

Alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil



Relatório de Ponderação da Discussão Pública

INFORMAÇÃO SOBRE O DOCUMENTO E AUTORES

Cliente	TRITON ITG, S. L. / Câmara Municipal de Alcochete
Referência do Projeto	P200
Descrição do Documento	Relatório de Ponderação da Discussão Pública
Fase	-
Versão	
Referência do Ficheiro	P200_ALT_PPEAICSP_8_RPDP.docx
N.º de Páginas	20
Autores	RR Planning, Uría Menedez
Outras Contribuições	Câmara Municipal de Alcochete
Diretor de Projeto	Romana Rocha
Data	24 de julho de 2026





ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	5
2. ANÁLISE DAS PARTICIPAÇÕES	6
2.1 NUNO MONTEIRO.....	7
3. ALTERAÇÕES AO PLANO DECORRENTES DA DISCUSSÃO PÚBLICA	19

ANEXOS

Anexo I – Participações Recebidas

Anexo II – Estudo de Tráfego

Anexo III – Estudo Hidrológico

Anexo IV – Pareceres das entidades

Anexo V – Ata da reunião da Conferência de Serviços



Esta página foi deixada em branco propositadamente





1. INTRODUÇÃO

A alteração ao Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil (adiante designado por PPEAICSP) foi deliberada pela Câmara Municipal de Alcochete (CMA), em reunião ordinária realizada a 16 de abril de 2025, tendo o respetivo Aviso, com o n.º 12839/2025/2, sido publicado no *Diário da República, II Série*, de 20 de maio de 2025. Posteriormente, através do Aviso n.º 29640/2025/2, publicado no *Diário da República* a 3 de dezembro de 2025, foi publicada a deliberação de reinício do procedimento, com o prazo de 6 meses e com o aproveitamento dos atos e formalidades praticados, nos termos do disposto no artigo 76.º, n.º 7, do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio. A 28 de maio de 2026, foi publicado no *Diário da República, II Série*, o Aviso n.º 12983/2026/2, que procede à prorrogação do procedimento de alteração do PPEAICSP, ao abrigo do disposto no artigo 76.º, n.º 6, do RJIGT.

Concluída a proposta de alteração do PPEAICSP, a CMA procedeu à abertura do período de discussão pública, nos termos do disposto no artigo 89.º do RJIGT, publicitada no *Diário da República n.º 112/2026, II Série*, através do Aviso n.º 14505/2026/2, de 12 de junho. O período de discussão pública decorreu entre 18 de junho de 2026 e 17 de julho de 2026, cumprindo o prazo mínimo de 20 dias previsto no disposto no artigo 89.º, n.º 2, do RJIGT.

A proposta de alteração do PPEAICSP esteve disponível para consulta pública na página eletrónica do Município e no balcão de atendimento da CMA, em cumprimento do disposto no artigo 89.º, n.º 1, do RJIGT.

No âmbito da discussão pública foi recebida 1 (uma) participação, cuja apreciação individual é apresentada no Capítulo 2, com indicação das alterações daí decorrentes na proposta de alteração do PPEAICSP.

No capítulo 3 são descritas as alterações aos elementos do PPEAICSP decorrentes da Discussão Pública.



2. ANÁLISE DAS PARTICIPAÇÕES

Foi recebida 1 (uma) participação, apresentada no Quadro 1, que identifica o n.º da participação a identificação do particular que a apresentou e a data de apresentação da mesma.

Quadro 1 | Identificação das participações

N.º da participação	Identificação do requerente	Data
1	Nuno Monteiro	19/06/2026

De seguida apresenta-se a análise e ponderação da participação recebida.



2.1 NUNO MONTEIRO

N.º participação	01	Qualidade	Cidadão, munícipe e membro da Assembleia Municipal de Alcochete
Nome do Requerente		Nuno Monteiro	
Síntese da participação: A participação organiza-se em 10 temas. O conteúdo de cada tema encontra-se transcrito em <i>itálico</i> , abaixo, seguindo-se a respetiva ponderação.			
TEMA 1: IMPACTES CUMULATIVOS DO TRÁFEGO PESADO			
<i>A documentação disponibilizada refere a necessidade de adaptação da área às atuais exigências da atividade logística, prevendo parâmetros urbanísticos adequados à instalação de operações de grande escala.</i>			
<i>Contudo, não se encontra devidamente demonstrado o impacto cumulativo que o aumento da atividade logística poderá representar para a rede viária municipal.</i>			
<i>Importa recordar que a área do Passil integra uma zona em acelerada transformação económica e logística, devendo ser considerados não apenas os efeitos do presente empreendimento, mas também os impactos associados ao crescimento industrial e logístico previsto para toda a região, incluindo os potenciais efeitos associados às novas infraestruturas estratégicas previstas para o território.</i>			
<i>Solicita-se:</i>			
<i>a) A divulgação dos estudos de tráfego realizados;</i>			
<i>b) A avaliação dos impactes cumulativos associados ao aumento previsível da circulação de veículos pesados;</i>			
<i>c) A identificação das necessidades futuras de reforço, manutenção e requalificação da rede viária municipal;</i>			
<i>d) A definição de mecanismos que assegurem que os custos futuros decorrentes do desgaste das infraestruturas rodoviárias não sejam integralmente suportados pelos contribuintes do concelho.</i>			
Ponderação / Resposta:			
<i>a) O Estudo de Tráfego (ET) consta do Anexo II ao presente Relatório e corresponde ao Anexo II do Relatório de Fundamentação que integra a documentação disponibilizada discussão pública.</i>			
<i>b) O ET inclui uma análise da procura de tráfego, tanto na situação atual como no cenário futuro, tendo em conta os novos projetos previstos para a envolvente. A procura futura foi estimada considerando:</i>			
<i>A evolução natural do tráfego, que considera aumentos da mobilidade e da motorização independentes de alterações na rede ou de novos empreendimentos na envolvente;</i> <i>A geração de tráfego pelo empreendimento, correspondente ao aumento de tráfego resultante do pleno funcionamento da unidade em estudo.</i>			
<i>Importa ainda referir que a componente de geração de tráfego considerada no ET não se limitou ao presente Plano: foram expressamente incorporadas, nas matrizes de origem/destino de 2027 e 2037, as procuras de tráfego associadas aos demais projetos logísticos e industriais previstos para a envolvente, incluindo o loteamento industrial do Passil. Responde-se assim diretamente à preocupação de impactes cumulativos. A título exemplificativo, estima-se que o Plano gere, em pleno funcionamento, 55 veículos a entrar e 16 a sair na hora de ponta da manhã, e 21 veículos a entrar e 53 a sair na hora de ponta da tarde, valores obtidos com base nos</i>			



índices do *Trip Generation Manual* (Institute of Transportation Engineers, 11.^a edição, 2021) para uso *Warehousing*.

c) O ET desenvolveu igualmente uma análise de desempenho da rede ('Avaliação do desempenho da Rede – Nível de serviço'), tendo concluído:

Na análise da secção da EN118 estima-se atualmente nível de serviço "D" prevendo-se nos cenários futuros a manutenção das condições de circulação."

Efetivamente, o ET concluiu que, mesmo no cenário mais desfavorável analisado (ano horizonte de 2037, hora de ponta da tarde, com PP), os nós avaliados mantêm reservas de capacidade elevadas, com níveis de serviço "A" ou "B" em toda a rede, à exceção da Secção 1 (EN118), que apresenta atualmente nível de serviço "D", situação que se mantém estável nos cenários futuros. Não se identifica, portanto, necessidade de reforço da capacidade viária.

Importa ainda referir que a preocupação com a compatibilidade entre a atividade industrial e logística e a rede viária não decorre exclusivamente da presente alteração. O Plano original já condicionava a instalação das atividades à compatibilidade dos movimentos de cargas e descargas com as características das vias e previa a intervenção na EN118, na EM1006 e no CM1205, incluindo a respetiva rotunda de articulação, bem como a localização do estacionamento de veículos pesados no interior dos lotes.

A presente alteração foi, adicionalmente, acompanhada por um Estudo de Tráfego atualizado, no qual foram considerados os projetos industriais e logísticos previstos para a envolvente e os cenários de procura futura para os anos de 2027 e 2037.

Quanto à manutenção e requalificação da rede, importa distinguir esta questão da anterior: não se trata de uma insuficiência de capacidade, mas do desgaste corrente do pavimento associado à circulação de veículos pesados. A este respeito, cumpre esclarecer que os custos de manutenção da rede viária municipal são suportados, entre outros, pela receita proveniente do Imposto Municipal sobre Imóveis (IMI), pago anualmente pelos proprietários em função do valor patrimonial tributário dos imóveis, e pelo imposto único de circulação, que incide igualmente sobre os veículos pesados e incorpora a componente de repercussão dos custos de manutenção da rede viária. Acresce que as obras de construção no âmbito do Plano estão sujeitas ao pagamento da Taxa pela Realização, Manutenção e Reforço de Infraestruturas Urbanísticas (TRIU), a qual se destina precisamente à manutenção e ao reforço das infraestruturas existentes.

d) Os trabalhos de retificação da EN118, da EM1006 e do CM1205, incluindo a rotunda de articulação entre estas vias (artigo 19.º do Regulamento do PPEAICSP), constituem obras de urbanização da responsabilidade e a executar por iniciativa do promotor, nos termos do artigo 30.º do Regulamento. Importa sublinhar que a rede viária não é ampliada de forma significativa: é realizado, a custo do promotor, o reperfilamento do troço de arruamento fronteiro ao projeto. Os custos de urbanização são repartidos proporcionalmente às áreas das parcelas abrangidas, pelo que os encargos com a construção e beneficiação inicial da rede viária afeta ao Plano não recaem sobre o Município nem sobre os contribuintes.

Após a conclusão das obras de urbanização e a sua integração no domínio público municipal, através das cedências previstas no artigo 18.º do Regulamento, a manutenção corrente dessas infraestruturas passa a seguir o regime geral aplicável à rede viária municipal.

TEMA 2: CUSTOS FUTUROS PARA O MUNICÍPIO

Os documentos apresentados identificam potenciais benefícios económicos, mas não apresentam uma avaliação dos custos futuros que poderão recair sobre o Município.



É amplamente reconhecido que o tráfego pesado constitui um dos principais fatores de degradação acelerada dos pavimentos rodoviários, originando encargos significativos para os cofres municipais.

Neste sentido, considera-se necessário que o Município identifique:

- a) Os custos previsíveis de manutenção e reabilitação das infraestruturas viárias decorrentes do aumento da atividade logística;*
- b) Os mecanismos de compensação financeira ou urbanística previstos para evitar que esses encargos sejam suportados exclusivamente pelos munícipes.*

Ponderação / Resposta:

a) Respondido no Tema anterior.

b) Respondido no Tema anterior.

Esclarece-se, adicionalmente, que o regime de repartição de custos de urbanização (artigo 30.º do Regulamento) determina que os encargos de construção das infraestruturas viárias são suportados pelos promotores, não pelo Município.

O modelo de execução do PPEAICSP estabelece que a realização das obras de urbanização é da responsabilidade e iniciativa dos promotores privados, sendo os respetivos encargos repartidos proporcionalmente pelas parcelas abrangidas.

Consequentemente, os custos associados à construção e beneficiação inicial das infraestruturas viárias necessárias à execução do Plano, incluindo as intervenções previstas na EN118, na EM1006 e no CM1205, não constituem encargos do Município.

Após a conclusão e receção das obras de urbanização e a integração das infraestruturas no domínio público municipal, a respetiva manutenção passa a reger-se pelo regime geral aplicável às infraestruturas municipais.

Acresce que as obras de construção estão sujeitas ao pagamento da TRIU, receita municipal afeta à manutenção e ao reforço das infraestruturas existentes. A manutenção corrente da rede viária é, por sua vez, financiada pela receita de IMI e pelo imposto único de circulação. Quanto aos demais aspetos, remete-se para o esclarecimento prestado no Tema 1.

Por fim, deve ainda salientar-se que a criação ou ausência de custos de manutenção, enquanto critério absoluto, não é uma perspetiva correta para abordar a escolha pública e a racionalização da escolha pública, sendo igualmente necessário incluir nessa equação a satisfação global dos interesses públicos e dos interesses coletivos da população, sendo evidente, desta perspetiva mais abrangente, que os benefícios para os interesses públicos de natureza económico-social, e, em especial, relacionados com a mobilidade, superam, em muito, os custos que o correto dimensionamento desta infraestrutura, evidentemente necessária, acarreta.

TEMA 3: PROTEÇÃO DOS RECURSOS HÍDRICOS E DA LINHA DE ÁGUA EXISTENTE

A área de intervenção integra uma linha de água e zonas que exigem especial atenção do ponto de vista ambiental.

Apesar da proposta prever áreas verdes de proteção e enquadramento paisagístico, considera-se necessário reforçar as garantias relativas à proteção dos recursos hídricos.

Solicita-se:



- a) A divulgação dos estudos hidráulicos e hidrológicos realizados;
- b) A demonstração da inexistência de impactes negativos na linha de água existente;
- c) A implementação de sistemas de monitorização periódica da qualidade das águas superficiais e subterrâneas;
- d) A criação de medidas específicas para retenção e tratamento de águas pluviais provenientes das áreas impermeabilizadas.

Ponderação / Resposta:

a) O estudo Hidráulico e Hidrológico é apresentado no Anexo III do presente Relatório e corresponde ao Anexo I ao Relatório que integra a documentação disponibilizada em sede de discussão pública. A proteção da linha de água e a necessidade de implementação de uma solução global de drenagem já se encontravam previstas no Plano original. Este previa uma área verde central destinada à proteção e ao enquadramento da linha de água, faixas verdes de proteção e enquadramento e uma rede separativa de drenagem de águas pluviais.

O Plano original determinava igualmente que a drenagem global da área de intervenção fosse objeto de estudo específico, cabendo aos promotores elaborar os respetivos projetos e executar as correspondentes obras de urbanização.

b) A inexistência de impactes negativos sobre a linha de água é assegurada pelos seguintes elementos:

- A área da linha de água e envolvente ficou qualificada como “Espaços Verdes”, integrados na Estrutura Ecológica do PPEAICSP. Esta categoria de espaços apresenta uma largura que varia entre 25 m e 40 m, garantindo uma faixa mínima de 10 metros de proteção à linha de água central do Plano, bem como à linha de água existente a norte e a nascente do PPEAICSP.
- Nestas áreas não é permitida qualquer edificação, impermeabilização ou deposição de resíduos.
- Na faixa com uma largura mínima de 10 metros de proteção às linhas de água apenas são permitidas ações de limpeza das mesmas.
- O Regulamento é claro nas disposições relativas às linhas de água. Transcreve-se o artigo 25.º-A, aditado pela presente alteração do PPEAICSP:

ARTIGO 25.º-A
LINHAS DE ÁGUA

1 - As linhas de água presentes na área de intervenção do Plano mantêm ou recuperam características ecológicas, hidráulicas e paisagísticas de carácter natural ou seminatural, bem como as respetivas zonas de proteção, nos termos da legislação em vigor.

2 - Relativamente às linhas de água e à gestão dos recursos hídricos, aplicam-se cumulativamente as seguintes disposições, com exceção das intervenções previstas no presente Plano:

- a) *É proibida a edificação, construção ou ampliação de edifícios nos leitos e nas respetivas zonas de proteção;*
- b) *Não é permitida a deposição de resíduos, a realização de aterros, escavações, extrações ou quaisquer outras atividades suscetíveis de poluir ou degradar a linha de água;*
- c) *É vedada a impermeabilização de solos ou a execução de obras que alterem o regime hídrico ou comprometam a naturalização das margens, nos termos da legislação em vigor;*
- d) *A instalação de infraestruturas públicas ou privadas de interesse coletivo só é admitida quando não existam alternativas técnicas viáveis e carece de parecer favorável das entidades competentes;*
- e) *Intervenções de limpeza, desassoreamento ou regularização só podem ser executadas quando justificadas por razões de segurança, saúde pública ou conservação ecológica, mediante autorização das entidades competentes;*
- f) *É proibido o seccionamento fechado contínuo de cursos de água, devendo privilegiar-se soluções a céu aberto e renaturalizadas;*
- g) *Nas áreas verdes de proteção e nas áreas verdes de enquadramento como tal definidas no artigo anterior, é vedado o corte de árvores autóctones;*

h) Os projetos de urbanização devem prever a renaturalização e valorização ecológica das linhas de água, com recurso a técnicas de engenharia natural e à plantação de espécies ripícolas autóctones.

c) A monitorização da qualidade da água superficial e subterrânea constitui uma competência legal da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), exercida no âmbito do Sistema Nacional de Informação de Recursos Hídricos (SNIRH) e da Lei da Água (Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro). Não se trata, portanto, de uma atribuição do Município nem do promotor do Plano. Ao nível do PPEAICSP, a salvaguarda da qualidade da água é assegurada preventivamente pelo regime de proteção das linhas de água (artigo 25.º-A do Regulamento) e pelas medidas de retenção e tratamento de águas pluviais antes da descarga no meio recetor (artigo 22.º do Regulamento e Medida 11 do Programa de Execução).

d) O Programa de Execução prevê, na Medida 11, a colocação de separadores de hidrocarbonetos a montante da descarga no meio recetor, na rede pluvial que assegura a drenagem das zonas de circulação automóvel. Acresce o disposto no artigo 22.º do Regulamento, que estabelece regras específicas para a retenção e tratamento das águas pluviais.

TEMA 4: BIODIVERSIDADE E AVIFAUNA

Considerando a sensibilidade ecológica do território envolvente ao Estuário do Tejo e a importância reconhecida do concelho de Alcochete para diversas espécies de aves residentes e migratórias, considera-se necessário avaliar os potenciais impactos da alteração proposta sobre a biodiversidade local.

Embora a área de intervenção possua vocação industrial e logística, a intensificação da ocupação do solo, o aumento da impermeabilização, a alteração da cobertura vegetal, o incremento do ruído e da iluminação artificial poderão produzir efeitos cumulativos sobre a fauna existente, particularmente sobre a avifauna associada aos corredores ecológicos e linhas de água presentes na envolvente.

Solicita-se:

- a) Esclarecimento sobre a existência de estudos de caracterização da fauna e avifauna;*
- b) Identificação das espécies observadas ou potencialmente afetadas;*
- c) Avaliação dos impactos da iluminação noturna sobre aves residentes e migratórias;*
- d) Previsão de medidas de minimização e compensação ecológica adequadas;*
- e) Garantia da preservação e reforço da vegetação de enquadramento associada à linha de água existente.*

Ponderação / Resposta:

A proposta de alteração do PPEAICSP incide sobre um cenário de base já existente e vigente há vários anos, que já previa área de construção afeta a fins logísticos. A alteração não implica a destruição de habitats protegidos, antes prevendo a implementação efetiva da área verde constante do Plano. A proposta foi objeto de parecer favorável por parte do ICNF relativamente ao relatório de dispensa da AAE, e de parecer favorável condicionado relativamente à alteração do PPEAICSP. Os pareceres emitidos constam do Anexo IV do presente Relatório.

a) O ICNF fundamentou a dispensa de AAE, referindo que “(...) não se verificando a ocorrência de habitats do anexo B-I do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, na redação vigente, de acordo com a informação cartográfica mais recente” (ponto 1.4 do parecer do ICNF). Não existe, portanto, área crítica do projeto suscetível de gerar impactos relevantes na biodiversidade.

b) Não constando dos elementos do Plano uma inventariação específica das espécies observadas na área de intervenção, não é possível apresentar uma listagem autónoma de espécies baseada em trabalho de campo realizado especificamente para o presente procedimento. Não obstante, a proposta incorpora medidas preventivas destinadas a minimizar potenciais efeitos sobre a fauna e a avifauna existentes na envolvente.

c) O Regulamento do PPEAICSP estabelece, no artigo 26.º, n.º 2, alínea d), que os projetos paisagísticos devem *"assegurar a adoção de soluções de iluminação artificial exterior direcionadas para o solo, com o mínimo de impacte sobre as áreas classificadas, atenta a presença de espécies de avifauna na envolvente"*. Esta disposição vincula os projetos de iluminação exterior em sede de licenciamento das operações urbanísticas.

