.2023	86	Dados EMFA-001\Dados EMFA	RESUMO CLIMATOLÓGICO DO AERÓDROMO DO MONTIJO (LPMT) – 2013 a 2022
257) AAE sobre as opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária na região de Lisboa – Perspectiva da Força Aérea	Ministério da Defesa Nacional – Força Aérea	09.02.2023	47	Força Aérea-001\Força Aérea	Análise de questões relevantes relativas às varias opções estratégicas



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
258) Guidance on the balanced approach to aircraft noise management	International Civil Aviation Organization	2008	130	ICAO noise study-001\ICAO noise study	Estudo sobre a gestão do ruído produzido pelos aviões
259) Amendement no. 1 to Guidance on the balanced approach to aircraft noise management	International Civil Aviation Organization	2008	36	ICAO noise study-001\ICAO noise study	Estudo sobre a gestão do ruído produzido pelos aviões
260) Dados descontextualizados (temperaturas?)	N/A	N/A	N/A	IPMA-001\IPMA	Irrelevante
261) Notas	N/A	N/A	1	IPMA-001\IPMA	<u>Irrelevante</u> Resultados referentes aos cinco Resumos Climatológicos de Aeródromo, recomendados internacionalmente pela Organização Meteorológica Mundial (OMM) e pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO)
262) Dados sobre ventos, temperatura...	IPMA / Divisão de Meteorologia Aeronáutica	2020	58	IPMA-001\IPMA	Irrelevante
263) Ofício	ANA – Aeroportos de Portugal	21.04.2023	1	Ministério das Infraestruturas-001\Ministério das Infra-estruturas	Ofício com o assunto “concessões ANA serviço público aeroportuário. Relatório de cumprimento das obrigações de manutenção no ano de 2022 (cláusula 22.2.b) do contrato de concessão)” através do qual a ANA remete à ANAC o relatório da concessão e respectivos anexos relativos ao cumprimento das obrigações de manutenção em 2022 ao abrigo da cláusula 22.2.b) e 22.3do contrato de concessão (relativamente a todos os aeroportos objecto da concessão).



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
264) Relatório Cumprimento das Obrigações de Manutenção – 2022 – Anexo I – Manutenção dos Ativos Aeroportuários	ANA – Aeroportos de Portugal	2023	11	Ministério das Infraestruturas-001\Ministério das Infra-estruturas	Relatório sobre o cumprimento da obrigação de manutenção das infra-estruturas aeroportuárias que a ANA disponibiliza às companhias aéreas e seus passageiros.
265) Relatório cumprimento das obrigações de manutenção – 2022- Anexo II – Níveis de serviço	ANA – Aeroportos de Portugal	2023	11	Ministério das Infraestruturas-001\Ministério das Infra-estruturas	Análise relativa à capacidade instalada nos diversos subsistemas dos terminais de passageiros dos aeroportos, e a sua resposta à procura de tráfego verificada em 2022.
266) Relatório cumprimento das obrigações de manutenção – 2022- Anexo III – Ambiente	ANA – Aeroportos de Portugal	2023	35	Ministério das Infraestruturas-001\Ministério das Infra-estruturas	Demonstração do cumprimento das obrigações de manutenção em matéria ambiental: na gestão de consumos, resíduos e ruído, na monitorização da qualidade do ar, bem como na monitorização e controlo das emissões potencialmente poluentes para o ar, solo e recursos hídricos.
267) Relatório cumprimento das obrigações de manutenção – 2022- Anexo IV – Segurança e saúde no trabalho (SST)	ANA – Aeroportos de Portugal	2023	2	Ministério das Infraestruturas-001\Ministério das Infra-estruturas	O anexo apenas refere que os elementos respeitantes a SST no ano de 2022 serão disponibilizados após entrega à ACT, DRTAI e IRT
268) Relatório cumprimento das obrigações de manutenção	ANA – Aeroportos de Portugal	2023	12	Ministério das Infraestruturas-001\Ministério das Infra-estruturas	O relatório tem por objectivo dar cumprimento ao estabelecido nos Contratos de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos Situados em Portugal Continental, na Região Autónoma dos Açores e na Região Autónoma da Madeira (doravante designados simplesmente por Contratos), em conformidade com o determinado na alínea b) do nº 22.2 dos mesmos, mais especificamente, no que respeita às obrigações de manutenção.
269) Acrónimos ref NAC – Rosário Macário	Rosário Macário	20.04.2023	2	NAV-001\NAV	Descodificação dos acrónimos da avaliação da NAV



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
270) Capacidade LPPT – NAV Portugal	NAV Portugal	s/ data	21	NAV-001\NAV	Descrição da situação actual no que respeita aos slots aeroportuários v. capacidade; desenvolvimentos LPPT – novas RET; prolongamento do TWY U; evolução de capacidade ;
271) Capacidades declaradas LIS S19	ANA – Aeroportos de Portugal	s/ data	1	NAV-001\NAV	Tabela com as capacidades declaradas no período do Verão 2019 (31 de março a 26 de outubro)
272) Capacidades declaradas LIS W19	ANA – Aeroportos de Portugal	s/ data	1	NAV-001\NAV	Tabela com as capacidades declaradas no período do Inverno (27 de Outubro a 28 de Março)
273) CONGESTION RATE LIS APT - SUMMER (S19) AND WINTER (W19) - END OF SEASON	ANA – Aeroportos de Portugal	s/ data	1 sheet	NAV-001\NAV	Ficheiro excel com dados relativos às capacidades nos períodos de Verão e Inverno 2019
274) Calendar of coordination activities	ANA – Aeroportos de Portugal	Novembro 2022	1	NAV-001\NAV	Tabela com o calendário das actividades de coordenação
275)				NAV-001\NAV	Imagen NAV Portugal
276) Lisbon airport assessment 2020 part I – analysis and recommendations	Eurocontrol	30.06.2020	39	NAV-001\NAV	O presente documento abrange a discussão, as conclusões e as recomendações relativas à utilização e aos aspectos de segurança de duas novas Taxiways de Saída Rápida (RET) em construção no aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa. A implementação das novas RET faz parte do desenvolvimento de um Plano de longo prazo, levado a cabo pelo operador aeroportuário VINCI/ANA com o objetivo de aumentar a capacidade do aeroporto de uma forma segura.
277) Lisbon Airport Assessment 2020 - Part II - Analysis and recommendations	Eurocontrol	08.09.2020	71	NAV-001\NAV	A Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) solicitou ao EUROCONTROL a realização de uma avaliação do desempenho (estudo) do Aeroporto de Lisboa, incluindo o espaço aéreo conexo, a fim de:



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
					a) avaliar a(s) pista(s) de saída de alta velocidade proposta(s) para melhoria a curto prazo em 2020, bem como outras melhorias relacionadas com a infraestrutura da pista, e b) identificar e compreender os estrangulamentos de capacidade que afectam o aeroporto e identificar medidas de melhoria do desempenho que aumentem a capacidade em Lisboa.
278) REQUESTED SLOTS vs CAPACITY by HOUR - LISBON AIRPORT (31JUL06AUG)	ANA – Aeroportos de Portugal	s/ data	1 sheet	NAV-001\NAV	Ficheiro excel com dados relativos a slots solicitados vs capacidade por hora no período de 31 de Julho a 6 de Agosto, no Aeroporto de Lisboa
279)	Almargem; A Rocha; ANP e WWF; FAPAS; GEOTA; LPN; QUERCUS; SPEA; ZERO.	20.02.2023	17	ONGs-001\ONGs	Contributo de 9 ONGA para a fase de definição de âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica para o Novo Aeroporto de Lisboa.
280)	ANP e WWF; LPN; QUERCUS; ZERO.	n.a.	14	ONGs-001\ONGs	Hipótese de localização a estudar por sugestão de 4 ONGA no âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica para o Novo Aeroporto de Lisboa
281)	Bird Conservation International (Teresa Catry, Francesco Ventura, Maria P. Dias, Carlos D. Santos, Ricardo C. Martins, Jorge M. Palmeirim e José P. Granadeiro).	29.09.2020	14	ONGs-001\ONGs	Estimativa do custo de conservação do projectado novo aeroporto internacional de Lisboa para as aves migratórias do Estuário do Tejo.
282)	Margarida Maria Correia Alves Lopes (Faculdade de Ciências e Tecnologia	07.2019	135	ONGs-001\ONGs	Dissertação para obtenção do grau de Doutor em Ambiente e Sustentabilidade, com o título “Níveis de Partículas Ultrafinas Monitorizados em diferentes modos de transporte em Lisboa”.