Complementarmente, e no seguimento do parecer do ICNF, o PPEAICSP prevê na área norte, além da criação de uma faixa de sebe viva e espécies arbóreas e arbustivas em torno dos lotes, a criação de áreas verdes de enquadramento nos locais que não correspondem a áreas verdes de proteção. Esta cortina vegetal funciona como barreira física e visual complementar, atenuando a exposição da avifauna à iluminação e à atividade do empreendimento.

d) As medidas de minimização previstas encontram-se descritas nas alíneas anteriores, designadamente através da proteção das linhas de água, da criação e reforço de áreas verdes de transição e de cortinas arbóreas e da adoção de soluções de iluminação exterior direcionadas para o solo.

Face à informação técnica disponível e aos pareceres emitidos pelas entidades competentes, não foram identificadas perdas de habitats classificados que justifiquem, nesta fase, a previsão de medidas autónomas de compensação ecológica

e) A preservação e o reforço da vegetação de enquadramento da linha de água são assegurados pelas medidas descritas no Tema 3.

TEMA 5: IMPERMEABILIZAÇÃO DOS SOLOS

A proposta admite índices de impermeabilização até 75%.

Atendendo à crescente frequência de fenómenos meteorológicos extremos e ao aumento dos riscos associados às alterações climáticas, considera-se necessário demonstrar que a solução proposta não agravará os riscos de escoamento superficial, inundações localizadas ou redução da capacidade natural de infiltração.

Solicita-se a apresentação de informação complementar que demonstre a adequação da solução proposta face a estes riscos.

Ponderação / Resposta:

O Estudo Hidrológico-Hidráulico (EHH), apresentado no Anexo III do presente Relatório, é composto por dois documentos: a Memória Descritiva e Justificativa original (revisões 00 a 02, janeiro a fevereiro de 2025) e uma Resposta ao Parecer da APA (versões 00 e 01, março e maio de 2026), elaborada precisamente para complementar a análise na sequência de observações técnicas da APA sobre este mesmo tema.

O Estudo Hidrológico-Hidráulico (EHH), apresentado no Anexo III do presente Relatório, é composto por dois documentos: a Memória Descritiva e Justificativa original (revisões 00 a 02, janeiro a fevereiro de 2025) e uma Resposta ao Parecer da APA (versões 00 e 01, março e maio de 2026), elaborada precisamente para complementar a análise na sequência de observações técnicas da APA sobre este mesmo tema.

No âmbito do referido EHH foi desenvolvida uma simulação hidrológica e hidráulica da situação futura, correspondente à execução da proposta do Plano, considerando o índice máximo de impermeabilização previsto. A análise efetuada teve em consideração a área efetivamente contribuinte para a linha de água, as condições

de funcionamento da passagem hidráulica existente e a capacidade de retenção da bacia de amortecimento, permitindo avaliar o comportamento do sistema em cenário de cheia.

Recorda-se ainda que, nos termos do parecer da APA, não é autorizada qualquer alteração da secção da linha de água (aterros ou escavações no leito e margens), condicionante que se encontra igualmente refletida no artigo 25.º-A do Regulamento do Plano.

Os resultados da simulação indicam que, nos pressupostos considerados, o funcionamento conjunto da bacia de retenção e da passagem hidráulica permite acomodar a cheia correspondente ao período de retorno de 100 anos sem galgamento da EN118. Desta forma, é demonstrado que a solução proposta não determina um agravamento dos riscos de escoamento superficial, de inundação localizada ou de redução da capacidade de funcionamento do sistema de drenagem que inviabilize a proposta de plano.

TEMA 6: AVALIAÇÃO AMBIENTAL E MONITORIZAÇÃO

Embora tenha sido determinada a não sujeição da alteração a Avaliação Ambiental Estratégica, considera-se essencial assegurar mecanismos de acompanhamento ambiental permanentes.

Propõe-se a criação de um programa de monitorização que inclua:

- a) Qualidade das águas;*
- b) Ruído ambiental;*
- c) Tráfego pesado;*
- d) Impermeabilização efetiva dos solos;*
- e) Estado de conservação da linha de água e respetivas zonas de proteção;*
- f) Acompanhamento da biodiversidade e da avifauna local.*

Ponderação / Resposta:

A presente alteração do Plano foi objeto de decisão de não sujeição a Avaliação Ambiental Estratégica, por se ter concluído que não é suscetível de produzir efeitos significativos no ambiente que justifiquem este procedimento. Nestas circunstâncias, não decorre da legislação aplicável a necessidade de estabelecer um programa específico de monitorização ambiental.

Sem prejuízo do exposto, as matérias referidas na participação encontram-se acauteladas através das disposições regulamentares do Plano, dos pareceres emitidos pelas entidades competentes e dos mecanismos de controlo e fiscalização previstos na legislação aplicável, designadamente no âmbito dos procedimentos de licenciamento urbanístico e da execução das infraestruturas.

Efetivamente, parte das matérias suscitadas na participação foi já objeto de avaliação técnica específica, designadamente através do Estudo de Tráfego, da definição das zonas de salvaguarda e proteção da linha de água, do cumprimento da legislação aplicável em matéria de recursos hídricos e da sua salvaguarda da biodiversidade decorre diretamente do regime jurídico vinculativo do artigo 25.º-A do Regulamento e das condicionantes do parecer do ICNF.

Os restantes aspetos encontram-se já sujeitos aos mecanismos de controlo previstos na legislação aplicável, designadamente a avaliação dos níveis de ruído ambiental – quando aplicável –, e a verificação do índice de impermeabilização efetivo do lote em sede de licenciamento urbanístico.

Pelos motivos expostos, considera-se não se justificar a criação de um programa autónomo de monitorização ambiental.

TEMA 7: BENEFÍCIO EFETIVO PARA A POPULAÇÃO

Atendendo ao facto de a presente alteração resultar da necessidade de acomodar um investimento logístico concreto e identificado, considera-se especialmente importante demonstrar de forma objetiva, quantificada e verificável quais os benefícios públicos esperados para o concelho.

Solicita-se:

- a) A divulgação do número de postos de trabalho efetivamente previstos e da metodologia utilizada para a respetiva estimativa;*
- b) A identificação dos benefícios concretos para a população residente;*
- c) A identificação das contrapartidas públicas associadas ao projeto;*
- d) A avaliação dos benefícios económicos e fiscais efetivamente expectáveis para o Município.*

Ponderação / Resposta:

A alteração do PPEAICSP incide sobre um cenário de base já existente, que vigora há vários anos e que já previa área de construção afeta a fins logísticos. Os benefícios públicos associados à concretização do Plano são os seguintes:

- a) A estimativa de postos de trabalho baseia-se nos índices de referência do setor logístico para unidades com a dimensão prevista (aproximadamente 30.000 m²). Desta forma, estima-se que durante a fase de construção sejam gerados cerca de 175 postos de trabalho e que durante a fase de exploração sejam criados cerca de 230 postos de trabalho – operadores logísticos, técnicos de manutenção, administrativos, responsáveis de operações, profissionais de TI, gestão de stocks, segurança e direção operacional – bem como postos de trabalho indiretos, associados às empresas prestadoras de serviços e operadores de transporte.
- b) Os benefícios concretos para a população incluem: a efetiva disponibilização de solos para suporte a atividades económicas produtivas, promovendo a regulação do seu uso na sequência de uma adequada ponderação de interesses públicos e privados; a execução da zona verde prevista no PPEAICSP, que constitui uma mais-valia ambiental e paisagística para o território; o reperfilamento do arruamento a sul da parcela, a custo do promotor, melhorando as condições de circulação; a criação de emprego direto e indireto; e a dinamização da atividade económica local.
- c) As contrapartidas urbanísticas associadas ao projeto decorrem do regime legal aplicável: o promotor suporta integralmente os custos das obras de urbanização (artigo 30.º do Regulamento), incluindo o reperfilamento do arruamento e a execução da zona verde prevista no Plano, e está sujeito ao pagamento da TRIU. Não estão previstas contrapartidas públicas adicionais, na medida em que as obrigações urbanísticas do promotor já asseguram a adequada repartição de encargos.
- d) Os benefícios económicos e fiscais para o Município incluem: a receita de TRIU associada às obras de urbanização; a receita anual de IMI incidente sobre o valor patrimonial tributário dos imóveis; a derrama municipal sobre os lucros das empresas instaladas; e as taxas municipais de licenciamento urbanístico. Estes fluxos de receita contribuem diretamente para o financiamento de investimentos municipais em infraestruturas, equipamentos públicos e serviços à população.

Em termos mais detalhados, os benefícios expectáveis são os seguintes:

A concretização da alteração do PPEAICSP, considerando a implantação de uma unidade na freguesia do Passil, concelho de Alcochete, constitui um investimento com potencial para gerar benefícios relevantes ao nível



económico, social e territorial, contribuindo para o reforço da competitividade do município e para a dinamização da economia local e regional.

A localização proposta beneficia de uma posição estratégica no contexto da Área Metropolitana de Lisboa, apresentando boas acessibilidades aos principais corredores rodoviários nacionais e às infraestruturas logísticas existentes e previstas, o que potencia a instalação de atividades de armazenagem, distribuição e apoio à cadeia de abastecimento.

A concretização do investimento permitirá reforçar a base económica do concelho através da instalação de uma atividade empresarial de elevado valor acrescentado, contribuindo para a diversificação do tecido empresarial e para a consolidação do setor logístico como um dos motores de desenvolvimento económico da região.

Durante a fase de construção prevê-se a mobilização de diversas empresas de engenharia, construção civil, instalações técnicas e fornecimento de materiais, gerando um efeito económico temporário significativo junto das empresas locais e regionais.

Na fase de exploração, a unidade logística promoverá uma procura contínua de serviços especializados, incluindo transporte, manutenção, segurança, limpeza industrial, tecnologias de informação, restauração, combustíveis e diversos serviços de apoio empresarial, potenciando um efeito multiplicador na economia do concelho.

Criação de emprego

Uma infraestrutura logística com aproximadamente 30.000 m² gera um número significativo de postos de trabalho, cerca de 230 diretos, abrangendo diferentes níveis de qualificação profissional que abrangerão uma ampla variedade de funções, desde pessoal de logística e técnicos altamente especializados até pessoal administrativo. Aos postos de trabalho diretos acrescem os postos de trabalho indiretos, associados às empresas prestadoras de serviços e operadores de transporte.

Entre os perfis habitualmente associados a este tipo de infraestrutura incluem-se operadores logísticos, técnicos de manutenção, administrativos, responsáveis de operações, profissionais das áreas de tecnologias de informação, gestão de stocks, segurança e direção operacional.

Adicionalmente, serão criadas oportunidades de emprego indireto através das empresas prestadoras de serviços e dos operadores de transporte associados à atividade logística.

Reforço das Receitas Municipais

A instalação da unidade logística contribuirá para o aumento das receitas municipais através de diferentes mecanismos, nomeadamente:

- Receita proveniente do Imposto Municipal sobre Imóveis (IMI);
- Receita de Derrama Municipal incidente sobre os lucros das empresas;
- Taxas municipais relacionadas com o licenciamento urbanístico e demais operações administrativas;
- Incremento indireto da atividade económica local, com reflexos positivos na sustentabilidade financeira do município.

Estas receitas poderão contribuir para o financiamento de investimentos municipais em infraestruturas, equipamentos públicos e serviços à população.



Valorização Estratégica do Território

O concelho de Alcochete possui características particularmente favoráveis ao desenvolvimento de atividades logísticas, beneficiando da proximidade à cidade de Lisboa, da ligação à Ponte Vasco da Gama, da proximidade às autoestradas A12 e A33 e da integração na Área Metropolitana de Lisboa.

Acresce que os investimentos estruturantes previstos para a região, designadamente o desenvolvimento do novo aeroporto e das respetivas infraestruturas de apoio, reforçam a atratividade do território para atividades ligadas à logística, distribuição e comércio internacional.

Neste contexto, a instalação da unidade contribuirá para consolidar Alcochete como um polo logístico de referência, reforçando a sua capacidade de atrair investimento privado nacional e internacional.

Desenvolvimento do Tecido Empresarial

A presença de uma infraestrutura logística de grande dimensão tende a gerar efeitos de aglomeração económica, estimulando a instalação de empresas complementares, tais como:

- Operadores de transporte;
- Empresas de embalagem e preparação de encomendas;
- Prestadores de serviços técnicos especializados;
- Empresas de manutenção industrial;
- Fornecedores de equipamentos logísticos;
- Serviços administrativos e tecnológicos.

Este efeito de concentração empresarial promove economias de escala, aumenta a competitividade territorial e potencia a criação de novos investimentos.

Sustentabilidade e Inovação

As unidades logísticas contemporâneas incorporam soluções de elevada eficiência energética e ambiental, incluindo sistemas fotovoltaicos, iluminação LED de baixo consumo, sistemas inteligentes de gestão energética, aproveitamento de águas pluviais e infraestrutura para carregamento de veículos elétricos e instalações de apoio ao estacionamento de bicicletas, contribuindo para a mobilidade e melhoria do desempenho ambiental deste tipo de empreendimentos.

A adoção destas soluções contribui para reduzir a pegada carbónica da atividade logística e encontra-se alinhada com os objetivos nacionais e europeus de transição energética e descarbonização.

Benefícios Sociais

Para além dos efeitos económicos diretos, o investimento apresenta benefícios sociais relevantes, nomeadamente:

- Criação de emprego estável e qualificado;
- Valorização das competências profissionais da população local;
- Potencial estabelecimento de protocolos com instituições de ensino e formação profissional;
- Reforço da atratividade do concelho para novos residentes e investidores;
- Dinamização do comércio e dos serviços locais.

Em resumo, a implantação de um armazém logístico com aproximadamente 30.000 m² no Passil representa um investimento estruturante para o concelho de Alcochete, com potencial para gerar impactos positivos significativos na criação de emprego, na dinamização da atividade económica, no reforço das receitas municipais e na valorização estratégica do território.



A localização proposta apresenta condições favoráveis ao desenvolvimento de atividades logísticas, permitindo potenciar as vantagens competitivas do concelho no contexto da Área Metropolitana de Lisboa e das futuras infraestruturas de transporte de âmbito nacional.

O projeto poderá constituir um importante fator de desenvolvimento sustentável, contribuindo para o fortalecimento da competitividade económica de Alcochete e para a melhoria das condições de vida da população.

TEMA 8: DISPENSA DE AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Considerando que a alteração proposta visa acomodar operações logísticas de maior escala, com aumento da intensidade de ocupação do território, impermeabilização significativa dos solos e potenciais impactes ao nível da mobilidade, considera-se relevante que seja disponibilizada informação complementar que fundamente de forma clara e detalhada a decisão de não sujeição da alteração a Avaliação Ambiental Estratégica.

Solicita-se igualmente a divulgação dos elementos técnicos e pareceres que sustentaram essa decisão.

Ponderação / Resposta:

O Relatório de Dispensa da AAE foi desenvolvido em estreito cumprimento com o disposto no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 58/2011 de 4 de maio.

Em concreto, a dispensa fundamenta-se na aplicação dos critérios do Anexo II ao Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho (na redação em vigor), quanto às características da alteração, à localização e às características do impacto potencial. Foram ouvidas as entidades com responsabilidades ambientais específicas (CCDR e ICNF), que emitiram parecer favorável ou favorável condicionado, incorporado na versão final da proposta. O Relatório de Dispensa de AAE, com a respetiva fundamentação técnica, consta dos elementos do Plano que integram a documentação disponibilizada em sede de discussão pública.

Os pareceres das entidades constam do Anexo V.

TEMA 9: TRANSPARÊNCIA PROCESSUAL E ACESSO À INFORMAÇÃO

A documentação disponibilizada faz referência à existência de pareceres favoráveis emitidos por entidades com responsabilidades ambientais específicas.

Contudo, os mesmos não se encontram integralmente reproduzidos ou disponibilizados para análise pública, dificultando a apreciação crítica dos fundamentos que sustentam determinadas opções técnicas.

Solicita-se:

- a) A divulgação integral dos pareceres emitidos pelas entidades consultadas;*
- b) A identificação das entidades que participaram na conferência procedimental;*
- c) A divulgação das condicionantes, recomendações e medidas de mitigação eventualmente emitidas;*
- d) A demonstração da forma como essas recomendações foram incorporadas na proposta final.*

Ponderação / Resposta:

a) Os pareceres das entidades constam do Anexo V do presente Relatório. Em sede de discussão pública foi igualmente apresentado um quadro que sintetiza esses pareceres, identifica a respetiva ponderação (todos



favoráveis ou favoráveis condicionados) e descreve as alterações efetuadas aos elementos do Plano na sequência da Conferência Procedimental.

b) As entidades que participaram na Conferência Procedimental constam da respetiva ata, junta como Anexo V do presente Relatório.

c) As condicionantes e recomendações das entidades constam dos respetivos pareceres, cuja ponderação consta do quadro referido na alínea a).

d) A forma como essas recomendações foram incorporadas na proposta final consta igualmente do quadro referido na alínea a).

TEMA 10: INTERESSE PÚBLICO E SUSTENTABILIDADE FUTURA

Considera-se fundamental assegurar que os benefícios privados decorrentes da operação urbanística sejam acompanhados por benefícios públicos efetivos e duradouros para o concelho.

O desenvolvimento económico deve ser compatível com a proteção dos recursos naturais, a sustentabilidade das infraestruturas municipais e a qualidade de vida das gerações presentes e futuras.

Ponderação / Resposta:

A ponderação desta matéria, de natureza transversal, é assegurada pelo conjunto das respostas dadas nos Temas 1 a 9, nomeadamente quanto à repartição de custos e cedências para domínio público (Temas 1, 2 e 7), à proteção dos recursos hídricos e ecológicos (Temas 3, 4 e 5) e aos mecanismos de acompanhamento ambiental (Tema 6).

A concretização destes objetivos será assegurada não apenas através das disposições regulamentares do Plano, mas também através das obrigações impostas aos promotores em matéria de execução e financiamento das obras de urbanização, das cedências para o domínio público municipal, da proteção das linhas de água e áreas verdes e dos mecanismos de acompanhamento previstos no Programa de Execução.



3. ALTERAÇÕES AO PLANO DECORRENTES DA DISCUSSÃO PÚBLICA

Da ponderação efetuada no Capítulo 2, resulta o aditamento dos seguintes indicadores de monitorização ao Programa de Execução do PPEAICSP:

- (i) nível de ruído ambiental, aferido periodicamente nos pontos de medição do Estudo de Caracterização Acústica (artigo 14.º do Regulamento);
- (ii) volume e composição do tráfego pesado nas vias de acesso (EN118, EM1006, CM1205), com base em contagens periódicas; e
- (iii) taxa de impermeabilização efetiva do solo por lote, aferida em sede de licenciamento das operações urbanísticas.

Não se identificam outras alterações aos elementos do PPEAICSP decorrentes da discussão pública.





Anexo I

Participações Recebidas

PRONÚNCIA EM SEDE DE CONSULTA PÚBLICA

EXMO. SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE ALCOCHETE

Assunto: Pronúncia em sede de Consulta Pública da Alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil (PP Expansão do Passil Norte)

Nuno Monteiro, cidadão e munícipe do concelho de Alcochete, exercendo igualmente funções de Deputado Municipal na Assembleia Municipal de Alcochete, vem apresentar a seguinte pronúncia em sede de consulta pública relativa à proposta de Alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil (PP Expansão do Passil Norte).

A presente pronúncia não constitui uma oposição à captação de investimento, à criação de emprego ou ao desenvolvimento económico do concelho. Pelo contrário, reconhece a importância estratégica da atração de atividade económica para Alcochete e o potencial contributo que projetos desta natureza podem representar para o crescimento do tecido empresarial local.

Contudo, considera-se igualmente que o desenvolvimento económico deve ser acompanhado por adequadas garantias de sustentabilidade ambiental, proteção dos recursos naturais, salvaguarda da qualidade de vida da população e defesa dos interesses financeiros do Município e dos seus contribuintes.

Verifica-se igualmente que o procedimento de alteração do Plano de Pormenor foi objeto de caducidade, reinício e subsequente prorrogação de prazo, circunstâncias que reforçam a importância de assegurar total transparência processual e adequada fundamentação técnica das opções adotadas.

ENQUADRAMENTO JURÍDICO E PRINCÍPIOS ORIENTADORES

A elaboração, alteração e aprovação dos instrumentos de gestão territorial devem prosseguir o interesse público, assegurar o desenvolvimento sustentável do território e garantir a adequada ponderação dos interesses ambientais, sociais, económicos e urbanísticos envolvidos.

Nos termos do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, a participação pública constitui um elemento essencial do processo de planeamento territorial, devendo os contributos apresentados ser objeto de adequada ponderação e resposta fundamentada.