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
	da Universidade Nova de Lisboa)				
283)	Pedro M. Lourenço e José A. Alves	12.2009	7	ONGs-001\ONGs	Artigo com o título: "Movimentos de aves nas imediações do Campo de Tiro de Alcochete, Portugal: serão as colisões de aves um risco importante no novo aeroporto de Lisboa proposto?"
284)	Plataforma Cidadã	17.02.2023	18	ONGs-001\ONGs	Memorando relativo à Conexão da Infra-estrutura Ferroviária à ILD Aeroportuária (defesa do Aeroporto Internacional de Beja).
285)	Plataforma Cívica	17.02.2023	7	ONGs-001\ONGs	Contributo da plataforma cívica: que modelo de aeroporto precisamos?
286)	Grupo de Trabalho Voos Nocturnos	07.2022	214	ONGs-001\ONGs	Relatório final do Grupo de Trabalho para o estudo e avaliação do Tráfego Nocturno do Aeroporto Humberto Delgado.
287) ANÁLISE TÉCNICA COMPARADA DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA NA ZONA DA OTA E NA ZONA DO CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE	Apresentação feita pela CTI	15.02.2023	102	Opções Estratégicas\Alcochete	ANÁLISE TÉCNICA COMPARADA DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA NA ZONA DA OTA E NA ZONA DO CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE
288) HUB CT Alcochete - Reavaliação multicritério Julho 2022-1	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	39	Opções Estratégicas\Alverca	HUB CT Alcochete - Reavaliação multicritério Julho 2022-1
289) Sinopse pandemia e invasão da Ucrânia	Sem acesso ao documento			Opções Estratégicas\Alverca	Pedir acesso?
290) Apresentação CTI	CTI	N/A	16	Opções Estratégicas\Alverca	Powerpoint apresentação
291) Estudo de alteração do uso do devastado mouchão da Póvoa	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	20	Opções Estratégicas\Alverca	Estudo para efeitos do HUB Alverca-Portela



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
292) Estudo Aeroporto e Trajectórias / Impacte Ambiental	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	21	Opções Estratégicas\Alverca	Estudo Aeroporto e Trajectórias / Impacte Ambiental
293) Estudo Evolução Portela-Citadino / O compromisso socioeconómico com o padrão civilizacional europeu	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	31	Opções Estratégicas\Alverca	Estudo Aeroporto e Trajectórias / Impacte Ambiental
294) Estudo aeronáuticos (ar e solo)	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	23	Opções Estratégicas\Alverca	Estudo aeronáuticos (ar e solo)
295) Estudo Impacto da proximidade do aeroporto ao centro	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	16	Opções Estratégicas\Alverca	Estudo Impacto da proximidade do aeroporto ao centro
296) Estudo de Planeamento / Visão global integrada	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	20	Opções Estratégicas\Alverca	Estudo de Planeamento / Visão global integrada
297) Estudo Visão 2050	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	13	Opções Estratégicas\Alverca	Desenvolvimento socio-económico
298) AAE projecto “Aumento da capacidade aeroportuária de Lisboa” - Avaliação das soluções adequadas aos objetivos do projecto segundo critérios científicos comparáveis	N/A	31.08.2021	9	Opções Estratégicas\Alverca	Estudo comparativa das várias alternativas
299) Estudo Acessibilidades e Intermodalidade – antecipação futuro 2050	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	11	Opções Estratégicas\Alverca	Estudo de acessibilidades
300) Estudo Alterações Climáticas / O impacto nos usos do homem sobre mouchões e/ou sobre águas	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	19	Opções Estratégicas\Alverca	Estudo Alterações Climáticas – Impacto nos Mochões
301) Notas articulação AMT – API - APA	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	14	Opções Estratégicas\Alverca	Conciliação entre API e APA – naveabilidade e transportes



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
302) Apresentação da Solução HUB Alverca-Portela à Comissão Técnica e Comissão de Acompanhamento	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	15.02.2023	38	Opções Estratégicas\Alverca	Esclarecimentos às questões e/ou dúvidas levantadas no período de debate
303) Apresentação Alverca	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	15.02.2023	16	Opções Estratégicas\Alverca	
304) Candidatura HUB da Alverca Portela	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	14.02.2023	1	Opções Estratégicas\Alverca	irrelevante
305) Candidatura HUB da Alverca Portela – 2.ª entrega de documentos	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	01.02.2023	2	Opções Estratégicas\Alverca	irrelevante
306) Candidatura HUB da Alverca Portela – 3.ª entrega de documentos	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	07.02.2023	1	Opções Estratégicas\Alverca	irrelevante
307) Síntese das razões do desenvolvimento da inovação	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	25	Opções Estratégicas\Alverca	
308) A capacidade de financiamento pela VINCI das soluções aeroportuárias para Lisboa	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	5	Opções Estratégicas\Alverca	
309) CES - Apresentação Oriente 29.11.2022 - CR	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	15	Opções Estratégicas\Alverca	
310) Análise competitividade – cenário 2030	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	22	Opções Estratégicas\Alverca	irrelevante
311) Lista membros da equipa HUB Alverca-Portela	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A		Opções Estratégicas\Alverca	irrelevante
312) Estruturação funcional / HUB Aéreo-HUB ferroviário-Terminal remotos	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	11	Opções Estratégicas\Alverca	Estudo transportes aéreos/ferroviários



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
313) Plano Director / Separação por vocação em dois núcleos	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	24	Opções Estratégicas\Alverca	Análise separação das funções de médio curso vs longo curso, para a Portela e Alverca, respectivamente
314) Apresentação/Candidatura Solução Alternativa HUB Alverca-Portela: Modelo económico-financeiro	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	2	Opções Estratégicas\Alverca	Apresentação/Candidatura Solução Alternativa HUB Alverca-Portela: Modelo económico-financeiro
315) Apresentação HUB Ferroviário	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	26	Opções Estratégicas\Alverca	Estudo HUB/Acessos ferroviários (não está a dar para abrir ao documento através deste link...)
316) Memorando Reunião CTI	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	15.01.2023	2	Opções Estratégicas\Alverca	
317) Solução Alternativa HUB Alverca-Portela – Modelo Económico Financeiro / Solução global sem ajudas públicas (aeroporto & acessibilidades)	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	88	Opções Estratégicas\Alverca	Modelo Económico Financeiro / Solução global sem ajudas públicas (aeroporto & acessibilidades)
318) Modelo económico-financeiro – Visão Global	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	9	Opções Estratégicas\Alverca	Modelo económico-financeiro – Visão Global
319) Estudo “O efetivo valor do mouchão da Póvoa”	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	N/A	15	Opções Estratégicas\Alverca	Estudo valorando a localização do aeroporto o mouchão
320) Estudo Rede de Alta Velocidade – Reengenharia conceptual das ligações transfronteiriças	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	02.2021	14	Opções Estratégicas\Alverca	Estudo Rede de Alta Velocidade
321) Consulta Pública Estudo de Impacte Ambiental de aeroporto civil na BA6 Montijo	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	18.09.2019	81 + 32	Opções Estratégicas\Alverca	Estudo de Impacte Ambiental de aeroporto civil na BA6 Montijo



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
322) Estudo upgrade linhas de metro	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	14.09.2022	11	Opções Estratégicas\Alverca	Estudo upgrade linhas de metro
323) Estudo – Uso do mouchão da Póvoa para pistas aeronáuticas	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	16.06.2021	55	Opções Estratégicas\Alverca	Estudo – Uso do mouchão da Póvoa para pistas aeronáuticas Relevante, porque faz menção a alguns dos trabalhos necessários para viabilizar a pista no mouchão (aterros com areia obtida por dragagem)
324) Análise visão global Lisboa vs Paris – aproveitamento das infra-estruturas existentes	Equipa desenvolvimento HUB Alverca-Portela	29.07.2022	13	Opções Estratégicas\Alverca	Análise visão global Lisboa vs Paris – aproveitamento das infra-estruturas existentes
325) Apresentação powerpoint				Opções Estratégicas\Beja	
326) Aerodrome chart_Visual approach	AIS Portugal	11.2017	12	Opções Estratégicas\Beja	Irrelevante
327) Terminal Civil de Beja – Plano Estratégico	ANA Aeroportos	N/A	20	Opções Estratégicas\Beja	Apresenta dados relevantes quanto a condicionantes
328) Apresentação Acessibilidade Aeroporto de Beja	Manuel Margarido Tão – Universidade do Algarve	2023	28	Opções Estratégicas\Beja	
329) Apresentação Encontro Anual Ad Urbem: O Plano Intermunicipal – ECOT e PDU – no Modelo de Ordenamento e Planeamento de Infra-estruturas e Equipamentos	Carlos Gaivoto, MSc em Transportes pelo IST	N/A	20	Opções Estratégicas\Beja	Estudo/apresentação sobre "Geografia de Acessibilidades" e respectivas redes de transporte
330) Anexo Aeroporto_Ferrovia_ Alentejo / Cluster Aeronáutico	Eng. Élio Bernardino	N/A	18	Opções Estratégicas\Beja	Proposta Alentejo – objectivos e vantagens
331) Apresentação “Triângulo de Desenvolvimento do Alentejo”	EDAB, S.A.	N/A	13	Opções Estratégicas\Beja	Apresentação antiga



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
332) Mapa do caminho de ferro	N/A	N/A	1	Opções Estratégicas\Beja	Antigo
333) Informação de 28.11.2013	NAV Portugal	28.11.2023	4	Opções Estratégicas\Beja	Faz menção à necessidade do uso civil na base área militar carecer de autorização por parte da Força Aérea
334) Abaixo assinado – Estratégia Integrada de Acessibilidade Sustentável do Alentejo nas ligações Nacional e Internacional	Plataforma Alentejo	N/A	7	Opções Estratégicas\Beja	Prioridades mencionadas: Inscrição no PNOT ligação ferroviária Sines-Caia por Beja; <u>considerar o Aeroporto Internacional Alentejo/Beja, complementar ao de Faro/Algarve</u>
335) Objectivo 21 – Horizonte 2021/2030	Revista Soi Sudeste Ibérico	2021 (?)	10	Opções Estratégicas\Beja	Visão futura da rede ferroviária
336) Participação “Plataforma Cidadã SIM” – Memorando 001/2023/PlfCid/AdBeja	Plataforma Cidadã SIM	30.01.2023	19	Opções Estratégicas\Beja	Cronologia Aeroporto de Beja / Decisões / Orientações
337) Participação “Plataforma Cidadã SIM” – Memorando 002/2023/PlfCid/AdBeja	Plataforma Cidadã SIM	07.02.2023	9	Opções Estratégicas\Beja	Reflexão Prospectiva e Estratégia Aeroportuária – vantagens aeroporto de Beja
338) Participação “Plataforma Cidadã SIM” – Memorando 003/2023/PlfCid/AdBeja	Plataforma Cidadã SIM	17.02.2023	43	Opções Estratégicas\Beja	Conexão da Infraestrutura Ferroviária à ILD Aeroportuária. PNI2030 e o Objectivo Ambiental e Energético do H2050
339) Participação “Plataforma Cidadã SIM” – Memorando 004/2023/PlfCid/AdBeja	Plataforma Cidadã SIM	22.02.2023	32	Opções Estratégicas\Beja	Infraestrutura Aeroportuária de Beja. Plano Director da EDAB Plano Estratégico da ANA (2013-2017) e da Vinci (2023-2027)
340) Estudo de Viabilidade da Abertura do Aeroporto de Monte Real ao Tráfego Civil / Relatório Final – Síntese das Conclusões	Roland Berger (a pedido da CM de Leiria)	25.08.2017	66	Opções Estratégicas\Monte Real	Plano de Negócios
341) Análise do Potencial de Tráfego Aéreo Civil do Aeroporto de Monte Real	Roland Berger (a pedido da CM de Leiria)	18.08.2017	142	Opções Estratégicas\Monte Real	Análise socio-económica
342) Capacidade aeroportuária da região de	ANA – Aeroportos de Portugal	01.02.2023	41	Opções Estratégicas\Montijo	Análise soluções possíveis de localização do novo aeroporto



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
Lisboa					
343) Solução dual Portela+Montijo para Aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa - Comissão Técnica Independente Aeroporto de Lisboa LNEC 01/02/2023	Carlos Nunes Lopes	01.02.2023	41	Opções Estratégicas\Montijo	Análise solução dual Portela+Montijo
344)				Opções Estratégicas\Pegões	Área proposta vendas novas e polígono aeroportuário
345) Hipótese de localização a estudar por sugestão de 4 ONGA no âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica para o Novo Aeroporto de Lisboa	ANP Liga para a protecção da Natureza Quercus Zero	s/ data	14	Opções Estratégicas\Pegões	Estudo das hipóteses de localização no âmbito da AAE
346)				Opções Estratégicas\Pegões	Área proposta vendas novas e polígono aeroportuário
347)	Grupo B Barraqueiro	12.2021	119	Opções Estratégicas\Santarém	Análise de mercado e projecto de tráfego
348)	MAGELLAN 500 Airport e Grupo B Barraqueiro	n.a.	17	Opções Estratégicas\Santarém	Airport Master Plan
349)	Grupo B Barraqueiro	12.2021	71	Opções Estratégicas\Santarém	Relatório da viabilidade técnica
350)	MAGELLAN 500 Airport Comissão Técnica Independente	16.02.2022	60	Opções Estratégicas\Santarém	Apresentação da Comissão Técnica Independente no âmbito dos estudos de validação e desenvolvimento.
351)	MAGELLAN 500 Airport	n.a.	6	Opções Estratégicas\Santarém	Plantas Megellan Master Plan – Fases 1 a 5
352)	MAGELLAN 500 Airport	n.a.	2	Opções Estratégicas\Santarém	Estudos de Geologia e Morfologia
353)	Ministério da Economia – Instituto Geológico e Mineiro	n.a.	1	Opções Estratégicas\Santarém	Carta Geológica de Portugal