Por outro lado, a prossecução dos objetivos de desenvolvimento económico não dispensa a observância dos princípios da prevenção, da precaução, da sustentabilidade ambiental, da utilização racional dos recursos naturais e da proteção das infraestruturas públicas, especialmente quando estejam em causa alterações suscetíveis de aumentar a intensidade de ocupação do território, a impermeabilização dos solos, os fluxos de tráfego pesado e a pressão sobre os sistemas ambientais existentes.

Importa igualmente assegurar que os benefícios privados decorrentes das opções de planeamento sejam acompanhados por benefícios públicos efetivos, mensuráveis e duradouros para o concelho, garantindo uma adequada relação entre os impactos gerados e as vantagens proporcionadas à comunidade local.

As observações apresentadas na presente pronúncia devem ser entendidas nesse enquadramento, visando contribuir para o aperfeiçoamento da proposta, reforçar a sua sustentabilidade e assegurar a proteção dos interesses das populações atuais e futuras do concelho de Alcochete.

1. IMPACTES CUMULATIVOS DO TRÁFEGO PESADO

A documentação disponibilizada refere a necessidade de adaptação da área às atuais exigências da atividade logística, prevendo parâmetros urbanísticos adequados à instalação de operações de grande escala.

Contudo, não se encontra devidamente demonstrado o impacto cumulativo que o aumento da atividade logística poderá representar para a rede viária municipal.

Importa recordar que a área do Passil integra uma zona em acelerada transformação económica e logística, devendo ser considerados não apenas os efeitos do presente empreendimento, mas também os impactos associados ao crescimento industrial e logístico previsto para toda a região, incluindo os potenciais efeitos associados às novas infraestruturas estratégicas previstas para o território.

Solicita-se:

- a)** A divulgação dos estudos de tráfego realizados;
- b)** A avaliação dos impactes cumulativos associados ao aumento previsível da circulação de veículos pesados;
- c)** A identificação das necessidades futuras de reforço, manutenção e requalificação da rede viária municipal;
- d)** A definição de mecanismos que assegurem que os custos futuros decorrentes do desgaste das infraestruturas rodoviárias não sejam integralmente suportados pelos contribuintes do concelho.

2. CUSTOS FUTUROS PARA O MUNICÍPIO

Os documentos apresentados identificam potenciais benefícios económicos, mas não apresentam uma avaliação dos custos futuros que poderão recair sobre o Município.

É amplamente reconhecido que o tráfego pesado constitui um dos principais fatores de degradação acelerada dos pavimentos rodoviários, originando encargos significativos para os cofres municipais.

Neste sentido, considera-se necessário que o Município identifique:

- a) Os custos previsíveis de manutenção e reabilitação das infraestruturas viárias decorrentes do aumento da atividade logística;
- b) Os mecanismos de compensação financeira ou urbanística previstos para evitar que esses encargos sejam suportados exclusivamente pelos munícipes.

3. PROTEÇÃO DOS RECURSOS HÍDRICOS E DA LINHA DE ÁGUA EXISTENTE

A área de intervenção integra uma linha de água e zonas que exigem especial atenção do ponto de vista ambiental.

Apesar da proposta prever áreas verdes de proteção e enquadramento paisagístico, considera-se necessário reforçar as garantias relativas à proteção dos recursos hídricos.

Solicita-se:

- a) A divulgação dos estudos hidráulicos e hidrológicos realizados;
- b) A demonstração da inexistência de impactes negativos na linha de água existente;
- c) A implementação de sistemas de monitorização periódica da qualidade das águas superficiais e subterrâneas;
- d) A criação de medidas específicas para retenção e tratamento de águas pluviais provenientes das áreas impermeabilizadas.

4. BIODIVERSIDADE E AVIFAUNA

Considerando a sensibilidade ecológica do território envolvente ao Estuário do Tejo e a importância reconhecida do concelho de Alcochete para diversas espécies de aves residentes e migratórias, considera-se necessário avaliar os potenciais impactes da alteração proposta sobre a biodiversidade local.

Embora a área de intervenção possua vocação industrial e logística, a intensificação da ocupação do solo, o aumento da impermeabilização, a alteração da cobertura vegetal, o incremento do ruído e da iluminação artificial poderão produzir efeitos cumulativos sobre a fauna existente, particularmente sobre a avifauna associada aos corredores ecológicos e linhas de água presentes na envolvente.

Solicita-se:

- a) Esclarecimento sobre a existência de estudos de caracterização da fauna e avifauna;
- b) Identificação das espécies observadas ou potencialmente afetadas;
- c) Avaliação dos impactes da iluminação noturna sobre aves residentes e migratórias;
- d) Previsão de medidas de minimização e compensação ecológica adequadas;
- e) Garantia da preservação e reforço da vegetação de enquadramento associada à linha de água existente.

5. IMPERMEABILIZAÇÃO DOS SOLOS

A proposta admite índices de impermeabilização até 75%.

Atendendo à crescente frequência de fenómenos meteorológicos extremos e ao aumento dos riscos associados às alterações climáticas, considera-se necessário demonstrar que a solução proposta não agravará os riscos de escoamento superficial, inundações localizadas ou redução da capacidade natural de infiltração.

Solicita-se a apresentação de informação complementar que demonstre a adequação da solução proposta face a estes riscos.

6. AVALIAÇÃO AMBIENTAL E MONITORIZAÇÃO

Embora tenha sido determinada a não sujeição da alteração a Avaliação Ambiental Estratégica, considera-se essencial assegurar mecanismos de acompanhamento ambiental permanentes.

Propõe-se a criação de um programa de monitorização que inclua:

- a)** Qualidade das águas;
- b)** Ruído ambiental;
- c)** Tráfego pesado;
- d)** Impermeabilização efetiva dos solos;
- e)** Estado de conservação da linha de água e respetivas zonas de proteção;
- f)** Acompanhamento da biodiversidade e da avifauna local.

7. BENEFÍCIO EFETIVO PARA A POPULAÇÃO

Atendendo ao facto de a presente alteração resultar da necessidade de acomodar um investimento logístico concreto e identificado, considera-se especialmente importante demonstrar de forma objetiva, quantificada e verificável quais os benefícios públicos esperados para o concelho.

Solicita-se:

- a)** A divulgação do número de postos de trabalho efetivamente previstos e da metodologia utilizada para a respetiva estimativa;
- b)** A identificação dos benefícios concretos para a população residente;
- c)** A identificação das contrapartidas públicas associadas ao projeto;
- d)** A avaliação dos benefícios económicos e fiscais efetivamente expectáveis para o Município.

8. DISPENSA DE AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Considerando que a alteração proposta visa acomodar operações logísticas de maior escala, com aumento da intensidade de ocupação do território, impermeabilização significativa dos solos e potenciais impactes ao nível da mobilidade, considera-se relevante que seja disponibilizada informação complementar que fundamente de forma clara e detalhada a decisão de não sujeição da alteração a Avaliação Ambiental Estratégica.

Solicita-se igualmente a divulgação dos elementos técnicos e pareceres que sustentaram essa decisão.

9. TRANSPARÊNCIA PROCESSUAL E ACESSO À INFORMAÇÃO

A documentação disponibilizada faz referência à existência de pareceres favoráveis emitidos por entidades com responsabilidades ambientais específicas.

Contudo, os mesmos não se encontram integralmente reproduzidos ou disponibilizados para análise pública, dificultando a apreciação crítica dos fundamentos que sustentam determinadas opções técnicas.

Solicita-se:

- a) A divulgação integral dos pareceres emitidos pelas entidades consultadas;
- b) A identificação das entidades que participaram na conferência procedimental;
- c) A divulgação das condicionantes, recomendações e medidas de mitigação eventualmente emitidas;
- d) A demonstração da forma como essas recomendações foram incorporadas na proposta final.

10. INTERESSE PÚBLICO E SUSTENTABILIDADE FUTURA

Considera-se fundamental assegurar que os benefícios privados decorrentes da operação urbanística sejam acompanhados por benefícios públicos efetivos e duradouros para o concelho.

O desenvolvimento económico deve ser compatível com a proteção dos recursos naturais, a sustentabilidade das infraestruturas municipais e a qualidade de vida das gerações presentes e futuras.

CONCLUSÃO

Face ao exposto, solicita-se a ponderação das observações e propostas acima apresentadas no âmbito da elaboração da versão final da alteração ao Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil.

A presente pronúncia é apresentada com o objetivo de contribuir para o aperfeiçoamento da proposta em discussão pública, assegurando que qualquer desenvolvimento económico

associado ao Plano de Pormenor se traduza em benefícios efetivos para a população do concelho, sem comprometer a sustentabilidade ambiental, a capacidade das infraestruturas municipais ou o interesse público das gerações futuras.

Alcochete, 19 de Junho de 2026

Nuno Monteiro

Cidadão e Munícipe do Concelho de Alcochete

Deputado Municipal na Assembleia Municipal de Alcochete

Assinado por: Nuno Alexandre Carvalho Monteiro
Num. de Identificação: BI12806979
Data: 19-06-2026 11:19:33 +01:00





Estudo de Tráfego



Consultores em Transportes e Mobilidade | Transport and Mobility Consultants



One step forward

ESTUDO DE TRÁFEGO

EDIFÍCIO LOGÍSTICO

- ALCOCHETE -



Conren **Tramway**

inel



15 de dezembro 2025

ESTUDO DE TRÁFEGO

EDIFÍCIO LOGÍSTICO

- ALCOCHETE -

ÍNDICE

1	Introdução.....	1
2	Localização e Caracterização do Empreendimento	3
3	Metodologia	5
4	Acessibilidade em Transporte Individual	7
4.1	Trabalhos de Campo	7
4.1.1	Posto 1	9
4.1.2	Posto 2	10
4.1.3	Posto 3	11
4.2	Procura Atual	12
4.2.1	Calibração do Modelo	12
4.2.2	Estimativas de Tráfego Atual	13
4.3	Procura Futura	15
4.3.1	Evolução Natural do Tráfego	16
4.3.2	Geração de Tráfego	17
4.3.3	Distribuição de Viagens	18
4.3.4	Estimativas de Tráfego Futuro	22
4.4	Avaliação de Desempenho da Rede - Nível de Serviço	30
4.4.1	Nó 1	31
4.4.2	Nó 2	35
4.4.3	Nó 3	40
4.4.4	Nó 4	44
4.4.1	Secção 1	46
4.5	Estimativas de Tráfego Médio Diário Anual	48
4.6	Estimativas de Tráfego Médio Horário	54
5	Estacionamento	60
5.1	Oferta de Estacionamento	60
5.2	Necessidades Legais de Estacionamento	61
5.3	Operações de Cargas e Descargas	61
6	Acessibilidade em Transporte Coletivo	66
7	Conclusões	68

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Localização do empreendimento	3
Figura 2 Planta do empreendimento em estudo	4
Figura 3 Metodologia seguida na modelação de tráfego	6
Figura 4 Localização dos postos de contagem	7
Figura 5 Variação de tráfego por posto de contagem no PPM-DU (uvl/15 min.)	8
Figura 6 Variação de tráfego por posto de contagem no PPM-DU (uvl/15 min.)	8
Figura 7 Posto 1: Fotografia e esquema de movimentos	9
Figura 8 Posto 1: Variação de tráfego por movimento no PPM-DU e no PPT-DU (uvl/15 min.)	9
Figura 9 Posto 2: Fotografia e esquema de movimentos	10
Figura 10 Posto 2: Variação de tráfego por movimento no PPM-DU e no PPT-DU (uvl/15 min.)	10
Figura 11 Posto 3: Fotografia e esquema de movimentos	11
Figura 12 Posto 3: Variação de tráfego por movimento no PPM-DU e no PPT-DU (uvl/15 min.)	11
Figura 13 Zonamento e rede viária modelada para a situação atual	12
Figura 14 Estimativas de tráfego atual (2025) na HPM-DU (uvl/h)	13
Figura 15 Estimativas de tráfego atual (2025) na HPT-DU (uvl/h)	14
Figura 16 Rede modelada para a situação futura com o empreendimento	15
Figura 17 Evolução do tráfego - Município de Alcochete	17
Figura 18 Distribuição das viagens atraídas e geradas na HPM-DU (uvl/h) - ano base	20
Figura 19 Distribuição das viagens atraídas e geradas na HPT-DU (uvl/h) - ano base	21
Figura 20 Estimativas de tráfego em 2027 na HPM-DU (uvl/h) - Com empreendimento	22
Figura 21 Estimativas de tráfego em 2027 na HPT-DU (uvl/h) - Com empreendimento	23
Figura 22 Estimativas de tráfego em 2037 na HPT-DU (uvl/h) - Com empreendimento	24
Figura 23 Estimativas de tráfego em 2037 na HPT-DU (uvl/h) - Com empreendimento	25
Figura 24 Estimativas de tráfego em 2027 na HPM-DU (uvl/h) - Sem empreendimento	26
Figura 25 Estimativas de tráfego em 2027 na HPT-DU (uvl/h) - Sem empreendimento	27
Figura 26 Estimativas de tráfego em 2037 na HPM-DU (uvl/h) - Sem empreendimento	28
Figura 27 Estimativas de tráfego em 2037 na HPT-DU (uvl/h) - Sem empreendimento	29
Figura 28 Localização dos nós e secções analisados	31
Figura 29 Nó 1 - Vista aérea atual e ramos de entrada	31
Figura 30 Nó 1: Estimativas de tráfego em 2025 na HPM-DU e HPT-DU (uvl/h)	32
Figura 31 Nó 1: Estimativas de tráfego em 2027 na HPM-DU sem e com empreendimento (uvl/h)	33
Figura 32 Nó 1: Estimativas de tráfego em 2037 na HPM-DU sem e com empreendimento (uvl/h)	33
Figura 33 Nó 1: Estimativas de tráfego em 2027 na HPT-DU sem e com empreendimento (uvl/h)	34
Figura 34 Nó 1: Estimativas de tráfego em 2037 na HPT-DU sem e com empreendimento (uvl/h)	35
Figura 35 Nó 2: Vista área atual, layout proposto e esquema de movimentos	36
Figura 36 Nó 2: Estimativas de tráfego em 2025 na HPM-DU e HPT-DU (uvl/h)	36
Figura 37 Nó 2: Estimativas de tráfego 2027 na HPM-DU sem e com empreendimento (uvl/h)	37
Figura 38 Nó 2: Estimativas de tráfego em 2037 na HPM-DU sem e com empreendimento (uvl/h)	38
Figura 39 Nó 2: Estimativas de tráfego em 2027 na HPT-DU sem e com empreendimento (uvl/h)	38
Figura 40 Nó 2: Estimativas de tráfego em 2037 na HPT-DU sem e com empreendimento (uvl/h)	39
Figura 41 Nó 2: Vista área atual, layout proposto e esquema de movimentos	40
Figura 42 Nó 2: Estimativas de tráfego em 2025 na HPM-DU e HPT-DU (uvl/h)	40
Figura 43 Nó 2: Estimativas de tráfego 2027 na HPM-DU sem e com empreendimento (uvl/h)	41
Figura 44 Nó 2: Estimativas de tráfego em 2037 na HPM-DU sem e com empreendimento (uvl/h)	42
Figura 45 Nó 2: Estimativas de tráfego em 2027 na HPT-DU sem e com empreendimento (uvl/h)	42
Figura 46 Nó 2: Estimativas de tráfego em 2037 na HPT-DU sem e com empreendimento (uvl/h)	43
Figura 47 Nó 4: Esquema de movimentos futuros	44

Figura 48 Nó 4: Estimativas de tráfego 2027 na HPM-DU e HPT-DU <i>com</i> empreendimento (uvl/h)	44
Figura 49 Nó 2: Nó 4: Estimativas de tráfego 2037 na HPM-DU e HPT-DU <i>com</i> empreendimento(uvl/h)	45
Figura 50 Secção 1: Fotografia e esquema de movimentos	46
Figura 51 Secção 1: Estimativas de tráfego na HPM-DU para todos os cenários em análise	46
Figura 52 Secção 1: Estimativas de tráfego na HPT-DU para todos os cenários em análise	47
Figura 53 Localização dos Postos de Contagem da I.P.	48
Figura 54 Estimativas de TMDA em 2025	49
Figura 55 Estimativas de TMDA em 2027 - com empreendimento	50
Figura 56 Estimativas de TMDA em 2027 - sem empreendimento	51
Figura 57 Estimativas de TMDA em 2037 - com empreendimento	52
Figura 58 Estimativas de TMDA em 2037 - sem empreendimento	53
Figura 59 Estimativas de TMH no ano atual (2025) no período diurno	55
Figura 60 Estimativas de TMH no ano atual (2025) no período do entardecer	55
Figura 61 Estimativas de TMH no ano atual (2025) no período noturno	56
Figura 62 Estimativas de TMH em 2027 no período diurno, <i>com empreendimento</i>	56
Figura 63 Estimativas de TMH em 2027 no período do entardecer, <i>com empreendimento</i>	57
Figura 64 Estimativas de TMH em 2027 no período noturno, <i>com empreendimento</i>	57
Figura 65 Estimativas de TMH em 2037 no período diurno, <i>com empreendimento</i>	58
Figura 66 Estimativas de TMH em 2037 no período do entardecer, <i>com empreendimento</i>	58
Figura 67 Estimativas de TMH em 2037 no período noturno, <i>com empreendimento</i>	59
Figura 68 Layout previsto para o estacionamento e circulação interna	60
Figura 69 Extrato do Regulamento do PDM de Alcochete	61
Figura 70 Simulação do percurso de um veículo pesado	62
Figura 71 Simulação do percurso de um veículo pesado - Detalhe1	63
Figura 72 Simulação do percurso de um veículo pesado - Detalhe2	64
Figura 73 Simulação do percurso de um veículo pesado - Detalhe3	64
Figura 74 Simulação do percurso de um veículo pesado - Detalhe4	65
Figura 75 Localização das paragens de transporte rodoviário coletivo	66

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 Informações relativas aos postos de contagem	7
Tabela 2 Posto 1: Resultados das contagens direcionais nas horas de ponta (uvl/h)	9
Tabela 3 Posto 2: Resultados das contagens direcionais nas horas de ponta (uvl/h)	10
Tabela 4 Posto 3: Resultados das contagens direcionais nas horas de ponta (uvl/h)	11
Tabela 5 Matriz O/D atual (2025) na HPM-DU (uvl/h)	13
Tabela 6 Matriz O/D atual (2025) na HPT-DU (uvl/h)	14
Tabela 7 Fatores de crescimento e taxas médias anuais de crescimento natural da matriz O/D	17
Tabela 8 Índices de geração e estimativas de viagens e tráfego gerado por cada lote	18
Tabela 9 Distribuição das viagens geradas pelas na HPM-DU e na HPT-DU	19
Tabela 10 Matriz O/D 2027 na HPM-DU (uvl/h) - <i>Com empreendimento</i>	22
Tabela 11 Matriz O/D 2027 na HPT-DU (uvl/h) - <i>Com empreendimento</i>	23
Tabela 12 Matriz O/D 2037 na HPM-DU (uvl/h) - <i>Com empreendimento</i>	24
Tabela 13 Matriz O/D 2037 na HPT-DU (uvl/h) - <i>Com empreendimento</i>	25
Tabela 14 Matriz O/D 2027 na HPM-DU (uvl/h) - <i>Sem empreendimento</i>	26
Tabela 15 Matriz O/D 2027 na HPT-DU (uvl/h) - <i>Sem empreendimento</i>	27
Tabela 16 Matriz O/D 2037 na HPM-DU (uvl/h) - <i>Sem empreendimento</i>	28
Tabela 17 Matriz O/D 2037 na HPT-DU (uvl/h) - <i>Sem empreendimento</i>	29
Tabela 18 Localização dos nós e secções analisados	30
Tabela 19 Nó 1 - Características geométricas da rotunda	32
Tabela 20 Nó 1: Condições de circulação para 2025 na HPM-DU e HPT-DU	32
Tabela 21 Nó 1: Condições de circulação para 2027 na HPM-DU <i>sem e com empreendimento</i>	33
Tabela 22 Nó 1: Condições de circulação para 2037 na HPM-DU <i>sem e com empreendimento</i>	34
Tabela 23 Nó 1: Condições de circulação para 2027 na HPT-DU <i>sem e com empreendimento</i>	34
Tabela 24 Nó 1: Condições de circulação para 2037 na HPT-DU <i>sem e com empreendimento</i>	35
Tabela 25 Nó 2: Condições de circulação atuais (2025) nas horas de ponta	37
Tabela 26 Nó 2: Condições de circulação em 2027 na HPM-DU <i>sem e com empreendimento</i>	37
Tabela 27 Nó 2: Condições de circulação em 2037 na HPM-DU <i>sem e com empreendimento</i>	38
Tabela 28 Nó 2: Condições de circulação em 2027 na HPT-DU <i>sem e com empreendimento</i>	39
Tabela 29 Nó 2: Condições de circulação em 2037 na HPT-DU <i>sem e com empreendimento</i>	39
Tabela 30 Nó 2: Condições de circulação atuais (2025) nas horas de ponta	41
Tabela 31 Nó 2: Condições de circulação em 2027 na HPM-DU <i>sem e com empreendimento</i>	41
Tabela 32 Nó 2: Condições de circulação em 2037 na HPM-DU <i>sem e com empreendimento</i>	42
Tabela 33 Nó 2: Condições de circulação em 2027 na HPT-DU <i>sem e com empreendimento</i>	43
Tabela 34 Nó 2: Condições de circulação em 2037 na HPT-DU <i>sem e com empreendimento</i>	43
Tabela 35 Nó 2: Condições de circulação em 2027 na HPM-DU e HPT-DU <i>com empreendimento</i>	45
Tabela 36 Nó 2: Condições de circulação em 2037 na HPM-DU e HPT-DU <i>com empreendimento</i>	45
Tabela 37 Secção 1: Condições de circulação nos vários cenários na HPM-DU	47
Tabela 38 Secção 1: Condições de circulação nos vários cenários na HPT-DU	47
Tabela 39 Fatores de extrapolação para TMDA (com base nos dados do posto 685/B e A042/A)	49
Tabela 40 Matriz O/D 2025: TMDA de ligeiros e pesados	49
Tabela 41 Matriz O/D 2027: TMDA de ligeiros e pesados - <i>com empreendimento</i>	50
Tabela 42 Matriz O/D 2027: TMDA de ligeiros e pesados - <i>sem empreendimento</i>	51
Tabela 43 Matriz O/D 2037: TMDA de ligeiros e pesados - <i>com empreendimento</i>	52
Tabela 44 Matriz O/D 2037: TMDA de ligeiros e pesados - <i>sem empreendimento</i>	53
Tabela 45 Valores percentuais de tráfego nos períodos diurno, entardecer e noturno	54
Tabela 46 Mínimos legais de estacionamento (PDM Alcochete)	61
Tabela 47 Trajeto e Período de exploração e intervalo entre partidas da carreira rodoviária	67

ABREVIATURAS

ABC	Área bruta de construção
CE	Com empreendimento
DL	Decreto-Lei
DU	Dia útil
HP	Hora de ponta
HPM-DU	Hora de ponta da manhã de dia útil
HPT-DU	Hora de ponta da tarde de dia útil
Lig.	Ligeiros
Lug.	Lugares
Mov.	Movimento
NS	Nível de serviço
PDM	Plano Diretor Municipal
Pes.	Pesados
PPM-DU	Período de ponta da manhã de dia útil
PPT-DU	Período de ponta da tarde de dia útil
SE	Sem empreendimento
TC	Transporte coletivo
TI	Transporte individual
TMDA	Tráfego médio diário anual
TMH	Tráfego médio diário horário
Uvl	Unidades de veículos ligeiros equivalentes
Veíc.	Veículos

ESTUDO DE TRÁFEGO

EDIFÍCIO LOGÍSTICO - ALCOCHETE -

1 INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o Estudo de Tráfego de apoio ao licenciamento de um loteamento industrial, junto à EN118 e à Rua do Aceiro, na freguesia de Alcochete, concelho de Alcochete, para apresentação à Câmara Municipal de Alcochete e às Infraestruturas de Portugal, cumprindo assim os regulamentos municipais e demais legislação em vigor.

O estudo dará resposta às exigências das disposições legais vigentes, tendo como objetivo estimar o impacto decorrente do funcionamento dos usos do solo previstos no empreendimento sobre as vias na sua envolvente direta, em termos de tráfego rodoviário e de estacionamento, por forma a demonstrar a sua viabilidade técnica e dotação funcional. Deste modo, o estudo tem os seguintes objetivos principais:

- ✂ Caracterizar e avaliar as atuais condições de acessibilidade na zona de estudo em termos de transporte individual e de transporte coletivo;
- ✂ Avaliar as futuras condições de acessibilidade em transporte individual e transporte coletivo e determinar os impactos de tráfego decorrentes do funcionamento do empreendimento, tendo em conta as alterações previstas, principalmente no que se refere ao tráfego gerado diariamente pelas funções a instalar no empreendimento;
- ✂ Verificar a capacidade das soluções de acessibilidade e de estacionamento propostas e a sua integração na rede viária envolvente, assegurando o equilíbrio entre a procura e oferta de transportes;
- ✂ Propor soluções/reconfigurar a rede viária de modo que esta se adeque à procura prevista, garantindo um bom desempenho da rede viária envolvente;
- ✂ Estimar os valores de tráfego médio diário anual e de tráfego médio horário nos períodos diurno, entardecer e noturno para efeitos do cumprimento da legislação relativa à gestão de ruído ambiente.

Nesse sentido, o documento encontra-se dividido nas seguintes secções:

- ✂ Localização e caracterização do empreendimento: breve apresentação do empreendimento em termos de localização, usos previstos e acessos;
- ✂ Metodologia: apresentação da metodologia seguida no estudo;
- ✂ Acessibilidade em transporte individual:
 - Trabalhos de campo: descrição e apresentação dos resultados das contagens de tráfego;
 - Procura atual: compreensão e contabilização dos principais movimentos e apresentação das estimativas da procura de tráfego atual;
 - Procura futura: descrição do modelo/fatores considerados para a projeção das matrizes origem-destino nos cenários futuros:
 - ⇒ Evolução natural do tráfego: descrição da análise realizada para estimar os fatores de crescimento natural do tráfego;
 - ⇒ Geração de tráfego: cálculo do aumento de tráfego associado ao pleno funcionamento do empreendimento;
 - ⇒ Distribuição de tráfego: cálculo da distribuição do tráfego gerado pelo empreendimento pelos respetivos acessos;
 - Estimativas de tráfego: apresentação das estimativas de tráfego nas horas de ponta da rede viária envolvente ao empreendimento. Serão considerados os seguintes horizontes temporais: 2025, 2027 (ano base) e 2037 (ano horizonte de projeto, correspondente a 10 anos após o ano base), nos cenários *com e sem empreendimento*;
 - Avaliação de desempenho da rede - Níveis de serviço: caracterização das condições de circulação na rede viária modelada, através do cálculo do nível de serviço nas principais intersecções e identificação de eventuais debilidades;
 - Estimativas de TMDA: apresentação das estimativas de tráfego médio diário anual na rede viária modelada. Serão considerados em todos os horizontes temporais e cenários;
 - Estimativas de TMH nos períodos diurno, entardecer e noturno: para efeitos do cumprimento do DL n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, são estimados e apresentados os valores de tráfego médio horário no período diurno (07h-20h), do entardecer (20h-23h) e noturno (23h-07h) considerando todos os horizontes temporais *com empreendimento*;
- ✂ Estacionamento: apresentação da oferta prevista e verificação das necessidades de estacionamento tendo em conta, quer a procura estimada, quer as necessidades legais constantes no Plano Diretor Municipal de Alcochete e/ou demais legislação em vigor;
- ✂ Acessibilidade em transporte coletivo: breve caracterização da oferta de transporte coletivo, com indicação dos operadores, carreiras e localização das zonas de paragem;
- ✂ Conclusões: principais conclusões do estudo e recomendações.

2 LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O empreendimento irá localizar-se num terreno junto à EN118 e à Rua do Aceiro, na freguesia de Alcochete, concelho de Alcochete, tal como se ilustra na figura seguinte.

Figura 1 | Localização do empreendimento



Fonte: Base Google Earth

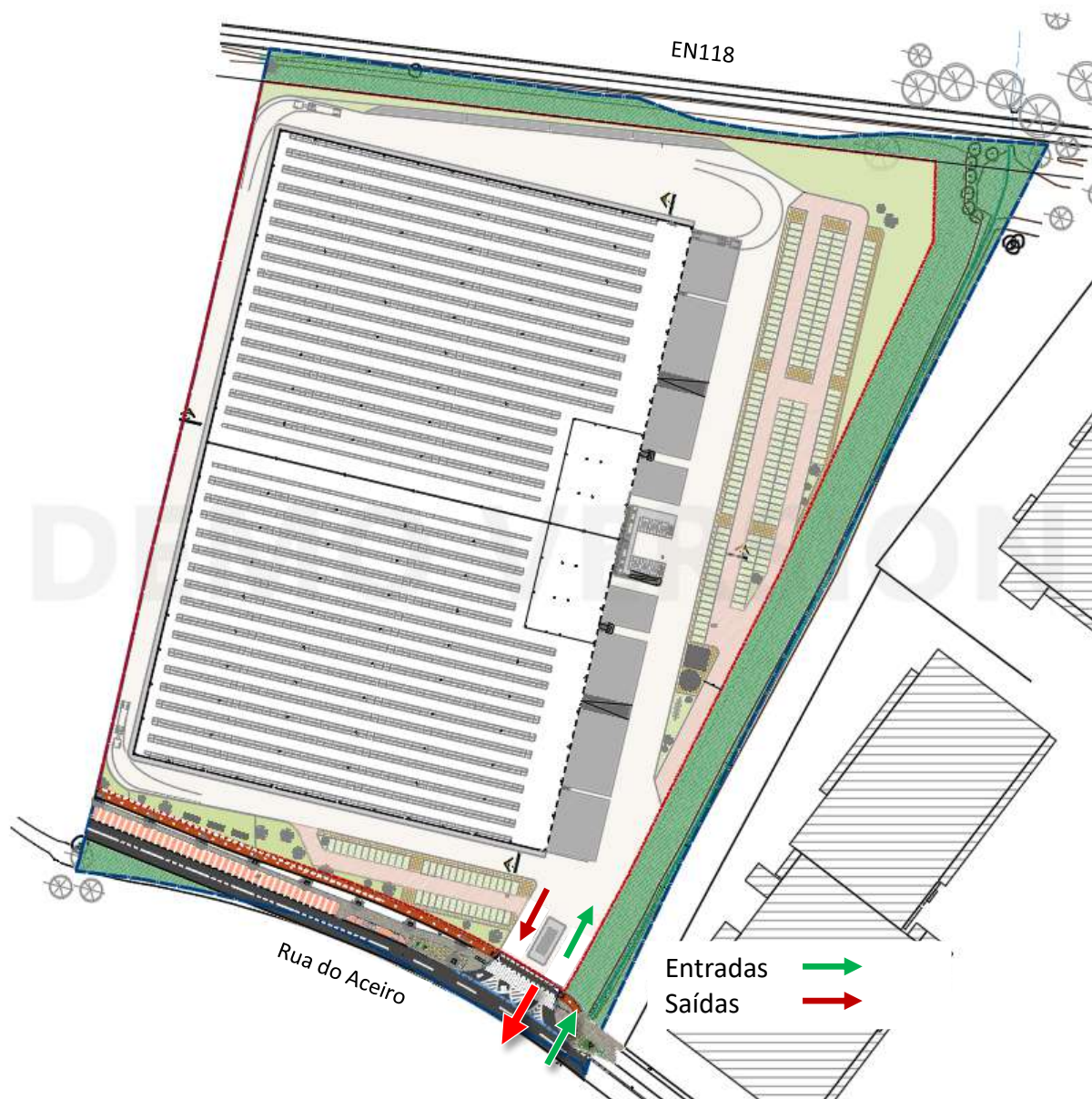
De acordo com o projeto de arquitetura, a intervenção proposta consiste na construção de um armazém com uma área bruta de construção de 37.543,00 m².

Os acessos ao empreendimento serão efetuados pela Rua do Aceiro, que liga à CM1006 e posteriormente à EN118.

O projeto prevê uma oferta de estacionamento no interior do lote de 42 lugares para veículos pesados e 230 para veículos ligeiros, sendo 6 destinados a utilizadores com mobilidade condicionada. No exterior do lote estão previstos mais 38 lugares para veículos ligeiros e 1 lugar para veículos pesados.

A figura seguinte apresenta a planta geral do loteamento.

Figura 2 | Planta do empreendimento em estudo



(Fonte: Engimind em base Slefty)

3 METODOLOGIA

Neste estudo são verificadas as alterações ao desempenho da rede viária face ao aumento de tráfego gerado, quer pelo pleno funcionamento do empreendimento, quer pelo crescimento natural de tráfego. Esta avaliação terá por base a determinação da procura atual e futura na rede e a construção de um modelo de tráfego representativo das escolhas de caminhos efetuadas nos diferentes cenários. Com base nas estimativas resultantes do modelo, serão avaliadas as condições de circulação e analisada a capacidade da rede viária para responder às solicitações previstas.

Caso se revele necessário, serão propostas soluções de modo que a oferta infraestrutural se ajuste melhor à procura prevista e a que seja garantido um bom desempenho da rede.

Na análise e avaliação das acessibilidades serão analisados os períodos mais críticos de procura na rede viária envolvente, nomeadamente a hora de ponta da manhã de dia útil (HPM-DU) e a hora de ponta da tarde de dia útil (HPT-DU).

Os quantitativos de tráfego obtidos serão então utilizados para a análise de desempenho dos nós e secções mais importantes da rede viária envolvente ao empreendimento em estudo, através do cálculo dos respetivos níveis de serviço e reservas de capacidade para os seguintes horizontes temporais:

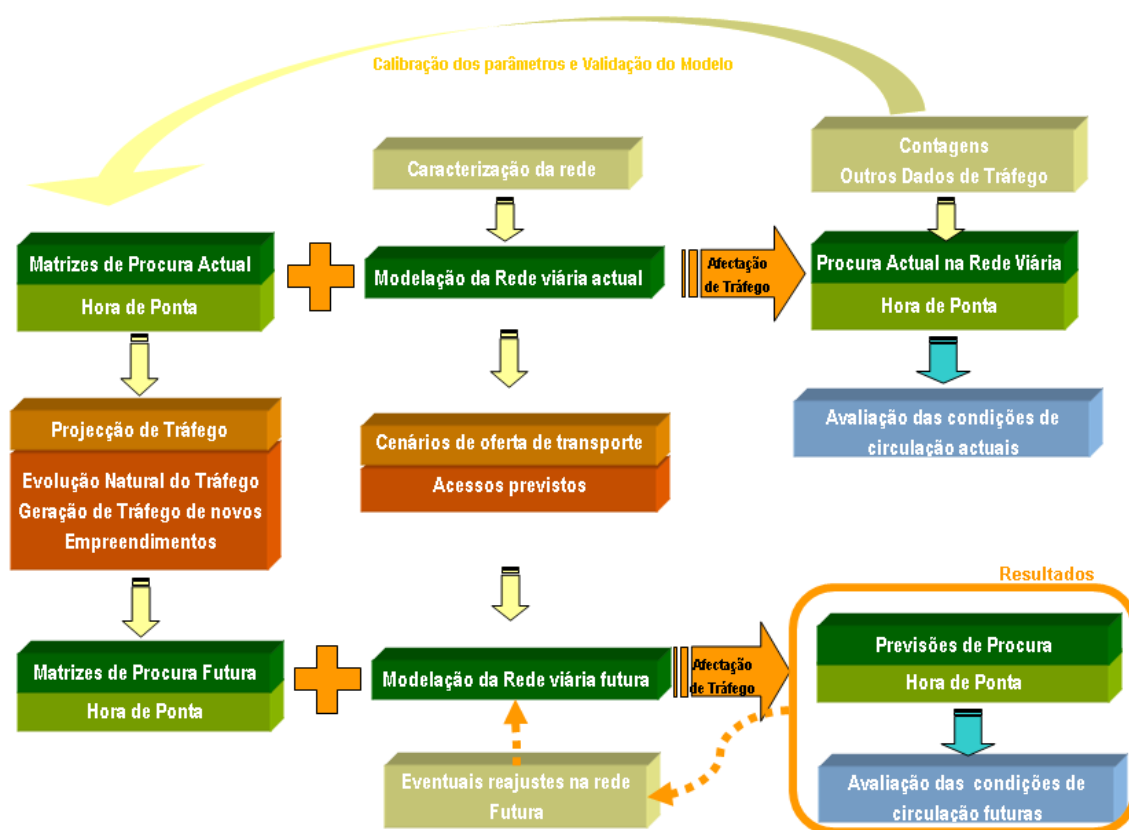
- ✧ 2025: situação atual;
- ✧ 2027: ano base - ano previsto da abertura do empreendimento (análises *sem e com empreendimento*);
- ✧ 2037: ano horizonte de projeto - 10 anos após o ano base (análises *sem e com empreendimento*).

O modelo de tráfego será desenvolvido através do *VISUM*, programa pertencente ao *software* de modelação e planeamento de tráfego da *PTV - Planung Transport Verkehr AG* (<http://www.ptvgroup.com>). Atualmente um dos *softwares* de modelação e gestão de tráfego mais utilizados no mundo, o *VISUM* é uma ferramenta que presta auxílio na análise e na avaliação de sistemas de transportes, permitindo avaliar os impactes na procura de um determinado modo, face a alterações das condições da oferta introduzidas no sistema de transportes.

Este programa é utilizado na análise de procura de redes de transporte, consistindo, numa primeira fase, na determinação da procura na rede em estudo, sob a forma de matrizes Origem-Destino de modo que a escolha de percursos faça coincidir as viagens realizadas com a procura observada em diversas secções/movimentos. Este processo é designado de calibração e validação do modelo.

Numa segunda fase, consideram-se as alterações que irão ocorrer ao nível de procura e ao nível da rede viária, sendo determinada, no modelo de tráfego e com base nas afetações de tráfego, a procura futura. Estes valores permitem avaliar quantitativa e qualitativamente o desempenho do sistema. O esquema da figura seguinte sintetiza este processo.

Figura 3 | Metodologia seguida na modelação de tráfego



Para além do desempenho da rede viária face aos volumes de tráfego que a solicitam, será analisada neste estudo a adequabilidade da oferta de estacionamento prevista às necessidades definidas na legislação em vigor e às necessidades efetivas baseadas no funcionamento do empreendimento.

Será igualmente descrita a oferta existente em termos de transportes públicos na envolvente ao empreendimento.

Para efeitos do cumprimento do DL n.º 9/2007 de 17 de Janeiro e do DL n.º 146/2006 de 31 de Julho, que transpõem a Diretiva n.º 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 25 de Junho relativa à gestão de ruído ambiente, serão ainda estimados e apresentados os valores de tráfego nos seguintes períodos:

- ✂ Período diurno - entre as 07h e as 20h;
- ✂ Período do entardecer - entre as 20h e as 23h;
- ✂ Período noturno - entre as 23h e as 7h.

Para este cálculo considerar-se-á a variação de tráfego observada nos postos de recenseamento de tráfego localizados na proximidade da zona de estudo e aplicar-se-á o fator de relação entre o tráfego diário e o tráfego na hora de ponta às matrizes das horas de ponta.

4 ACESSIBILIDADE EM TRANSPORTE INDIVIDUAL

4.1 Trabalhos de Campo

Para averiguar e quantificar os principais fluxos de tráfego na área em estudo, foram realizadas contagens direcionais de tráfego nos pontos mais importantes da rede na área de influência do empreendimento, nos períodos de ponta da manhã e da tarde de segunda-feira, dia 13 de janeiro de 2025.

As contagens foram manuais, direcionais, realizadas em separado para cada movimento e registradas em períodos de ¼ de hora, tendo sido contabilizadas duas categorias de veículos: veículos ligeiros e veículos pesados. A figura e tabela seguintes apresentam a localização dos postos de contagem, o número de movimentos contabilizados e os períodos em que foram efetuados os registos.