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
354)	MAGELLAN 500 Airport	n.a.	2	Opções Estratégicas\Santarém	Estudo relativo aos riscos de inundaçao
355)	MAGELLAN 500 Airport	n.a.	12	Opções Estratégicas\Santarém	Anexo ao Estudo relativo aos riscos de inundaçao com Plantas
356)	MAGELLAN 500 Airport	n.a.	9	Opções Estratégicas\Santarém	Classificação do Terreno - Expropriações / Implantação Infraestruras / Zonas REN Aluvião e Vegetação / Relevo Relativo às Fases 1 e 4
357)	Sérvulo & Associados	02.2023	156	Opções Estratégicas\Santarém	Parecer Jurídico relativo à admissibilidade jurídica da construção de um aeroporto por iniciativa privada e das potencias consequências da autorização estadual dessas actividades
358)	Sérvulo & Associados	28.02.2023	39	Opções Estratégicas\Santarém	Parecer Jurídico relativo à enunciaçao de requisitos legais para a concepção, construção e exploração de um "aeródromo de classe iv" por privados.
359)	Pedro Costa Gonçalves	15.03.2023	52	Opções Estratégicas\Santarém	Parecer Jurídico - estudo sobre as condicionalidades e as implicações jurídicas do projecto privado de instalação de um Aeroporto Internacional em Santarém no quadro da Opção Estratégica 4 definida na Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/2022, de 17 de Maio.
360)	Carlos Brazão (MAGELLAN 500 Airport)	27.03.2023	5	Opções Estratégicas\Santarém	E-mail com o envio de documentos, que consubstanciam parte dos estudos pela Megellan para validação do projecto.
361)	MAGELLAN 500 Airport	03.2023	14	Opções Estratégicas\Santarém	Relatório sobre o serviço de Shuttle ferroviário
362)	OMNI 200	n.a.	17	Reunião Paulo Ferrão - Energia--001\Reunião Paulo Ferrão – Energia	Balanças massa energia (?). Não parece relevante.
363)	Professor Paulo Ferrão (?)	n.a.	1	Reunião Paulo Ferrão - Energia--001\Reunião Paulo Ferrão – Energia	Documento com um conjunto de links.
364)	Ryanair e PWC	03.2022	67	Ryanair-001\Ryanair	Estudo relativo ao contributo da Ryanair feito em Portugal com base nas informações mais representativas disponíveis, usando dados pré-Covid 19 para fazer uma estimativa dos impactos socioeconómicos.
365) Tópicos da impugnação da Proc.	Advogado ?	N/A	2	SPEA-001\SPEA	Documentos tópicos



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
Aeroporto do Montijo DA SPEA e outras ONGAs Para CTI					
366) Synchronous declines of wintering waders and high-tide roost area in a temperate estuary: results of a 10-year monitoring programme	Vários Autores	08.02.2023	10	SPEA-001\SPEA	Estudo impacto em aves límicolas
367) Estimating the conservation cost of the projected new international Lisbon airport for migratory shorebirds of the Tagus estuary, Portugal	Vários Autores	07.03.2021	14	SPEA-001\SPEA	Estudo impacte nas aves migratórias
368) Bird movements in the vicinity of Campo de Tiro de Alcochete, Portugal: are bird collisions an important risk at the proposed new Lisbon airport?	PEDRO M. LOURENÇO e JOSÉ A. ALVES	2009	7	SPEA-001\SPEA	Impacto na movimentação de pássaros junto ao Campo de Tiro de Alcochete
369) Valores de peso das mercadorias por ano (?)	N/A	N/A	N/A	TAP-001\TAP	Valores de peso das mercadorias por ano (?)
370) Apresentação “Mitigar impacto de constrangimentos na Portela”	TAP	28.11.2018	26	TAP-001\TAP	Preparação da Reunião com o Ministro do Planeamento e das Infra-estruturas
371) Apresentação “Rapid Exit Taxiway”	TAP	N/A	15	TAP-001\TAP	Apresentação Reunião – layout do novo RET na pista 03.
372) Apresentação “Novo Aeroporto: Tempo de decidir”	TAP	29.11.2022	19	TAP-001\TAP	Apresentada na Conferência do Conselho Económico e Social (CES) e do Jornal Público
373) Informação solicitada à TAP	N/A	N/A	1	TAP-001\TAP	Pedido de informação não relevante para efeitos deste trabalho
374) Increased airport capacity in the Lisbon Area – TAP inputs	TAP	03.2023	21	TAP-001\TAP	



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
Gráfico pontualidade aviões no aeroporto da Portela	TAP	N/A	1	TAP-001\TAP	
375) Análise pontualidade	TAP	N/A	20	TAP-001\TAP	
376) DL 254/2012	N/A	N/A	N/A	Terrenos AHD-001\Terrenos AHD	DL 254/2012
377) DL 350/89	N/A	N/A	N/A	Terrenos AHD-001\Terrenos AHD	DL 350/89
378) Memorando de Entendimento	Governo Câmara Municipal de Lisboa	20.07.2012	5	Terrenos AHD-001\Terrenos AHD	Memorando de entendimento relativamente à propriedade dos terrenos do aeroporto de lisboa
379) Notícia Dez 2012 – Estado fica com os terrenos, ANA tem de descontaminar	Jornal Dinheiro Vivo	29.12.2012	7	Terrenos AHD-001\Terrenos AHD	Notícia “Estado fica com terrenos da portela quando lisboa tiver novo aeroporto”
380) Nota explicativa relativa à zona de ocupação e expansão do Aeroporto Humberto Delgado	CML	03.05.2017	3	Terrenos AHD-001\Terrenos AHD	Proposta de alteração à zona de ocupação e expansão do AHD ao qual se retirou a área afecta ao bairro são João de brito por se encontrar fora dos limites da zona de ocupação do aeroporto.
381) Resolução do Conselho de Ministros n.º 4/2013		03.01.2013	1	Terrenos AHD-001\Terrenos AHD	Resolução do Conselho de Ministros n.º 4/2013
382) Acórdão STA – Processo 027905		06.06.2002	10	Terrenos AHD-001\Terrenos AHD	Sumário: O artº. 4º. do DL nº. 351/89, de 13/10, não integra um acto administrativo, antes assumindo a natureza de lei em sentido material, escapando assim à competência da jurisdição administrativa como objecto de recurso [artº. 4º., nº. 1, al. b) do ETAF].
383) O Turismo em Portugal – Comissão Técnica Independente e Turismo de Portugal	Turismo de Portugal	16.03.2023	24	Turismo de Portugal-001\Turismo de Portugal	Evolução das receitas turísticas; proporção das receitas turísticas nas exportações globais; oferta; dormidas nos estabelecimentos de alojamento turístico; taxas de ocupação na área metropolitana de lisboa; estimativas