Tabela 1 | Informações relativas aos postos de contagem

Posto	Localização	Período
1	Rotunda entre a Rua do Vale da Fonte Coberta, a EN118 e acesso local para Barroca	07h30 - 10h00
2	Entroncamento a Rua do Vale da Fonte Coberta e a Rua do Vale da Maçaroca	PPM-DU
3	Interseção entre a Rua do Vale da Fonte Coberta, a Rua da Quinta do Pereiro e a Rua do Aceiro	16h30 - 19h30 PPT-DU

Figura 4 | Localização dos postos de contagem



Fonte: Base Google Earth

Da análise conjunta aos apuramentos realizados na zona em estudo, que se apresentam de forma segregada, por posto, nos subcapítulos seguintes, verifica-se:

- ✂ A hora de ponta da manhã de dia útil (HPM-DU) ocorreu entre as 07:45 e as 08:45;
- ✂ Foram registados na HPM-DU 950 unidades veículos ligeiros equivalentes (uvl), com uma percentagem média de veículos pesados de 8,7%;
- ✂ A hora de ponta da tarde de dia útil (HPT-DU) ocorreu entre as 17:15 e as 18:15;
- ✂ Foram registados na HPT-DU 1311 unidades veículos ligeiros equivalentes (uvl), com uma percentagem média de veículos pesados de 8,1%.

As figuras seguintes apresentam a variação de tráfego, por posto, nos períodos de ponta analisados.

Figura 5 | Variação de tráfego por posto de contagem no PPM-DU (uvl/15 min.)

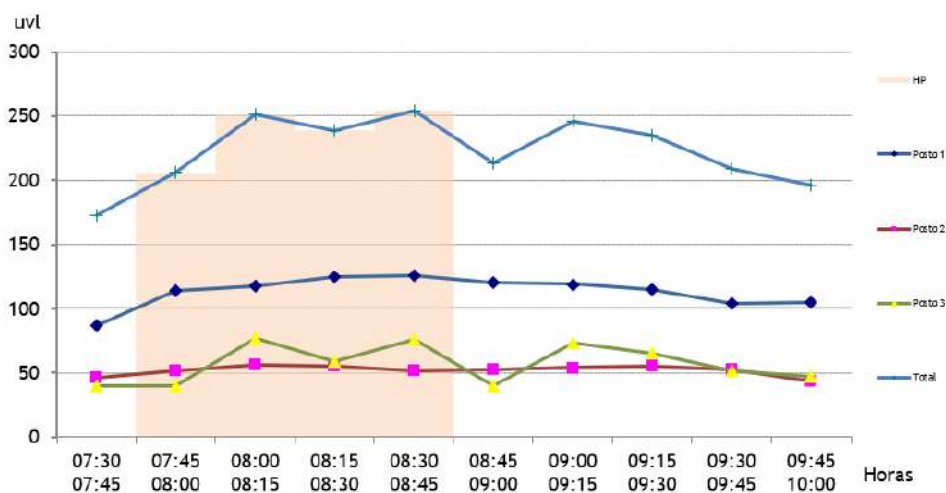
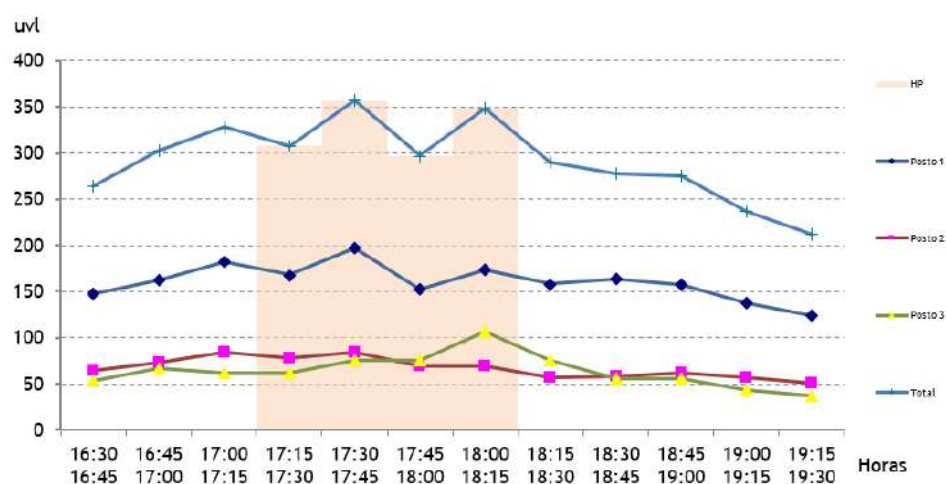


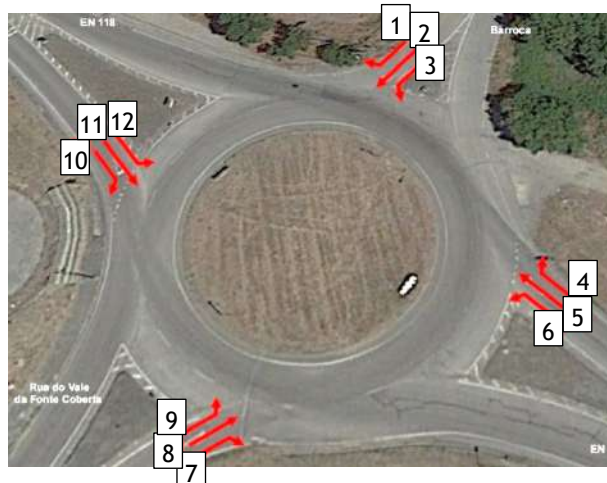
Figura 6 | Variação de tráfego por posto de contagem no PPM-DU (uvl/15 min.)



4.1.1 Posto 1

O posto 1 corresponde à rotunda entre a Rua do Vale da Fonte Coberta, a EN118 e acesso local para Barroca. A figura seguinte apresenta a fotografia e o esquema de movimentos contabilizados.

Figura 7 | Posto 1: Fotografia e esquema de movimentos



As figuras e tabelas seguintes apresentam, respetivamente, a variação dos volumes de tráfego por movimento nos períodos de ponta e os volumes de tráfego por movimento nas horas de ponta da rede viária envolvente, em unidades de veículos ligeiros equivalentes.

Figura 8 | Posto 1: Variação de tráfego por movimento no PPM-DU e no PPT-DU (uvl/15 min.)

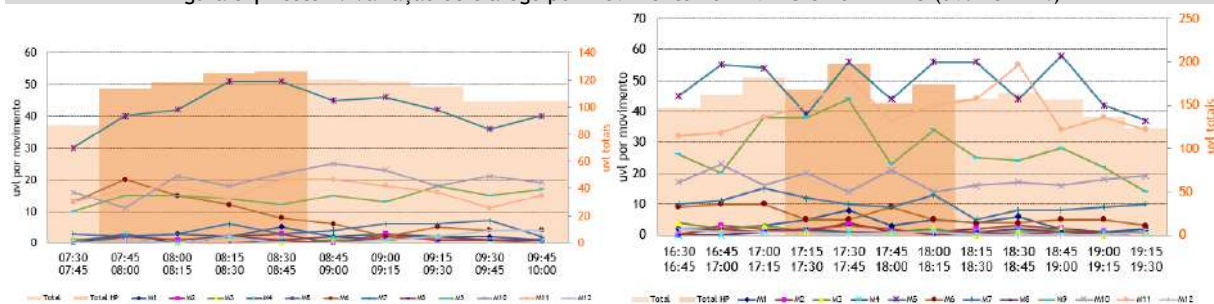


Tabela 2 | Posto 1: Resultados das contagens direcionais nas horas de ponta (uvl/h)

Período	Movimentos												Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
HPM-DU	12	8	3	6	184	55	14	1	56	72	69	3	483
HPT-DU	21	7	5	5	195	54	44	7	139	69	172	3	691

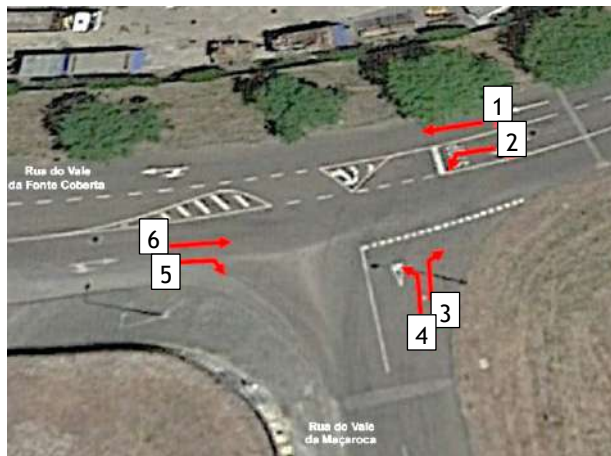
Da análise das contagens deste posto verifica-se:

- ✘ A HPM-DU do posto não coincidiu com a HPM-DU e ocorreu entre as 08:00 e as 09:00;
- ✘ Na HPM-DU foram contabilizados um total de 483 uvl, tendo sido observado 10,3% de veículos pesados;
- ✘ A HPT-DU do posto não coincidiu com a HPT-DU da envolvente, tendo ocorrido entre as 16:45 e as 17:45;
- ✘ Na HPT-DU foram contabilizados um total de 691 uvl, tendo sido observado em média 9,9% de veículos pesados.

4.1.2 Posto 2

O posto 2 corresponde ao entroncamento a Rua do Vale da Fonte Coberta e a Rua do Vale da Maçaroca. A figura seguinte apresenta a fotografia e o esquema de movimentos contabilizados.

Figura 9 | Posto 2: Fotografia e esquema de movimentos



As figuras e tabelas seguintes apresentam, respetivamente, a variação dos volumes de tráfego por movimento nos períodos de ponta e os volumes de tráfego por movimento nas horas de ponta da rede viária envolvente, em unidades de veículos ligeiros equivalentes.

Figura 10 | Posto 2: Variação de tráfego por movimento no PPM-DU e no PPT-DU (uvl/15 min.)

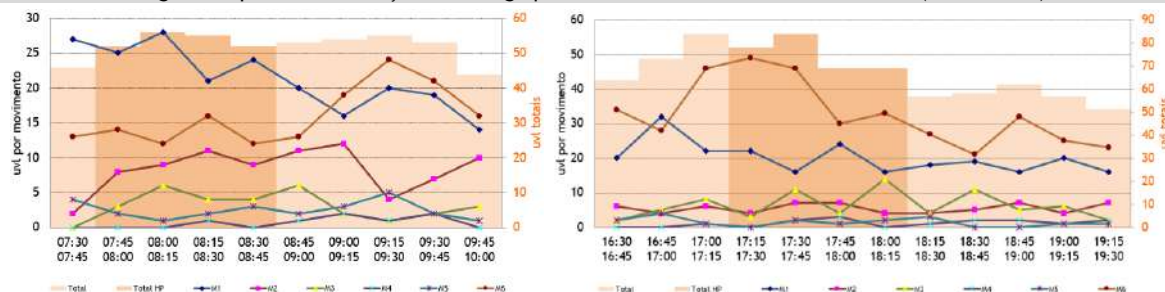


Tabela 3 | Posto 2: Resultados das contagens direcionais nas horas de ponta (uvl/h)

Período	Movimentos						Total
	1	2	3	4	5	6	
HPM-DU	98	37	17	1	8	54	215
HPT-DU	78	22	32	5	5	158	300

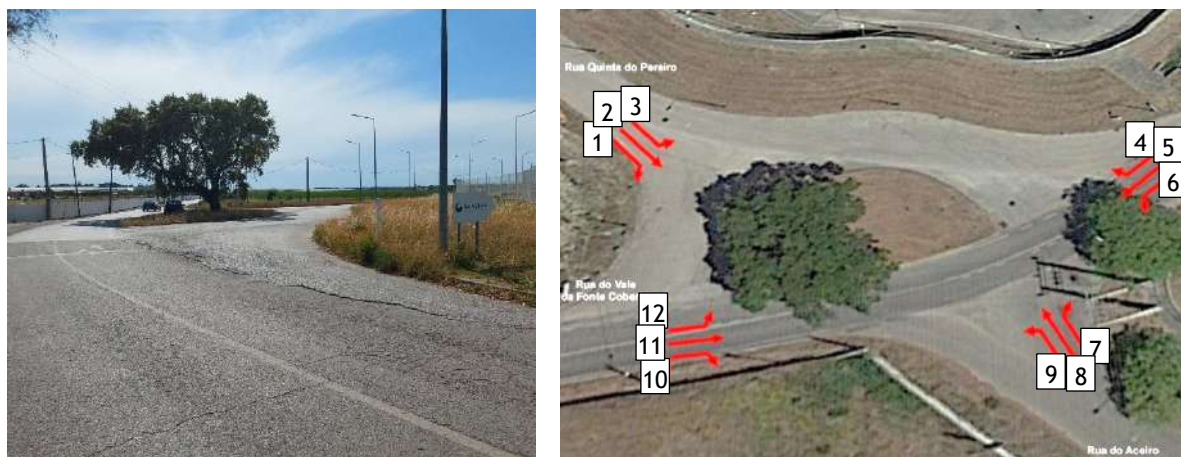
Da análise das contagens deste posto verifica-se:

- ✘ AA HPM-DU do posto coincidiu com a HPM-DU da envolvente;
- ✘ Na HPM-DU foram contabilizados um total de 215 uvl, tendo sido observado em média 10,8% de veículos pesados;
- ✘ A HPT-DU do posto não coincidiu com a HPT-DU da envolvente, tendo ocorrido entre as 16:45 e as 17:45;
- ✘ Na HPT-DU foram contabilizados um total de 300 uvl, tendo sido observado em média 9,5% de veículos pesados.

4.1.3 Posto 3

O posto 3 corresponde à interseção entre a Rua do Vale da Fonte Coberta, a Rua da Quinta do Pereiro e a Rua do Aceiro. A figura seguinte apresenta a fotografia e o esquema de movimentos contabilizados.

Figura 11 | Posto 3: Fotografia e esquema de movimentos



As figuras e tabelas seguintes apresentam, respetivamente, a variação dos volumes de tráfego por movimento nos períodos de ponta e os volumes de tráfego por movimento nas horas de ponta da rede viária envolvente, em unidades de veículos ligeiros equivalentes.

Figura 12 | Posto 3: Variação de tráfego por movimento no PPM-DU e no PPT-DU (uvl/15 min.)

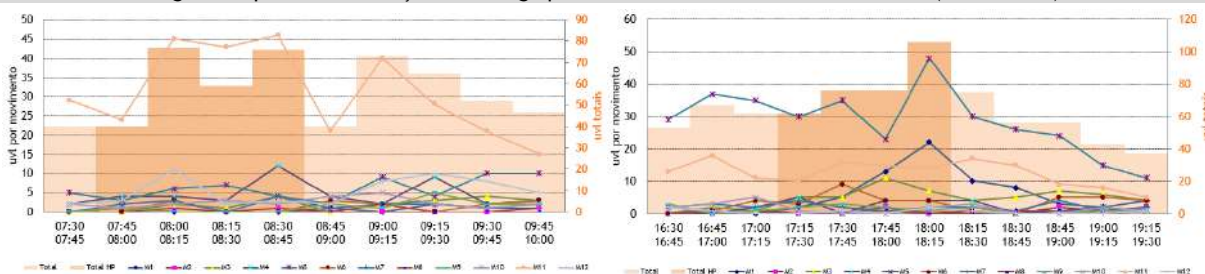


Tabela 4 | Posto 3: Resultados das contagens direcionais nas horas de ponta (uvl/h)

Período	Movimentos												Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
HPM-DU	1	2	7	23	20	3	9	1	1	8	158	19	252
HPT-DU	42	2	28	13	136	20	9	1	8	3	55	3	320

Da análise das contagens deste posto verifica-se:

- ✘ A HPM-DU do posto não coincidiu com a HPM-DU da envolvente, tendo ocorrido entre as 8:30 e as 9:30;
- ✘ Na HPM-DU foram contabilizados um total de 252 uvl, tendo sido observado em média 4,1% de veículos pesados;
- ✘ A HPT-DU do posto não coincidiu com a HPT-DU da envolvente, tendo ocorrido entre as 17:30 e as 18:30;
- ✘ Na HPT-DU foram contabilizados um total de 320 uvl, tendo sido observado em média 3,2% de veículos pesados.

4.2 Procura Atual

Com base nos resultados das contagens realizadas nos trabalhos de campo, foi modelada e calibrada a rede e calculadas as matrizes origem/destino (O/D) correspondentes à HPM-DU e à HPT-DU de 2025.

4.2.1 Calibração do Modelo

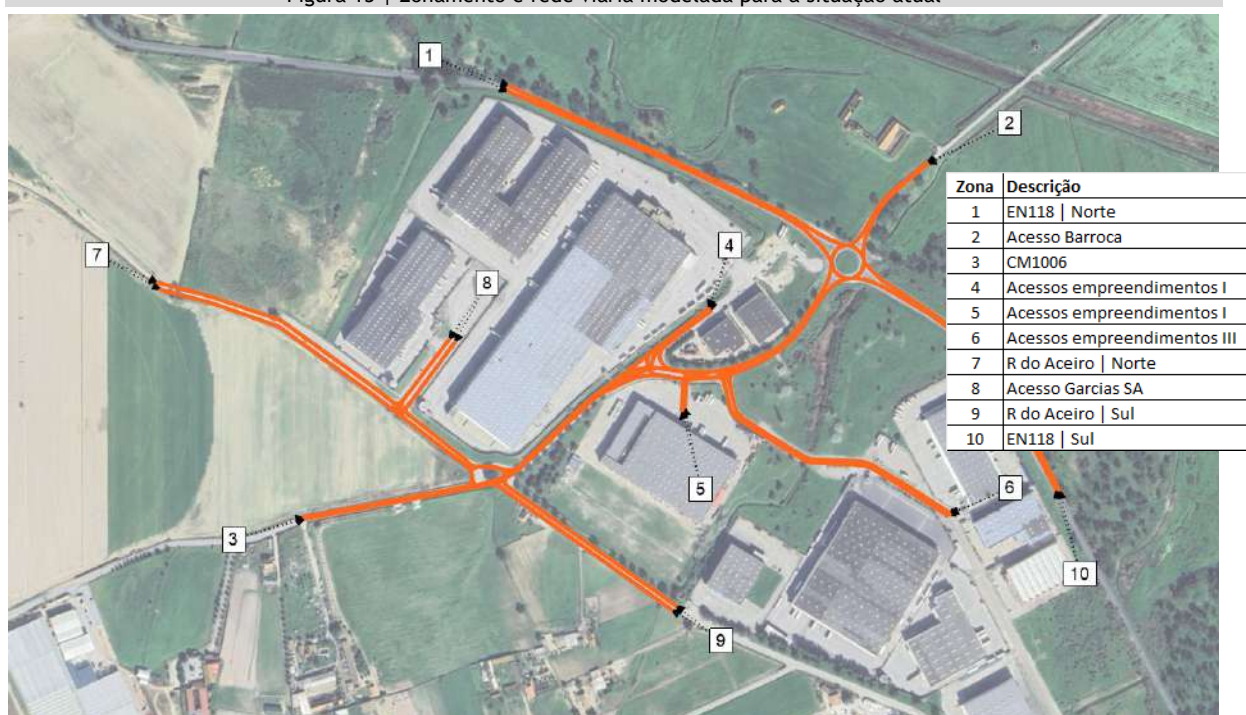
A calibração dos parâmetros do modelo teve como objetivo obter o melhor ajuste possível entre a realidade “observada” (resultante dos trabalhos de campo e análise da informação existente) e a sua reprodução no modelo.

As matrizes foram calculadas com base no princípio dos mínimos quadrados, ou seja, procurou-se os parâmetros de caracterização que minimizaram a soma dos quadrados dos desvios entre os fluxos observados e os estimados pelo modelo, de modo que o resultado da sua afetação à rede viária modelada fosse o mais próximo possível do tráfego contabilizado na rede.

O modelo utilizado realizou de uma forma agregada as fases de geração/atração de viagens e de distribuição. Este processo foi efetuado no Modelo de Tráfego, através do algoritmo *TFlowFuzzy*, ferramenta do *VISUM - package PTV*, que permite adaptar a procura resultante do processo de afetação aos valores observados (secções da rede com valores de tráfego conhecidos ou estimados), considerando determinadas restrições relativamente às variáveis base.

A figura seguinte apresenta o zonamento adotado na modelação da rede atual.