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
					relativamente às localizações para o novo aeroporto de lisboa
384)				Turismo de Portugal-001\Turismo de Portugal	
385) Número de Estabelecimentos no Registo Nacional de Alojamento Local	Turismo de Portugal	s/ data	1 sheet	Turismo de Portugal-001\Turismo de Portugal	Ficheiro excel com dados relativos ao número de alojamento local por município
386) Número de Estabelecimentos no Registo Nacional de Empreendimentos Turísticos	Turismo de Portugal	s/ data	1 sheet	Turismo de Portugal-001\Turismo de Portugal	Ficheiro excel com dados relativos ao número de estabelecimento no RNET por Município
387) GRUPO DE TRABALHO PARA O ESTUDO E AVALIAÇÃO DO TRÁFEGO NOTURNO DO AEROPORTO HUMBERTO DELGADO	Grupo de Trabalho Voo Noturnos	Julho 2022	214	Voos noturnos-20230720T072949Z-001\Voos noturnos	Relatório para avaliação dos impactos do tráfego noturno no AHD
388)	n.a.	n.a.	3	Z. Outros	Índice dos documentos nesta pasta.
389)	Comissão Europeia	09.2010	32	Z. Outros	Relatório de análise da acessibilidade dos aeroportos na Europa
390)	Mário Brito	25.10.2019	2	Z. Outros	Comentário de Mário Brito no LinkedIn: reflexões para sugerir um compromisso, equilíbrio e o melhor aproveitamento das infra-estruturas já existentes (aéreas, rodoviárias, ferroviárias e fluviais).
391)	International Transport Forum	2017	128	Z. Outros	Relatório intitulado "Airport Site Selection", preparado para um Workshop de Peritos sobre Critérios de Seleção de Aeroportos (21-22 de Fevereiro de 2016, Paris) coordenado por Jagoda Egeland (ITF).
392)	Alexander T. Wells, Ed.D., e Seth B. Young, Ph.D.	2004 (?)	593	Z. Outros	Quinta Edição do Manual Airport Planning & Management.
393)	AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL	2011	233	Z. Outros	Livro que fala sobre a organização da AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL.
394)	Anne Graham	2008	354	Z. Outros	Terceira Edição do Livro Managing Airports: An International Perspective Third edition.



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas		Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
			1	Z. Outros		
395)	n.a.	n.a.	1	Z. Outros		Bibliografia de Suporte Preliminar, relativa aos temas de Transporte Aéreo e Marítimo.
396)	n.a.	n.a.	3	Z. Outros		Figuras de suporte preliminar relativas ao percurso das aeronaves que percorrem o Atlântico Central e Norte aos percursos dos Navios Mercantes e ao consumo de combustível relativamente à distância percorrida num voo para a aeronave Boeing 777-224.
397)	Victor Valdesa, David Gillenb	02.06.2018	14	Z. Outros		Artigo sobre os efeitos da concentração e reafectação de faixas horárias no bem-estar dos consumidores, relativo ao Aeroporto Internacional da Cidade do México.
398)	David Epaud, Rémi Sermier	n.a.	27	Z. Outros		Guia comparativo da regulamentação da aviação.
399)	n.a.	n.a.	n.a.	Z. Outros		Ficheiro excel com a enumeração de cidades com 2 ou mais aeroportos.
400)				Z. Outros		Não é possível abrir este documento.
401)		2008	355	Z. Outros		Estudo para análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa na zona da Ota e na zona do Campo de Tiro de Alcochete, correspondente à 2ª Fase – Avaliação comparada das duas localizações.
402)	Eng. Mário João de Sousa Brito	15.08.2017	35	Z. Outros		Possíveis Potencialidades Económicas da Região Autónoma dos Açores Parte 1: A “Placa Giratória” do Atlântico Potencialidades para uma eventual instalação de plataformas logísticas para os transportes aéreos e marítimos.
403)	Frederico Afonso, Martin Sohst, Carlos M. A. Diogo, Simão S. Rodrigues, Ana Ferreira, Inês Ribeiro, Ricardo Marques, Francisco F.C. Rego, Abdolrasoul Sohouli, Joana Portugal-	2023 (?)	55	Z. Outros		Artigo intitulado “Estratégias para uma aviação mais sustentável: Uma revisão sistemática”.



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
	Pereira, Hugo Policarpo, Bruno Soares, Bruna Ferreira, Edgar C. Fernandes, Fernando Lau, Afzal Suleman.				
404)	Yu-Chun Chang, Wei-Hao Lee, Chia-Jui Hsu.	2020 (?)	16	Z. Outros	Artigo sobre identificação da posição competitiva de dez plataformas de aviação asiáticas.
405)	ANAC – Autoridade Nacional de Aviação Civil	12.2016	139	Z. Outros	Síntese executiva de relatório final, relativo à validação de cenários em termos de procura e capacidade da infra-estrutura aeroportuária para Lisboa.
406)	Ordem dos Engenheiros	24.03.2017	17	Z. Outros	Sessão de Esclarecimento relativa à opção “Aeroporto da Portela + Montijo”.
407)				Z. Outros	Não é possível abrir o documento.
408)	PROFICO AMBIENTE E ORDENAMENTO, LDA.	07.2019	22	Z. Outros	Estudo de procura do aeroporto do Montijo e caracterização das respectivas acessibilidades.
409)	TIS – Consultores em Transportes Inovação e Sistemas, S.A.	n.a.	112	Z. Outros	Relatório final do estudo sobre a implantação do novo Aeroporto de Lisboa (Capítulo “Acessibilidades e Transportes”).
410)	TIS e IDAD – INSTITUTO DO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO	04.06.2007		Z. Outros	Estudo de avaliação ambiental de localizações alternativas para o Novo Aeroporto de Lisboa.
411)	Ministério das Infra-estruturas	15.02.2017	6	Z. Outros	Perguntas e Respostas do Governo relativas à expansão da capacidade Aeroportuária de Lisboa.
412)	EY PARTHENON	06.2022	63	Z. Outros	Relatório Final sobre o custo da não decisão sobre a implementação do Novo Aeroporto de Lisboa: o impacto económico por via do Turismo.
413)	Estado Português	24.03.2017	15	Z. Outros	Enquadramento geral do reforço da capacidade Aeroportuária de Lisboa.
414)	n.a.	n.a.	1	Z. Outros	Documento word com link para o Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
					em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores.
415)	n.a.	n.a.	1	Z. Outros	Documento Word com link para Boletins Estatísticos trimestrais ANAC.
416)	n.a.	n.a.	n.a.	Z. Outros	Ficheiro Excel com comparação do número de voos a partir de Lisboa, entre 2017 e 2021.
417)	Margarida Lopesa, Ana Russo, Joana Monjardino, Célia Gouveiab, Francisco Ferreira.	2019 (?)	10	Z. Outros	Artigo sobre a monitorização das partículas ultrafinas na zona urbana envolvente de um aeroporto civil.
418)	Margarida Maria Correia Alves Lopes (Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa)	07.2019	135	Z. Outros	Dissertação para obtenção do grau de Doutor em Ambiente e Sustentabilidade, com o título “Níveis de Partículas Ultrafinas Monitorizados em diferentes modos de transporte em Lisboa”.
419)	Eng.º Carlos Matias Ramos, Major General Carlos Brás e Eng. Vitor Rocha.	n.a.	7	Z. Outros	Sumário Executivo de um pequeno grupo de técnicos sobre o Aeroporto de Lisboa numa perspectiva estratégica de interesse nacional.
420)	n.a.	09.03.2022	2	Z. Outros	Documento com uma breve análise do impacto da invasão da Ucrânia na escolha da solução aeroportuária para Lisboa.
421)	Balonas & Menano, SA, Gapres – Gabinete de Projectos, Engenharia e Serviços, S.A., ECHarris, Campo d’Água – Engenharia e Gestão, Lda, MMoura - Consultores Associados	05.2012	16	Z. Outros	Plano estratégico dos transportes e a evolução desejável do Aeroporto de Lisboa.
422)	Turismo de Portugal e Ministério da Economia	09.2017	66	Z. Outros	Estratégia para o Turismo 2027
423)	Estado Português	Elaborado com	268	Z. Outros	Programa Nacional de Reformas



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
		informação disponível até ao dia 12.04.2023			
424)	José Manuel Félix Ribeiro, Francisca Moura, Joana Chorincas (Fundação Calouste Gulbenkian)	2015	628	Z. Outros	Livro com o título "Uma Metrópole para o Atlântico".
425)	Presidência do Conselho de Ministros	10.05.2023	8	Z. Outros	Resolução do Conselho de Ministros n.º 41/2023, que aprova um conjunto de medidas tendo em vista a concretização do Projecto do Arco Ribeirinho Sul.
426)	Estado Português e ANA	08.01.2019	3	Z. Outros	Acordo entre o Estado Português e a ANA sobre os princípios financeiros e económicos para a extensão da capacidade aeroportuária na região de Lisboa, com vista à alteração do Memorando de Entendimento de 15 de Fevereiro de 2017.
427)	n.a.	n.a.	n.a.	Z. Outros	Calendário de partilha de informação com a CTI.
428)	Ministério das Comunicações Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa	1972	519	Z. Outros	Estudo da Localização do Novo Aeroporto de Lisboa
429) Resolução de Conselho de Ministros n.º 198-B/2008	Conselho de Ministros	31.12.2008	18	Brisa	Resolução de Conselho de Ministros n.º 198-B/2008 que aprova a minuta do contrato de concessão de construção, conservação e exploração de auto -estradas, anexa à presente resolução, a celebrar entre o Estado Português, representado pelos Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, e a BRISA — Auto -Estradas de Portugal, S. A.
430) Declaração de Rectificação n.º 16-B/2009	Centro Jurídico	27.02.2009	5	Brisa	Procede à rectificação do Decreto-Lei n.º 247-C/2008, de 30 de Dezembro que altera as bases da concessão de construção, conservação e exploração de auto-estradas atribuídas à BRISA - Auto-Estradas de Portugal, S. A.



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
431) Declaração de Rectificação n.º 16-C/2009	Centro Jurídico	27.02.2009	5	Brisa	Procede à rectificação da Resolução do Conselho de Ministros n.º 198 -B/2008, de 31 de Dezembro que aprova a minuta do contrato de concessão entre o Estado Português e a Brisa.
432) Decreto-Lei n.º 247-C/2008		30.12.2008	30	Brisa	Procede à alteração às bases da concessão de construção, conservação e exploração de auto-estradas atribuídas à BRISA — Auto-Estradas de Portugal, S. A.
433) Avaliação Ambiental Estratégica sobre as Opções Estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa	Ministério da Defesa Nacional Força Aérea Gabinete do Chefe do Estado-Maior	15.02.2023	1	Dados EMFA	Ofício dirigido à Prof.º Dr.º Maria do Rosário Partidário Coordenadora-Geral da Comissão Técnica Independente fornecendo a informação relativa às servidões aeronáuticas e à delimitação das várias unidades da Força Aérea que são alvo do estudo em apreço em formato shapefile, geotiff e kml.
434) Avaliação ambiental estratégica sobre as opções estratégicas para aumento da capacidade aeroportuária na região de Lisboa Perspetiva da Força Aérea: Base Aérea n.º 6, Montijo Base Aérea n.º 11, Beja Campo de Tiro, Alcochete Depósito-Geral de Material da Força Aérea, Alverca	Ministério da Defesa Nacional Força Aérea	09.02.2023	47	Dados EMFA	Análise respeitante ao Impacto Operacional e Questões Relevantes nas unidades militares: Base Aérea n.º 6, Montijo Base Aérea n.º 11, Beja Campo de Tiro, Alcochete Depósito-Geral de Material da Força Aérea, Alverca
435) RESUMO CLIMATOLÓGICO DO AERÓDROMO DO MONTIJO (LPMT) – 2013 a 2022	Grupo de Informação Meteorológica da FORÇA AÉREA	05.06.2023	86	Dados EMFA	Resumo Climatológico do Aeródromo do Montijo (LPMT) – 2013 a 2022 relativo a Vento, Visibilidade, Teto, Temperatura do Ar, Pressão Atmosférica, Precipitação e Tempo Presente (Nevoeiro, Trovoada, Granizo, Geada)
436) Infra-estruturas				Dados EMFA	Plantas
437) Serviços				Dados EMFA	Plantas
438) Unidades				Dados EMFA	Plantas



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
439) ID_SUBLANCO				IMT	Ficheiro Excel
440) Tráfego na RNA Classe de Portagem, Categorias e Classes de Veículos	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT)		2	IMT	Classes de Portagem, Categorias e Classes de Veículos
441) CTI do Aeroporto_elementos rodoviários 2022				Infraestruturas de Portugal	Ficheiro Excel
442) CTI do Aeroporto da região de Lisboa Investimentos IP: <ul style="list-style-type: none">• Linha do Norte• Linha de Vendas Novas• Linha do Alentejo	Infraestruturas de Portugal	07.2023	6	Infraestruturas de Portugal	Descrição dos investimentos da Infra-estruturas de Portugal relativamente à Linha do Norte, Linha de Vendas Novas e Linha do Alentejo
443) Linha Ferroviária de Alta Velocidade Entre Porto e Lisboa Lote C1 – Troço Soure/Carregado	Infraestruturas de Portugal		1	Infra-estruturas de Portugal\Fase 2 – Soure-Carregado	Estudo Prévio Planta de Localizacao Fixação de Traçados
444) Linha Ferroviária de Alta Velocidade Entre Porto e Lisboa Lote C1 – Troço Soure/Carregado	Infraestruturas de Portugal		1	Infra-estruturas de Portugal\Fase 2 – Soure-Carregado	Estudo Prévio Esboço Corográfico Fixação de Traçados
445) Linha Ferroviária de Alta Velocidade Entre Porto e Lisboa Lote C1 – Troço Soure/Carregado	Infraestruturas de Portugal		1	Infra-estruturas de Portugal\Fase 2 – Soure-Carregado	Estudo Prévio Esboço Corográfico Fixação de Traçados
446) Linha Ferroviária de Alta Velocidade Entre Porto e Lisboa Lote C1 – Troço Soure/Carregado	Infraestruturas de Portugal		1	Infra-estruturas de Portugal\Fase 2 – Soure-Carregado	Estudo Prévio Esboço Corográfico Fixação de Traçados
447) Linha Ferroviária de Alta Velocidade Entre Porto e Lisboa Lote C1 – Troço	Infraestruturas de Portugal		1	Infra-estruturas de Portugal\Fase 2 – Soure-Carregado	Estudo Prévio Esboço Corográfico Fixação de Traçados