Figura 13 | Zonamento e rede viária modelada para a situação atual



Fonte: Base Google Earth

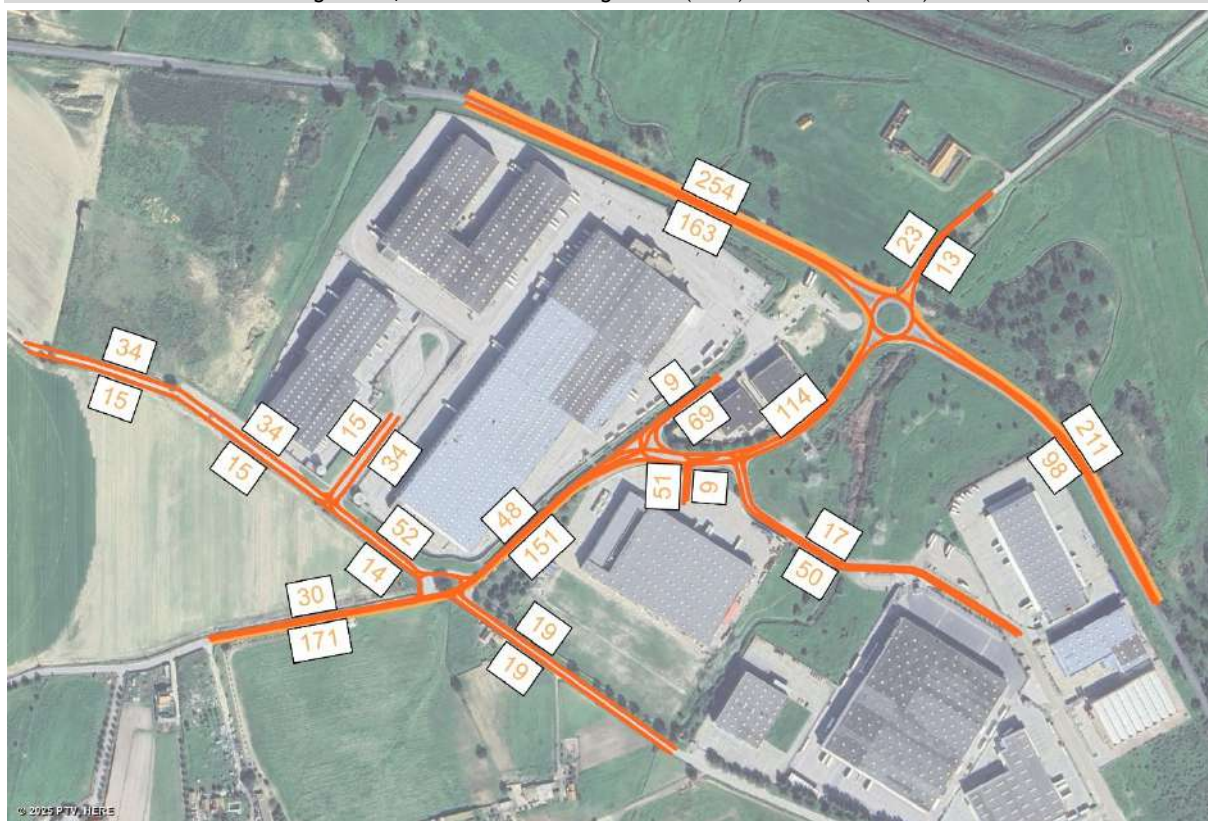
4.2.2 Estimativas de Tráfego Atual

As tabelas e figuras seguintes apresentam as matrizes origem/destino obtidas e a afetação dessas matrizes à rede atual, isto é, os volumes de tráfego apurados nos principais arcos da rede nos períodos em análise. Os valores apresentados correspondem a unidades de veículos ligeiros equivalentes.

Tabela 5 | Matriz O/D atual (2025) na HPM-DU (uvl/h)

Nº / Nome da zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
	EN118 Norte	Acesso Barroca	CM1006	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos III	R do Aceiro Norte	Acesso Garcias SA	R do Aceiro Sul	EN118 Sul	
1 EN118 Norte	0	3	10	17	12	26	9	9	3	74	163
2 Acesso Barroca	12	0	2	1	1	3	0	0	0	4	23
3 CM1006	39	3	0	39	28	11	12	12	13	14	171
4 Acessos empreendimentos I	2	0	1	0	2	1	1	1	0	1	9
5 Acessos empreendimentos I	2	0	1	2	0	1	1	1	0	1	9
6 Acessos empreendimentos III	9	1	2	1	1	0	0	0	0	3	17
7 R do Aceiro Norte	2	0	2	1	1	0	0	8	1	0	15
8 Acesso Garcias SA	2	0	2	1	1	0	8	0	1	0	15
9 R do Aceiro Sul	2	0	8	3	2	1	1	1	0	1	19
10 EN118 Sul	184	6	2	4	3	7	2	2	1	0	211
Total	254	13	30	69	51	50	34	34	19	98	652

Figura 14 | Estimativas de tráfego atual (2025) na HPM-DU (uvl/h)

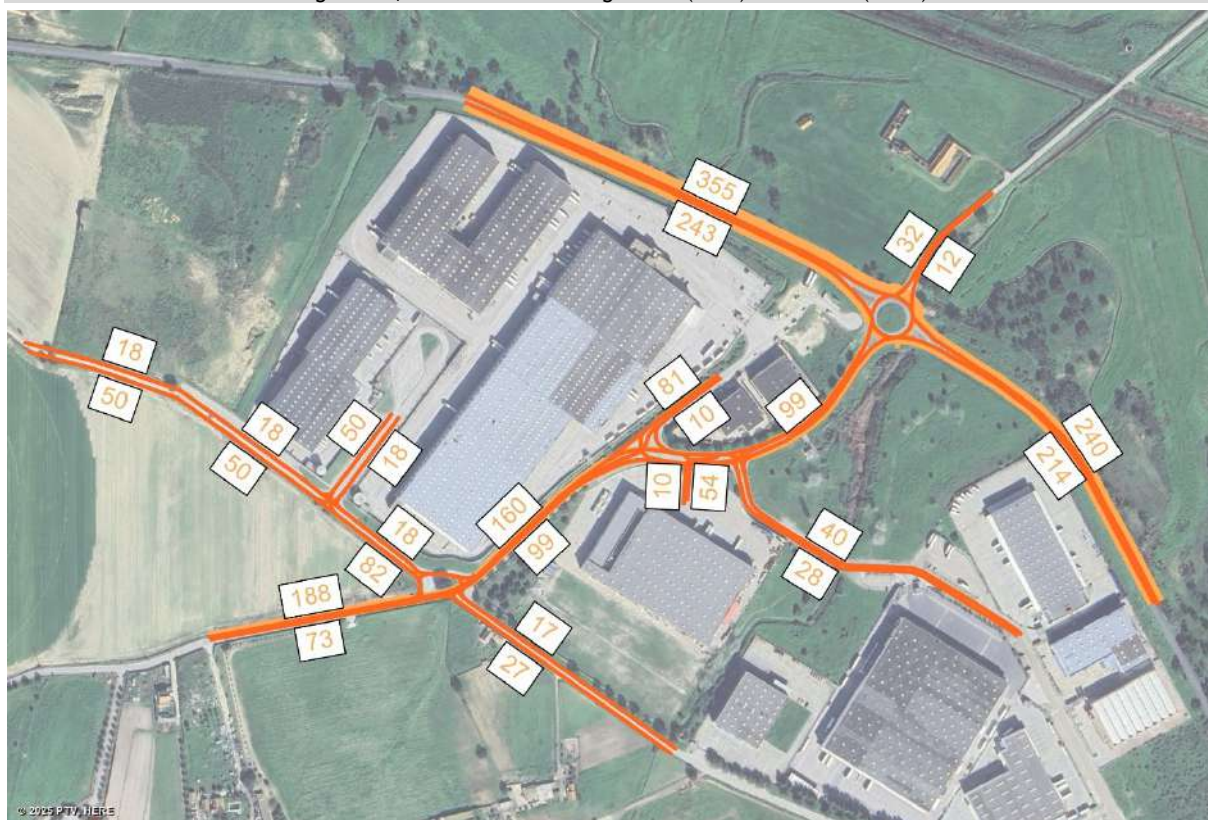


Fonte: Base Google Earth

Tabela 6 | Matriz O/D atual (2025) na HPT-DU (uvl/h)

Nº / Nome da zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
	EN118 Norte	Acesso Barroca	CM1006	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos III	R do Aceiro Norte	Acesso Garcias SA	R do Aceiro Sul	EN118 Sul	
1 EN118 Norte	0	2	39	2	2	14	2	2	6	174	243
2 Acesso Barroca	20	0	6	0	0	2	0	0	0	4	32
3 CM1006	40	2	0	4	3	4	2	2	5	11	73
4 Acessos empreendimentos I	21	1	39	0	2	2	2	2	6	6	81
5 Acessos empreendimentos I	14	1	25	1	0	1	2	2	4	4	54
6 Acessos empreendimentos III	25	2	6	0	0	0	0	0	0	7	40
7 R do Aceiro Norte	9	0	25	1	1	0	0	9	2	3	50
8 Acesso Garcias SA	9	0	25	1	1	0	9	0	2	3	50
9 R do Aceiro Sul	5	0	8	0	0	0	1	1	0	2	17
10 EN118 Sul	212	4	15	1	1	5	0	0	2	0	240
Total	355	12	188	10	10	28	18	18	27	214	880

Figura 15 | Estimativas de tráfego atual (2025) na HPT-DU (uvl/h)



Fonte: Base Google Earth

4.3 Procura Futura

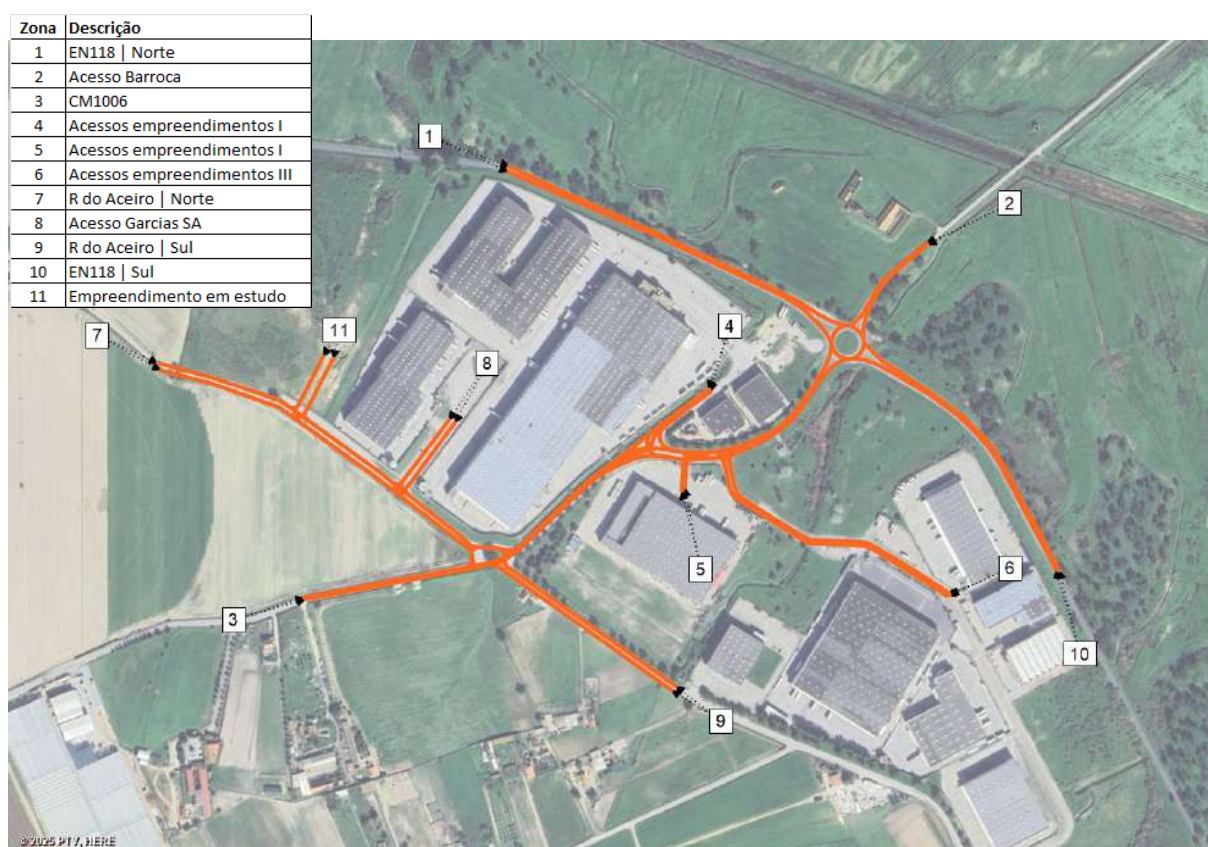
A procura futura na rede resultará da procura atual acrescida das seguintes parcelas, às quais se associa uma determinada taxa de crescimento:

- ✂ Evolução natural do tráfego - aumentos da mobilidade e da motorização, ou seja, trata-se do crescimento de tráfego que ocorre mesmo que não existam alterações na rede ou novos pontos de geração de tráfego associados a empreendimentos na envolvente ao empreendimento em estudo;
- ✂ Geração de tráfego pelo empreendimento - aumento de tráfego resultante das viagens geradas pela existência e pleno funcionamento do empreendimento em estudo.

As matrizes obtidas, segundo estes pressupostos, serão afetadas à rede futura nos cenários *sem e com empreendimento*. O cenário *com empreendimento* corresponderá ao cenário em que se considera, para além da evolução natural do tráfego, o aumento de tráfego resultante das viagens geradas pelo empreendimento em estudo. Por sua vez, o cenário *sem empreendimento* corresponde à hipótese de não se realizar o empreendimento e tem o objetivo de apurar o impacto real do funcionamento do empreendimento em termos de condições de circulação na sua envolvente direta, sendo apenas considerada a evolução natural do tráfego.

Na figura seguinte apresenta-se a rede viária modelada para o cenário futuro *com empreendimento*.

Figura 16 | Rede modelada para a situação futura *com* o empreendimento



Fonte: Base Google Earth

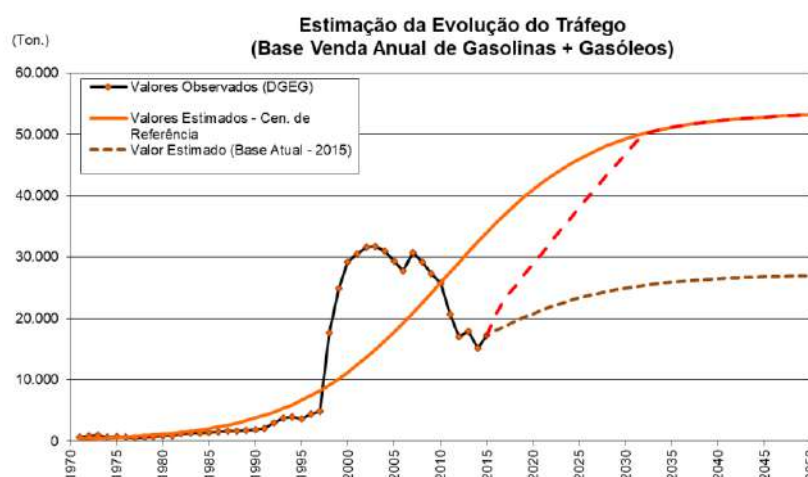
4.3.1 Evolução Natural do Tráfego

A evolução natural do tráfego representa o crescimento de tráfego que ocorre em determinada rede, mesmo que não existam alterações ao nível da sua configuração e está diretamente associada à maior ou menor utilização do veículo automóvel. O método utilizado para estimar a evolução natural do tráfego até ao ano horizonte baseou-se nos valores observados de vendas de combustível no município de Alcochete. Trata-se da variável que mais diretamente se pode relacionar com o tráfego automóvel e para a qual se encontra melhor informação disponível nos últimos anos, existindo dados por município e por tipo de combustível desde 1970. De um modo geral, e tal como esta variável, o tráfego evoluiu a um elevado ritmo na década de 80 e 90 e, embora continue a crescer, tem apresentado algum abrandamento das taxas de crescimento nos últimos anos.

O elevado crescimento nos anos 80 e 90 relacionou-se com o aumento da população em algumas zonas do país e, principalmente, com o aumento da taxa de motorização, também relacionado com o aumento do poder de compra. Se, em relação ao PIB (produto interno bruto), se estima um crescimento contínuo nos próximos anos, a taxa de motorização é uma variável para a qual existe um limite “real”, já que nem toda a população estará em condições de conduzir (caso da população com idade inferior a 18 anos, por exemplo). Para esta variável tem-se observado valores máximos da ordem dos 600 a 700 veíc. /1.000 habitantes nos países mais desenvolvidos, estando Portugal cada vez mais próximo desses limites, mas já em fase de abrandamento no que respeita à sua evolução. Por outro lado, tem-se verificado um decréscimo de população na generalidade das zonas interiores. A conjugação destes fatores resulta no facto de não ser previsível que se mantenham os elevados ritmos de aumento de tráfego e de vendas de combustíveis observados nas últimas décadas.

Considerou-se por isso um modelo logístico aplicado à variável “vendas de combustíveis”, considerando as vendas de gasolinas e gasóleos, para o qual se procurou definir o valor da assíntota tendo em conta as variáveis “taxa de motorização” e “população”. O objetivo foi representar o elevado crescimento do tráfego observado nos anos 80 e o atual e futuro abrandamento dessa evolução. A aplicação deste modelo conduziu, para o município em estudo, à curva de crescimento que se apresenta de seguida e às quais se associam determinados fatores de crescimento.

Figura 17 | Evolução do tráfego - Município de Alcochete



Fonte: Base nas vendas anuais de gasolina e gasóleo (DGEG - Direção Geral de Energia e Geologia)

É ainda de ressaltar que nos anos mais recentes tem-se verificado um decréscimo nas vendas de combustíveis relativamente aos valores observados para a primeira década deste século, como consequência da crise económica que o país atravessou. Admite-se, no entanto, que nos próximos anos a economia poderá recuperar e convergir para os valores estimados no cenário de referência, pelo que se considera uma curva transitória de crescimento (20 anos) entre os valores atuais e os estimados no cenário de referência.

Os fatores de crescimento resultantes desta análise e utilizados na extrapolação das matrizes atuais (2025) para o ano base (2027) e do ano base para o ano horizonte do projeto (2037), apresentam-se na tabela seguinte. Considerou-se um crescimento nas horas de ponta igual ao crescimento estimado para o tráfego médio diário anual (TMDA).

Tabela 7 | Fatores de crescimento e taxas médias anuais de crescimento natural da matriz O/D

Período	TMDA		TMDA e HP	
	Fator	Taxa média anual	Fator	Taxa média anual
2025/27	1,089	4,34%	1,089	4,34%
2027/37	1,144	1,36%	1,144	1,36%

4.3.2 Geração de Tráfego

A geração do empreendimento foi calculada com recurso aos índices de geração de viagens constantes na bibliografia internacional recomendada, o Manual *Trip Generation*, do *Institute of Transportation Engineers*, 11th Edition (2021).

Na tabela seguinte apresentam-se os índices de geração de viagens por unidade de geração, para uso *Warehousing (150)* do referido manual, na hora de ponta da manhã (*A.M. Peak Hour of Adjacent Street Traffic*) e da tarde de dia útil da rede viária envolvente (*P.M. Peak Hour of Adjacent Street Traffic*), segundo o *Trip Generation*, bem como as estimativas de tráfego nas horas de ponta.

Tabela 8 | Índices de geração e estimativas de viagens e tráfego gerado por cada lote

Período	Uso considerado	Uso Trip Generation	Unidade de Geração (m ²)	Índice de geração (veíc./100m ² ABC)*	Distribuição		Geração		
					E	S	E	S	Total
HPM-DU	Armazém	Warehousing (150)	37.543	0,19	77%	23%	55	16	71
HPT-DU				0,20	28%	72%	21	53	74

*Valores da curva ajustada

Fonte: Base Manual *Trip Generation*

Assim, tendo em conta os pressupostos admitidos, estima-se que o empreendimento venha a ter uma geração máxima de apenas 55 veículos a entrar e 16 veículos a sair na HPM-DU e uma geração de 21 veículos a entrar e 53 veículos a sair na HPT-DU da rede viária envolvente.

Neste estudo, não foi tido em conta a ocorrência de *pass-by* e *diverted trips*, ou seja, viagens já presentes nas matrizes origem/destino atual, mas que, por influência do empreendimento, realizam um “desvio” na sua viagem inicial.

É ainda de referir que adicionalmente, foi considerada a geração de tráfego proveniente de outros empreendimentos na área envolvente, incluindo a procura de tráfego na rede associada ao loteamento industrial do Passil. Este projeto, ainda em fase de estudo, prevê a substituição de lotes destinados a moradias por lotes destinados a armazéns, localizando-se nas proximidades da EN118 e da Rua do Aceiro, a sul do lote em análise.