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
Soure/Carregado					
448) Linha Ferroviária de Alta Velocidade Entre Porto e Lisboa Lote C1 – Troço Soure/Carregado	Infraestruturas de Portugal		1	Infra-estruturas de Portugal\Fase 2 – Soure-Carregado	Estudo Prévio Esboço Corográfico Fixação de Traçados
449) Linha Ferroviária de Alta Velocidade Entre Porto e Lisboa Lote C1 – Troço Soure/Carregado	Infraestruturas de Portugal		1	Infra-estruturas de Portugal\Fase 2 – Soure-Carregado	Estudo Prévio Esboço Corográfico Fixação de Traçados
450) Linha Ferroviária de Alta Velocidade Entre Porto e Lisboa Lote C1 – Troço Soure/Carregado	Infraestruturas de Portugal		1	Infra-estruturas de Portugal\Fase 2 – Soure-Carregado	Estudo Prévio Esboço Corográfico Fixação de Traçados
451) Linha Ferroviária de Alta Velocidade Entre Porto e Lisboa Lote C1 – Troço Soure/Carregado	Infraestruturas de Portugal		1	Infra-estruturas de Portugal\Fase 2 – Soure-Carregado	ESTUDO PRÉVIO ESQUEMA DA FIXAÇÃO DE TRAÇADOS RELATIVOS ÀS SOLUÇÕES A e B
452) Linha Ferroviária de Alta Velocidade Entre Porto e Lisboa Lote C1 – Troço Soure/Carregado	Infraestruturas de Portugal		1	Infra-estruturas de Portugal\Fase 2 – Soure-Carregado	ESTUDO PRÉVIO FIXAÇÃO DE TRAÇADOS LOCALIZAÇÃO DOS P.U.E.C.
453) Rede Ferroviária da Alta Velocidade	Consórcio SENER / Globalvia / JL Câncio Martins			Infra-estruturas de Portugal\ LAV Lisboa-Madrid – Lote 3A2 - Moita - Montemor - Desenhos Planta-Perfil de Estudo Prévio de 2008, à escala 1_5000	Desenhos – Rede Ferroviária da Alta Velocidade Eixo: 03 Lisboa – Madrid SubtroçoA2 Lisboa – Montemor (Via TTT) Secção: 03 Moita – Montemor (Tráfego Misto)
454) Rede Ferroviária da Alta Velocidade	Consórcio SENER / Globalvia / JL Câncio Martins			Infra-estruturas de Portugal\ LAV LisboaMadrid – Lisboa (TTT) -Moita - Desenhos PlantaPerfil de Estudo Prévio de 2008, à escala 15000l	Desenhos – Rede Ferroviária da Alta Velocidade Eixo: 03 Lisboa – Madrid Subtroço – Secção: 01: Lisboa (Braço de Prata) - Moita Super-estrutura do Sistema Ferroviário Via



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
455)				Infra-estruturas de Portugal\ LAV LisboaMadrid – Lote 3B – Montemor-Évora - Desenhos PlantaPerfil de Estudo Prévio de 2008, à escala 15000, em dwf	Desenhos – Rede Ferroviária da Alta Velocidade Eixo: 03 Lisboa – Madrid Troço – Montemor – Évora Subtroço Traçado Geral Super-estrutura do Sistema Ferroviário Via
456) LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA: <ul style="list-style-type: none">• Lote A - Troço Aveiro (Oiã) / Porto (Campanhã)• Lote B – Troço Soure/Aveiro (Oiã)	Infraestruturas de Portugal			Infra-estruturas de Portugal\ LAV Porto-Soure (Lotes A e B) (Fase 1) - Desenhos Planta-Perfil de Estudo Prévio de 2022, à escala 1_5000, em pdf	Desenhos – Estudos Prévios
457) TVM_GC					
458) Portaria n.º 255/2023		7.7.2023	91	Legislação em DR_oberas publicas	Aprova o conteúdo obrigatório do projecto de execução, bem como os procedimentos e normas a adotar na elaboração e faseamento de projectos de obras públicas, designados «Instruções para a elaboração de projectos de obras», e a classificação de obras por categorias
459) Resolução do Conselho de Ministros n.º 25-B/2000	Conselho de Ministros	13.05.2000	4	Lusoponte	1 — Aprovar a minuta do acordo-quadro a celebrar entre o Estado e a LUSOPONTE — Concessionária para a Travessia do Tejo, S. A. 2 — Mandatar os Ministros do Equipamento Social e das Finanças para a assinatura, em nome do Estado Português, do referido acordo-quadro. 3 — Aprovar a operação de refinanciamento da LUSOPONTE junto do Banco Europeu de Investimento e do novo sindicato bancário. 4 — Ao abrigo do disposto na base XIII e na base XCVI, n.º 7, alínea a), aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 168/94, de 15 de Junho, e nas cláusulas 17.a e 101.7, alínea a), do segundo contrato de concessão, fixar em 35 anos, com fim



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
					<p>em 24 de Março de 2030, o prazo da concessão atribuída à LUSOPONTE. 5 — O montante global a pagar à LUSOPONTE, de acordo com os pressupostos já fixados para o acordo global de reposição do equilíbrio financeiro da concessão não poderá ultrapassar 65 milhões de contos para todo o período da concessão a contar de 1 de Janeiro de 2001. 6 6 — É autorizado que o dever de reembolso ao Estado dos 8,5 milhões de contos recebidos pela LUSOPONTE nos termos do acordo de reequilíbrio financeiro (FRA I), de 24 de Março de 1995, se extinga por compensação nos créditos da LUSOPONTE relativos a trabalhos a mais e expropriações adicionais decorrentes de alterações unilaterais ao projecto impostas pelo Estado.</p>
460) Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/2001	Conselho de Ministros	24.05.2001	4	Lusoponte	<p>1 — Aprovar a minuta do aditamento ao Acordo Quadro celebrado entre o Estado Português e a LUSOPONTE em 3 de Julho de 2000, cuja minuta foi aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 25-B/2000, de 12 de Maio. 2 — Fixar em 61 372 000 000\$ — E 306 122 245,38 — o montante da compensação devida pelo Estado à LUSOPONTE. 3 — Mandar os Ministros do Equipamento Social e das Finanças para a assinatura, em nome do Estado Português, do referido aditamento, bem como do Acordo de Reequilíbrio Financeiro — «FRA-GLOBAL» — previsto na cláusula 3.a do Acordo Quadro</p>
461) Decreto-Lei n.º 168/94		15.06.1994	32	Lusoponte	Aprovação das bases de concessão da concepção do projecto, da construção, do financiamento, da exploração e da manutenção da nova travessia sobre o rio Tejo em Lisboa bem como da exploração e da manutenção da actual travessia.
462) Resolução do Conselho de Ministros n.º 121-A/94	Conselho de Ministros	15.12.1994	18	Lusoponte	Aprova a minuta do 2.º contrato de concessão da concepção do projecto, da construção, do financiamento, da exploração e da manutenção da nova travessia sobre o



Nome Oficial do Documento	Autor (Entidade)	Data	Número de Páginas	Pasta	Breve Descrição do respectivo objecto / conteúdo
					rio Tejo em Lisboa bem como da exploração e da manutenção da actual travessia.
463) Área de implantação	CTI	11.09.2023	4	Documentos 11.09.2023	Área de implantação das OE CTA, Montijo, Santarém e Vendas Novas
464) Montijo complementar	CTI	11.09.2023	1	Documentos 11.09.2023	Área de implantação da OE do Montijo complementar
465) Rio Frio Polígono Base	CTI	11.09.2023	1	Documentos 11.09.2023	Área de implantação da OE de Rio Frio
466) Relatório – Alternativa de Localização do Novo Aeroporto para a região de Lisboa	ANA – Aeroportos de Portugal	02.12.2007	16	Documentos 11.09.2023	Relatório sobre a alternativa de localização do Novo Aeroporto para a região de Lisboa. Em particular, análise da servidão aeronáutica (Superfícies Limitativas de Obstáculos do Anexo 14, Cap. 4) - Alcochete
467) Contrato de Concessão	Brisa	2008	18		
468) Brisa_Retif_Revisao_Bases_2008_DL_247-C	Brisa	2009	5	Brisa	