O projeto contempla a construção de aproximadamente 85.000 m² de armazéns, cuja procura foi considerada na avaliação da rede viária do presente estudo.

Além disso, conforme demonstrado posteriormente, a rede analisada apresenta uma elevada margem de capacidade, permitindo acomodar eventuais aumentos de tráfego na área em estudo.

4.3.3 Distribuição de Viagens

A distribuição das viagens geradas pelo empreendimento pelos acessos rodoviários na sua envolvente foi determinada com base na distribuição real observada nas matrizes origem/destino atual e com base na distribuição da população, tendo em conta os possíveis percursos de acesso ao empreendimento.

Supôs-se que as percentagens de geração e de atração de viagens se manterão constantes do ano base para o ano horizonte de projeto.

Para as zonas associadas a empreendimentos comerciais/industrias considerou-se também o crescimento constante ano base para o ano horizonte de projeto.

Os fluxos de entrada e saída dos diferentes geradores, na HPM-DU e na HPT-DU, apresentam-se nas tabelas e figuras seguintes.

Tabela 9 | Distribuição das viagens geradas pelas na HPM-DU e na HPT-DU

Zonas		HPM-DU				HPT-DU			
		Distribuição (%)		Viagens (uvl/h)		Distribuição (%)		Viagens (uvl/h)	
N.º	Nome	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas
1	EN118 Norte	27%	57%	15	9	54%	57%	11	33
2	Acesso Barroca	4%	3%	2	0	0%	3%	0	0
3	CM1006	28%	7%	16	1	16%	7%	3	18
4	Acessos empreendimentos I	0%	0%	0	0	18%	0%	4	1
5	Acessos empreendimentos II	0%	0%	0	0	12%	0%	3	1
6	Acessos empreendimentos III	0%	0%	0	0	0%	0%	0	0
7	R do Aceiro Norte	2%	8%	1	1	0%	8%	0	0
8	Acesso Garcias SA	0%	0%	0	0	0%	0%	0	0
9	R do Aceiro Sul	3%	4%	2	1	0%	4%	0	0
10	EN118 Sul	35%	22%	19	4	0%	22%	0	0
Totais		100%	100%	55	16	100%	100%	21	53

Entradas



Fonte: Base Google Earth

Figura 19 | Distribuição das viagens atraídas e geradas na HPT-DU (uvl/h) - ano base
Entradas



Saídas



Fonte: Base Google Earth

4.3.4 Estimativas de Tráfego Futuro

Apresentam-se de seguida os volumes de tráfego estimados na HPM-DU e HPT-DU para o ano base (2027) e o ano horizonte de projeto (2037), nos cenários *sem e com empreendimento*, bem como as matrizes O/D respetivas.

Tabela 10 | Matriz O/D 2027 na HPM-DU (uvt/h) - Com empreendimento

Nº / Nome da zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total
	EN118 Norte	Acesso Barroca	CM1006	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos III	R do Aceiro Norte	Acesso Garcias SA	R do Aceiro Sul	EN118 Sul	Empreendimento em estudo	
1 EN118 Norte	0	3	11	19	13	46	10	10	3	87	15	217
2 Acesso Barroca	13	0	2	1	1	3	0	0	0	4	2	26
3 CM1006	42	3	0	42	30	12	13	13	14	15	16	200
4 Acessos empreendimentos I	2	0	1	0	2	1	1	1	0	1	0	9
5 Acessos empreendimentos I	2	0	1	2	0	1	1	1	0	1	0	9
6 Acessos empreendimentos III	15	1	2	1	1	0	0	0	0	3	0	23
7 R do Aceiro Norte	2	0	2	1	1	0	0	9	1	0	1	17
8 Acesso Garcias SA	2	0	2	1	1	0	9	0	1	0	0	16
9 R do Aceiro Sul	13	0	9	3	2	1	1	1	0	1	2	33
10 EN118 Sul	200	7	2	4	3	8	2	2	1	0	19	248
11 Empreendimento em estudo	9	0	1	0	0	0	1	0	1	4	0	16
Total	300	14	33	74	54	72	38	37	21	116	55	814

Figura 20 | Estimativas de tráfego em 2027 na HPM-DU (uvt/h) - Com empreendimento



Fonte: Base Google Maps

Tabela 11 | Matriz O/D 2027 na HPT-DU (uvt/h) - Com empreendimento

Nº / Nome da zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total
	EN118 Norte	Acesso Barroca	CM1006	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos III	R do Aceiro Norte	Acesso Garcias SA	R do Aceiro Sul	EN118 Sul	Empreendimento em estudo	
1 EN118 Norte	0	2	42	2	2	28	2	2	7	194	11	292
2 Acesso Barroca	22	0	7	0	0	2	0	0	0	4	0	35
3 CM1006	44	2	0	4	3	4	2	2	5	12	3	81
4 Acessos empreendimentos I	23	1	42	0	2	2	2	2	7	7	4	92
5 Acessos empreendimentos I	15	1	27	1	0	1	2	2	4	4	3	60
6 Acessos empreendimentos III	44	2	7	0	0	0	0	0	0	8	0	61
7 R do Aceiro Norte	10	0	27	1	1	0	0	10	2	3	0	54
8 Acesso Garcias SA	10	0	27	1	1	0	10	0	2	3	0	54
9 R do Aceiro Sul	47	0	9	0	0	0	1	1	0	2	0	60
10 EN118 Sul	231	4	16	1	1	5	0	0	2	0	0	260
11 Empreendimento em estudo	33	0	18	1	1	0	0	0	0	0	0	53
Total	479	12	222	11	11	42	19	19	29	237	21	1102

Figura 21 | Estimativas de tráfego em 2027 na HPT-DU (uvt/h) - Com empreendimento



Fonte: Base Google Maps

Tabela 12 | Matriz O/D 2037 na HPM-DU (uvt/h) - Com empreendimento

Nº / Nome da zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total
	EN118 Norte	Acesso Barroca	CM1006	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos III	R do Aceiro Norte	Acesso Garcias SA	R do Aceiro Sul	EN118 Sul	Empreendimento em estudo	
1 EN118 Norte	0	3	13	22	15	53	11	11	3	100	15	246
2 Acesso Barroca	15	0	2	1	1	3	0	0	0	5	2	29
3 CM1006	48	3	0	48	34	14	15	15	16	17	16	226
4 Acessos empreendimentos I	2	0	1	0	2	1	1	1	0	1	0	9
5 Acessos empreendimentos I	2	0	1	2	0	1	1	1	0	1	0	9
6 Acessos empreendimentos III	17	1	2	1	1	0	0	0	0	3	0	25
7 R do Aceiro Norte	2	0	2	1	1	0	0	10	1	0	1	18
8 Acesso Garcias SA	2	0	2	1	1	0	10	0	1	0	0	17
9 R do Aceiro Sul	15	0	10	3	2	1	1	1	0	1	2	36
10 EN118 Sul	229	8	2	5	3	9	2	2	1	0	19	280
11 Empreendimento em estudo	9	0	1	0	0	0	1	0	1	4	0	16
Total	341	15	36	84	60	82	42	41	23	132	55	911

Figura 22 | Estimativas de tráfego em 2037 na HPT-DU (uvt/h) - Com empreendimento



Fonte: Base Google Maps

Tabela 13 | Matriz O/D 2037 na HPT-DU (uvl/h) - Com empreendimento

Nº / Nome da zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total
	EN118 Norte	Acesso Barroca	CM1006	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos III	R do Aceiro Norte	Acesso Garcias SA	R do Aceiro Sul	EN118 Sul	Empreendimento em estudo	
1 EN118 Norte	0	2	48	2	2	32	2	2	8	222	11	331
2 Acesso Barroca	25	0	8	0	0	2	0	0	0	5	0	40
3 CM1006	50	2	0	5	3	5	2	2	6	14	3	92
4 Acessos empreendimentos I	26	1	48	0	2	2	2	2	8	8	4	103
5 Acessos empreendimentos I	17	1	31	1	0	1	2	2	5	5	3	68
6 Acessos empreendimentos III	50	2	8	0	0	0	0	0	0	9	0	69
7 R do Aceiro Norte	11	0	31	1	1	0	0	11	2	3	0	60
8 Acesso Garcias SA	11	0	31	1	1	0	11	0	2	3	0	60
9 R do Aceiro Sul	54	0	10	0	0	0	1	1	0	2	0	68
10 EN118 Sul	264	5	18	1	1	6	0	0	2	0	0	297
11 Empreendimento em estudo	33	0	18	1	1	0	0	0	0	0	0	53
Total	541	13	251	12	11	48	20	20	33	271	21	1241

Figura 23 | Estimativas de tráfego em 2037 na HPT-DU (uvl/h) - Com empreendimento

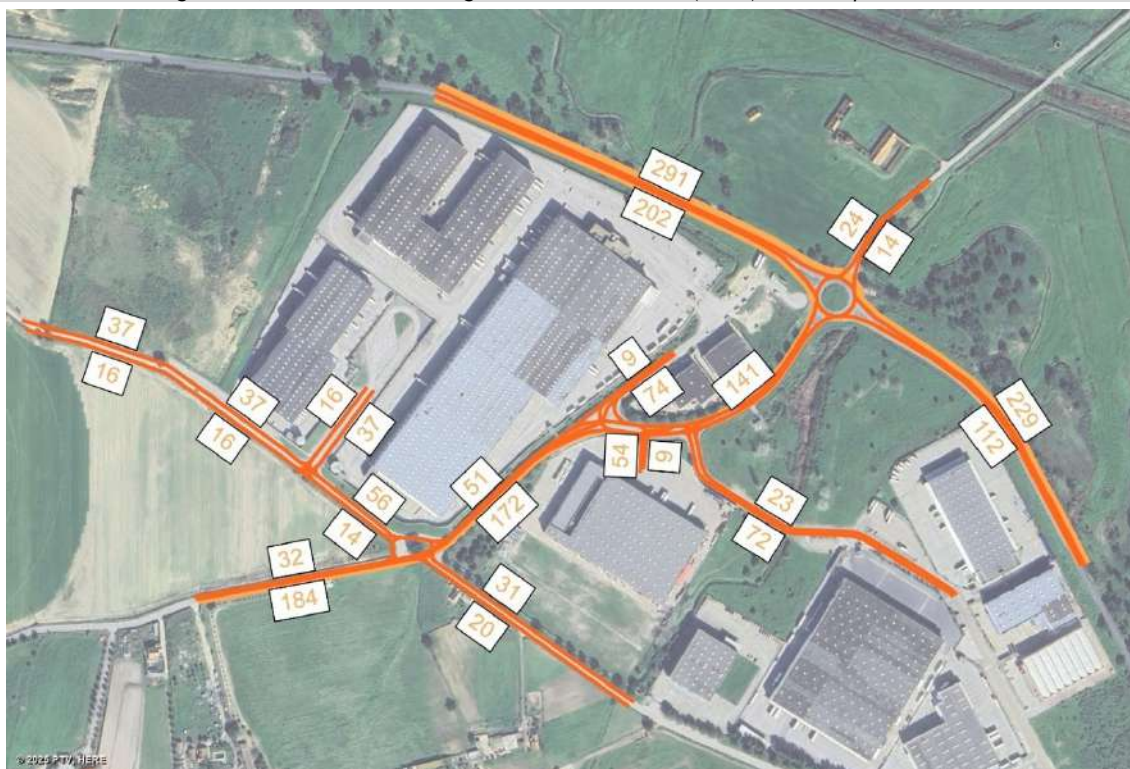


Fonte: Base Google Maps

Tabela 14 | Matriz O/D 2027 na HPM-DU (uvl/h) - Sem empreendimento

Nº / Nome da zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
	EN118 Norte	Acesso Barroca	CM1006	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos III	R do Aceiro Norte	Acesso Garcias SA	R do Aceiro Sul	EN118 Sul	
1 EN118 Norte	0	3	11	19	13	46	10	10	3	87	202
2 Acesso Barroca	13	0	2	1	1	3	0	0	0	4	24
3 CM1006	42	3	0	42	30	12	13	13	14	15	184
4 Acessos empreendimentos I	2	0	1	0	2	1	1	1	0	1	9
5 Acessos empreendimentos I	2	0	1	2	0	1	1	1	0	1	9
6 Acessos empreendimentos III	15	1	2	1	1	0	0	0	0	3	23
7 R do Aceiro Norte	2	0	2	1	1	0	0	9	1	0	16
8 Acesso Garcias SA	2	0	2	1	1	0	9	0	1	0	16
9 R do Aceiro Sul	13	0	9	3	2	1	1	1	0	1	31
10 EN118 Sul	200	7	2	4	3	8	2	2	1	0	229
Total	291	14	32	74	54	72	37	37	20	112	743

Figura 24 | Estimativas de tráfego em 2027 na HPM-DU (uvl/h) - Sem empreendimento

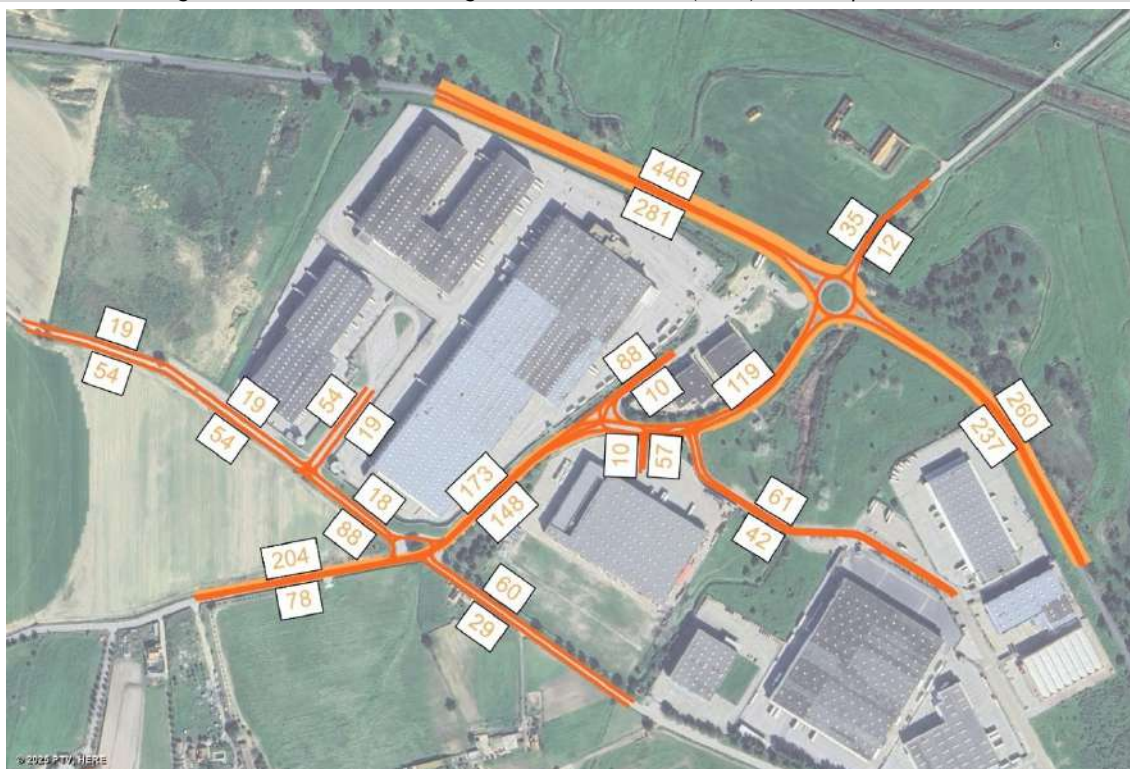


Fonte: Base Google Maps

Tabela 15 | Matriz O/D 2027 na HPT-DU (uvl/h) - Sem empreendimento

Nº / Nome da zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
	EN118 Norte	Acesso Barroca	CM1006	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos III	R do Aceiro Norte	Acesso Garcias SA	R do Aceiro Sul	EN118 Sul	
1 EN118 Norte	0	2	42	2	2	28	2	2	7	194	281
2 Acesso Barroca	22	0	7	0	0	2	0	0	0	4	35
3 CM1006	44	2	0	4	3	4	2	2	5	12	78
4 Acessos empreendimentos I	23	1	42	0	2	2	2	2	7	7	88
5 Acessos empreendimentos I	15	1	27	1	0	1	2	2	4	4	57
6 Acessos empreendimentos III	44	2	7	0	0	0	0	0	0	8	61
7 R do Aceiro Norte	10	0	27	1	1	0	0	10	2	3	54
8 Acesso Garcias SA	10	0	27	1	1	0	10	0	2	3	54
9 R do Aceiro Sul	47	0	9	0	0	0	1	1	0	2	60
10 EN118 Sul	231	4	16	1	1	5	0	0	2	0	260
Total	446	12	204	10	10	42	19	19	29	237	1028

Figura 25 | Estimativas de tráfego em 2027 na HPT-DU (uvl/h) - Sem empreendimento

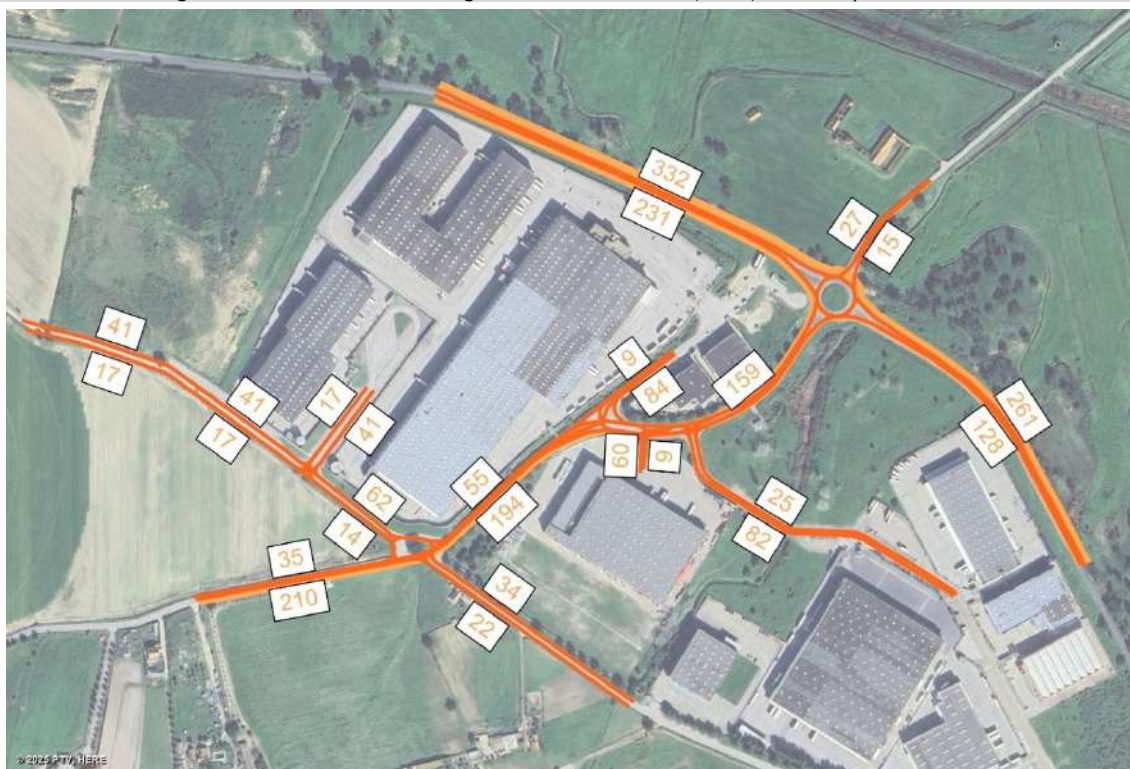


Fonte: Base Google Maps

Tabela 16 | Matriz O/D 2037 na HPM-DU (uvl/h) - Sem empreendimento

Nº / Nome da zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
	EN118 Norte	Acesso Barroca	CM1006	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos III	R do Aceiro Norte	Acesso Garcias SA	R do Aceiro Sul	EN118 Sul	
1 EN118 Norte	0	3	13	22	15	53	11	11	3	100	231
2 Acesso Barroca	15	0	2	1	1	3	0	0	0	5	27
3 CM1006	48	3	0	48	34	14	15	15	16	17	210
4 Acessos empreendimentos I	2	0	1	0	2	1	1	1	0	1	9
5 Acessos empreendimentos I	2	0	1	2	0	1	1	1	0	1	9
6 Acessos empreendimentos III	17	1	2	1	1	0	0	0	0	3	25
7 R do Aceiro Norte	2	0	2	1	1	0	0	10	1	0	17
8 Acesso Garcias SA	2	0	2	1	1	0	10	0	1	0	17
9 R do Aceiro Sul	15	0	10	3	2	1	1	1	0	1	34
10 EN118 Sul	229	8	2	5	3	9	2	2	1	0	261
Total	332	15	35	84	60	82	41	41	22	128	840