473) Arquivo_Municipal_Lisboa_PT_AMLSB_CMLSBAH_FNAJ	CML		1	CM Lisboa (terrenos AHD)	
474) Arquivo_Municipal_Lisboa_PT_AMLSB_CMLSBAH_FNAJ	CML		1	CM Lisboa (terrenos AHD)	
475) Arquivo_Municipal_Lisboa_PT_AMLSB_CMLSBAH_FNAJ	CML		1	CM Lisboa (terrenos AHD)	
476) Arquivo_Municipal_Lisboa_PT_AMLSB_CMLSBAH_FNAJ	CML		1	CM Lisboa (terrenos AHD)	
477) Arquivo_Municipal_Lisboa_PT_AMLSB_CMLSBAH_FNAJ	CML		1	CM Lisboa (terrenos AHD)	
478) Arquivo_Municipal_Lisboa_PT_AMLSB_CMLSBAH_FNAJ	CML		1	CM Lisboa (terrenos AHD)	
479) Arquivo_Municipal_Lisboa_PT_AMLSB_CMLSBAH_FNAJ	CML		1	CM Lisboa (terrenos AHD)	
480) Arquivo_Municipal_Lisboa_PT_AMLSB_CMLSBAH_FNAJ	CML		1	CM Lisboa (terrenos AHD)	
481) Arquivo_Municipal_Lisboa_PT_AMLSB_CMLSBAH_FNAJ	CML		1	CM Lisboa (terrenos AHD)	
482) Arquivo_Municipal_Lisboa_PT_AMLSB_CMLSBAH_FNAJ	CML		1	CM Lisboa (terrenos AHD)	
483) Proposta n.º 1/2013	CML		1	CM Lisboa (terrenos AHD)	Assunto: Acção Judicial relativa à titularidade dos terrenos do Aeroporto de Lisboa
484) Anexos I, II e III – Quadros e Mapas de Apoio aos Cálculos Homogeneização e Custo de construção	Structure Value – Avaliações Imobiliárias, lda.			CM Lisboa (terrenos AHD)	Quadros
485) Comparação entre contratos de concessão (1)	n.a		14	Eng. Matias Ramos	
486) Contrato de concessão_Partilha de Receitas (1)	n-a	2012	3	Eng. Matias Ramos	
487) Contributo FCD 5.1 MR (1)	n.a		5	Eng. Matias Ramos	
488) Estimatica_custos_LNEC 2008	n.a		14	Eng. Matias Ramos	
489) IATA arrasa opção do Governo _Publico 22Set2012	n.a		4	Eng. Matias Ramos	
490) Contrato de Concessão	Estado Português e ANA	2012	73	Eng. Matias Ramos	
491) O Memorando de Entendimento entre o Governo Português e a ANA Aeroportos de Portugal				Eng. Matias Ramos	
492) ACORDO ENTRE O ESTADO PORTUGUÊS E A ANA SOBRE OS PRINCÍPIOS FINANCIEROS E ECONÓMICOS PARA A EXTENSÃO DA CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA NA REGIÃO DE LISBOA	Estado Português e ANA	2019	3	Eng. Matias Ramos	
493) Comissão Especial de Acompanhamento Privatização da ANA – Relatório Final de Actividades	Comissão Especial de Acompanhamento da Privatização da ANA	2014	34	Eng. Matias Ramos	



494) Análise financeira			13	Eng. Matias Ramos	Estudo de análise financeira realizado pelo BPI em 2009
495) Audicao de Pedro Matias Pereira a pedido do CDS				Eng. Matias Ramos	Áudio
496) Dossier Portela Montijo-ANA-22.12.2007 / Relatório Alternativas	ANA		353	Eng. Matias Ramos	
497) Estimatica_custos_LNEC 2008			1	Eng. Matias Ramos	
498) CENARIZAÇÃO DE ENQUADRAMENTO PARA O ESTUDO DE LOCALIZAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA - HORIZONTE 2050"	J. Félix Ribeiro	2007	66	LNEC	
499) Estudo jurídico sobre alguns aspectos ambientais relevantes para a localização do Novo Aeroporto de Lisboa	Joaquim Gomes Canotilho Alexandra Aragão	2007	101	LNEC	
500) CARACTERIZAÇÃO DAS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS E CLIMÁTICAS das Regiões de Alcochete e Ota para Fins de Operações Aeronáuticas	LNEC	2007	218	LNEC	
501) RELATÓRIO Alternativa de localização Do Novo Aeroporto para a região de Lisboa Análise da Servidão Aeronáutica (Superfícies Limitativas de Obstáculos do ANEXO 14, Cap. 4) Alcochete	Gualdim Silva Carvalho (Eng.) Chefe da Divisão de Regulamentação e Licenciamento Aeronáutico da ANA,S.A.	2007	16	LNEC	
502) ANÁLISE TÉCNICA COMPARADA DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA – COMPONENTE RECURSOS HÍDRICOS SUPERFICIAIS – Relatório Final	LNEC	2007	44	LNEC	
503) ANÁLISE TÉCNICA COMPARADA DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA NA ZONA DA OTA E NA ZONA DO CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE - 2.ª Fase: Avaliação comparada das duas localizações – Componente Águas Subterrâneas	LNEC	2008	118	LNEC	
504) ANÁLISE TÉCNICA COMPARADA DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA NA ZONA DA OTA E NA ZONA DO CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE - Relatório da Componente Geotécnica	LNEC	2008	165	LNEC	
505) ESTUDO COMPARATIVO SOBRE A LOCALIZAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA NA ZONA DA OTA E NA	LNEC	2007	56	LNEC	



ZONA DO CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE FACTOR CRÍTICO "RECURSOS NATURAIS E GESTÃO DO RISCO" CRITÉRIO "RUÍDO" (2ª FASE)						
506) Análise Comparativa da Localização do Novo Aeroporto de Lisboa (Ota e Campo de Tiro de Alcochete) - Componente de conservação da natureza e biodiversidade (Relatório Final)	Serena	2008	115	LNEC		
507) Estudo Comparativo sobre a Localização do Novo Aeroporto de Lisboa Sistema de Transportes Terrestres e Acessibilidades	LNEC	2007	71	LNEC		
508) ESTUDO PARA ANÁLISE TÉCNICA COMPARADA DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA NA ZONA DA OTA E NA ZONA DO CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE	Jorge Gaspar (coordenador)	2007	73	LNEC		
509) ESTUDO PARA ANÁLISE TÉCNICA COMPARADA DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA NA ZONA DA OTA E NA ZONA DO CAMPO DE TIRO DE ALCOCHETE - Domínio de avaliação Competitividade e Desenvolvimento Económico e Social (Relatório Final)	Augusto Mateus & Associados	2007	87	LNEC		
510) Avaliação Financeira das Alternativas de Localização para o Novo Aeroporto de Lisboa	ISEG	2007	88	LNEC		
511) ESTUDO DE AVALIAÇÃO COMPARADA DAS ALTERNATIVAS DE LOCALIZAÇÃO PARA O NOVO AEROPORTO DE LISBOA NA ZONA DA OTA E DO CTA ANÁLISE CUSTO – BENEFÍCIO - Relatório Final	LNEC	2007	50	LNEC		
512) ESTUDO DE LOCALIZAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA: CASO DAS INFRA-ESTRUTURAS DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA E DE DRENAGEM E TRATAMENTO DE ÁGUAS RESIDUAIS	LNEC	2007	31	LNEC		
513) ANEXO I – Lista de relatórios elaborados no âmbito do Estudo	LNEC		4	LNEC		
514) Índice	LNEC		4	LNEC		
515) Estudo Jurídico sobre alguns aspectos ambientais relevantes para a localização do Novo Aeroporto de Lisboa	J. Gomes Canotilho e Alexandra Aragão		102	LNEC		



516) M500 Project –Target Execution Calendar Review	Flare Aviation Consulting	2023	10	Santarém – Maggellan 500	
517) Master plan Services for Magellan Project – Fase 1	SurValoros	2023	3	Santarém – Maggellan 500	
518) Master plan Services for Magellan Project – Fases I, II-a, II-b e III	SurValoros	2023	8	Santarém – Maggellan 500	
519) M500 Project – Target Execution Calendar Review	Flare Aviation Consulting	2023	15	Santarém – Maggellan 500	