Figura 26 | Estimativas de tráfego em 2037 na HPM-DU (uvl/h) - Sem empreendimento

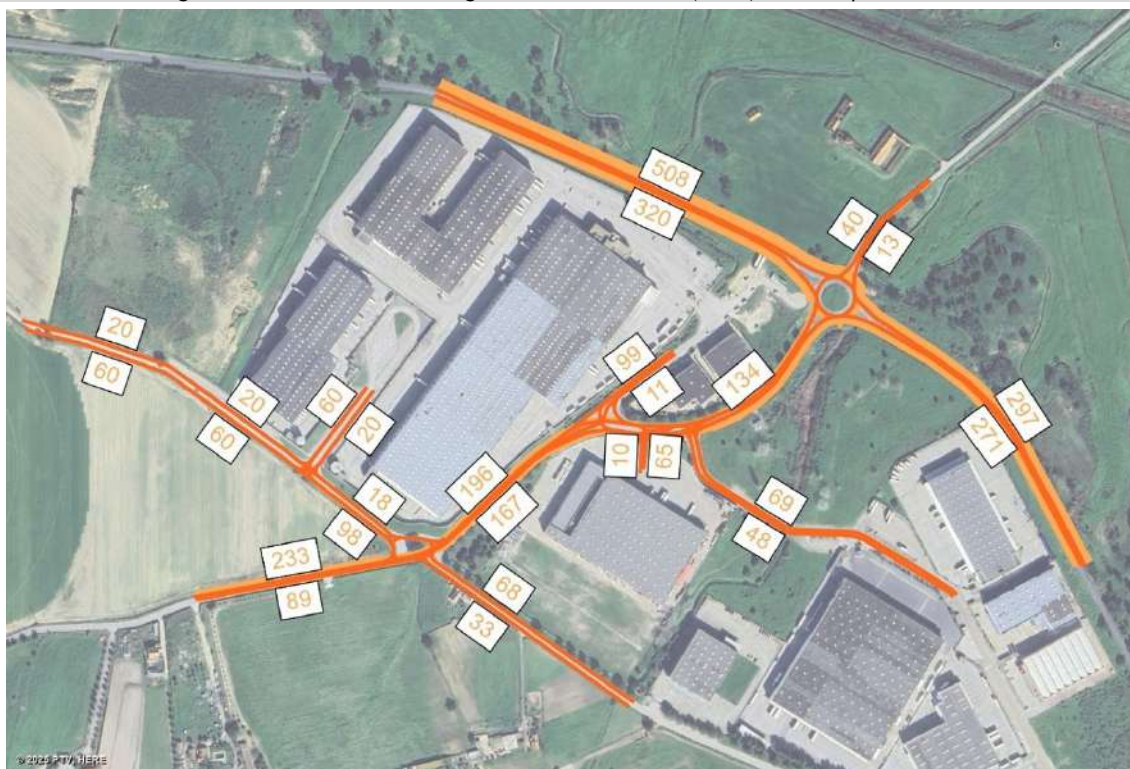


Fonte: Base Google Map

Tabela 17 | Matriz O/D 2037 na HPT-DU (uvl/h) - Sem empreendimento

Nº / Nome da zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
	EN118 Norte	Acesso Barroca	CM1006	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos III	R do Aceiro Norte	Acesso Garcias SA	R do Aceiro Sul	EN118 Sul	
1 EN118 Norte	0	2	48	2	2	32	2	2	8	222	320
2 Acesso Barroca	25	0	8	0	0	2	0	0	0	5	40
3 CM1006	50	2	0	5	3	5	2	2	6	14	89
4 Acessos empreendimentos I	26	1	48	0	2	2	2	2	8	8	99
5 Acessos empreendimentos I	17	1	31	1	0	1	2	2	5	5	65
6 Acessos empreendimentos III	50	2	8	0	0	0	0	0	0	9	69
7 R do Aceiro Norte	11	0	31	1	1	0	0	11	2	3	60
8 Acesso Garcias SA	11	0	31	1	1	0	11	0	2	3	60
9 R do Aceiro Sul	54	0	10	0	0	0	1	1	0	2	68
10 EN118 Sul	264	5	18	1	1	6	0	0	2	0	297
Total	508	13	233	11	10	48	20	20	33	271	1167

Figura 27 | Estimativas de tráfego em 2037 na HPT-DU (uvl/h) - Sem empreendimento



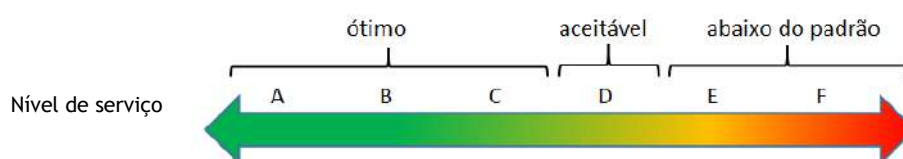
Fonte: Base Google Maps

4.4 Avaliação de Desempenho da Rede - Nível de Serviço

Nesta secção são analisadas as condições de circulação na rede viária na área de influência do futuro empreendimento com base nos fluxos estimados no modelo de tráfego, cujos resultados se apresentaram no ponto anterior.

Esta avaliação é realizada através do cálculo dos níveis de serviço de acordo com a metodologia proposta no Manual de Capacidade norte-americano *HCM 2010 (Highway Capacity Manual - Transportation Research Board - National Research Council, Washington, D.C. - 2010)*, à exceção do caso das rotundas, cuja análise se baseia na metodologia recomendada pela *Infraestruturas de Portugal*, o Método do TRL (*Transport Research Laboratory*).

O conceito de Nível de Serviço (NS) pretende descrever de um modo qualitativo as condições de escoamento de uma corrente de tráfego e a sua perceção pelos condutores e/ou passageiros, sendo uma grandeza que corresponde à sensação psicológica do condutor quanto à possibilidade de viajar à velocidade que pretende ou à facilidade com que faz determinado movimento. O Nível de Serviço varia entre “A” e “F”, correspondendo o NS “A” à inexistência de entraves à livre circulação e o NS “F” a graves problemas de desempenho rodoviário.

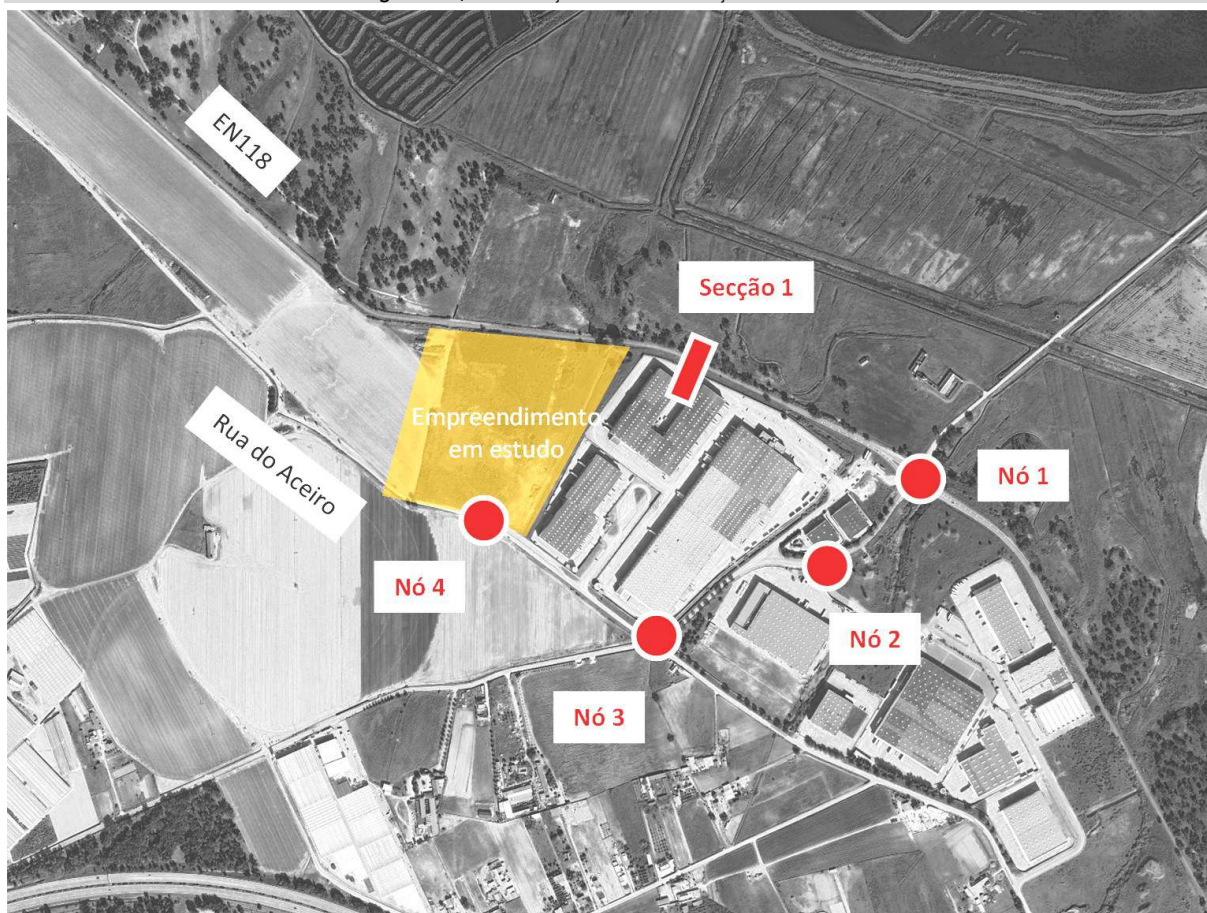


Os locais onde são analisadas as condições de circulação correspondem aos principais nós e secções localizados na área de influência direta do futuro empreendimento. Esta análise é realizada para todos os anos e cenários considerados. A tabela e figura seguintes apresentam a localização de cada um dos locais analisados.

Tabela 18 | Localização dos nós e secções analisados

Local	Localização
Nó 1	Rotunda entre a Rua do Vale da Fonte Coberta, a EN118 e acesso local para Barroca
Nó 2	Entroncamento a Rua do Vale da Fonte Coberta e a Rua do Vale da Maçaroca
Nó 3	Intersecção entre a Rua do Vale da Fonte Coberta, a Rua da Quinta do Pereiro e a Rua do Aceiro
Secção 1	Secção na EN118 adjacente ao loteamento

Figura 28 | Localização dos nós e secções analisados

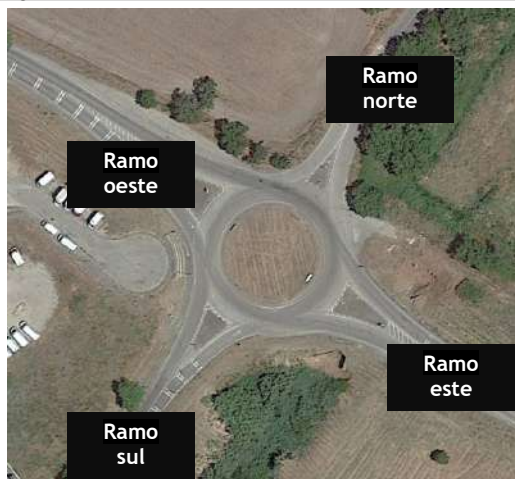


Fonte: Base Google Earth

4.4.1 Nó 1

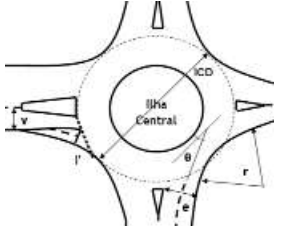
O Nó 1 corresponde à Rotunda entre a Rua do Vale da Fonte Coberta, a EN118 e acesso local para Barroca. A vista aérea atual e os ramos de entrada na rotunda apresentam-se na figura seguinte.

Figura 29 | Nó 1 - Vista aérea atual e ramos de entrada



Fonte: Base Google Earth

Tabela 19 | Nó 1 - Características geométricas da rotunda

Parâmetros (1)	Ramo de entrada				
	N	E	S	O	
Largura da entrada (e) (m)	4,50	5,50	4,00	4,55	
Larg. faixa de aproximação (v) (m)	4,50	4,50	4,00	3,70	
Comp. médio do leque (l') (m)	0	5	0	8	
Diâmetro círculo inscrito (ICD) (m)	48	48	48	48	
Ângulo de entrada (°)	25	30	25	25	
Raio da entrada (r) (m)	18	37	27	30	

(1) Parâmetros geométricos obtidos através dos layouts disponíveis, tendo sido adotados sempre valores mais conservadores do que os realmente medidos, de forma às medições estarem do lado da segurança.

As estimativas dos volumes de tráfego atuais e futuros, bem como a respetiva avaliação de desempenho na HPM-DU e HPT-DU, nos cenários *sem* e *com* empreendimento, apresentam-se nas figuras e tabelas seguintes.

Figura 30 | Nó 1: Estimativas de tráfego em 2025 na HPM-DU e HPT-DU (uvl/h)

HPM-DU 2025

HPT-DU 2025



Fonte: Base Google Earth

Tabela 20 | Nó 1: Condições de circulação para 2025 na HPM-DU e HPT-DU

Parâmetros	HPM-DU - 2025				HPT-DU - 2025			
Ramo:	N	E	S	O	N	E	S	O
Fluxo no ramo de entrada (uvl/h)	23	211	82	163	32	240	165	243
Fluxo de conflito (uvl/h)	263	65	81	32	359	131	180	36
Fluxo de entrada possível (uvl/h)	1.233	1.544	1.205	1.340	1.179	1.504	1.151	1.337
Taxa de utilização	2%	14%	7%	12%	3%	16%	14%	18%
Reserva de capacidade (uvl/h)	1210	1333	1123	1177	1147	1264	986	1094
Nível de Serviço (NS)	A	A	A	A	A	A	A	A
Fila de espera máxima (perc. 95%)	0	0	0	0	0	1	0	1
Tempo de atraso (seg.)	3	3	4	4	4	3	4	4

Figura 31 | Nó 1: Estimativas de tráfego em 2027 na HPM-DU *sem e com empreendimento* (uvl/h)



Fonte: Base Google Earth

Tabela 21 | Nó 1: Condições de circulação para 2027 na HPM-DU *sem e com empreendimento*

Parâmetros	HPM-DU - 2027 SE				HPM-DU - 2027 CE			
	Ramo:				Ramo:			
	N	E	S	O	N	E	S	O
Fluxo no ramo de entrada (uvl/h)	24	229	103	202	26	248	116	217
Fluxo de conflito (uvl/h)	300	85	94	33	328	94	94	54
Fluxo de entrada possível (uvl/h)	1.212	1.532	1.198	1.339	1.196	1.527	1.198	1.327
Taxa de utilização	2%	15%	9%	15%	2%	16%	10%	16%
Reserva de capacidade (uvl/h)	1188	1303	1095	1137	1170	1279	1082	1110
Nível de Serviço (NS)	A	A	A	A	A	A	A	A
Fila de espera máxima (perc. 95%)	0	1	0	1	0	1	0	1
Tempo de atraso (seg.)	4	3	4	4	4	3	4	4

Figura 32 | Nó 1: Estimativas de tráfego em 2037 na HPM-DU *sem e com empreendimento* (uvl/h)



Fonte: Base Google Earth

Tabela 22 | Nó 1: Condições de circulação para 2037 na HPM-DU *sem e com* empreendimento

Parâmetros	HPM-DU - 2037 SE				HPM-DU - 2037 CE				
	Ramo:	N	E	S	O	N	E	S	O
Fluxo no ramo de entrada (uvl/h)	27	261	115	231	29	280	128	246	
Fluxo de conflito (uvl/h)	341	95	108	36	369	104	108	57	
Fluxo de entrada possível (uvl/h)	1.189	1.526	1.190	1.337	1.174	1.521	1.190	1.326	
Taxa de utilização	2%	17%	10%	17%	2%	18%	11%	19%	
Reserva de capacidade (uvl/h)	1162	1265	1075	1106	1145	1241	1062	1080	
Nível de Serviço (NS)	A	A	A	A	A	A	A	A	
Fila de espera máxima (perc. 95%)	0	1	0	1	0	1	0	1	
Tempo de atraso (seg.)	4	3	4	4	4	3	4	4	

Figura 33 | Nó 1: Estimativas de tráfego em 2027 na HPT-DU *sem e com* empreendimento (uvl/h)

HPT-DU 2027 SE



HPT-DU 2027 CE



Fonte: Base Google Earth

Tabela 23 | Nó 1: Condições de circulação para 2027 na HPT-DU *sem e com* empreendimento

Parâmetros	HPT-DU - 2027 SE				HPT-DU - 2027 CE			
	Ramo:	N	E	S	O	N	E	S
Fluxo no ramo de entrada (uvl/h)	35	260	238	281	35	260	271	292
Fluxo de conflito (uvl/h)	449	201	200	38	482	234	200	38
Fluxo de entrada possível (uvl/h)	1.129	1.462	1.141	1.336	1.110	1.442	1.141	1.336
Taxa de utilização	3%	18%	21%	21%	3%	18%	24%	22%
Reserva de capacidade (uvl/h)	1094	1202	903	1055	1075	1182	870	1044
Nível de Serviço (NS)	A	A	A	A	A	A	A	A
Fila de espera máxima (perc. 95%)	0	1	1	1	0	1	1	1
Tempo de atraso (seg.)	4	3	5	4	4	4	5	4

Figura 34 | Nó 1: Estimativas de tráfego em 2037 na HPT-DU *sem e com empreendimento* (uvl/h)Tabela 24 | Nó 1: Condições de circulação para 2037 na HPT-DU *sem e com empreendimento*

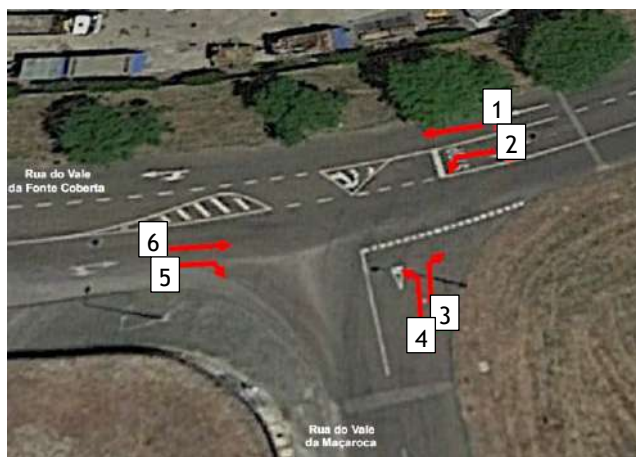
Parâmetros	HPT-DU - 2037 SE				HPT-DU - 2037 CE			
	Ramo: N	E	S	O	N	E	S	O
Fluxo no ramo de entrada (uvl/h)	40	297	269	320	40	297	302	331
Fluxo de conflito (uvl/h)	511	227	229	43	544	260	229	43
Fluxo de entrada possível (uvl/h)	1.094	1.447	1.125	1.333	1.076	1.427	1.125	1.333
Taxa de utilização	4%	21%	24%	24%	4%	21%	27%	25%
Reserva de capacidade (uvl/h)	1054	1150	856	1013	1036	1130	823	1002
Nível de Serviço (NS)	A	A	A	A	A	A	A	A
Fila de espera máxima (perc. 95%)	0	1	1	1	0	1	1	1
Tempo de atraso (seg.)	4	4	5	4	4	4	5	4

De acordo com os cálculos efetuados, estimam-se muito boas condições de circulação, com níveis de serviço iguais a “A” em todos os ramos da rotunda em todos os anos e cenários analisados, com elevadas reservas de capacidade e tempos de atraso baixos.

4.4.2 Nó 2

O Nó 2 corresponde ao entroncamento entre a Rua do Vale da Fonte Coberta e a Rua do Vale da Maçaroca. A vista aérea atual e o esquema de movimentos apresentam-se na figura seguinte.

Figura 35 | Nó 2: Vista área atual, layout proposto e esquema de movimentos



Fonte: Base Google Earth

Tal como se pode observar, os movimentos não prioritários, isto é, que se realizam com oposição, são a viragem à esquerda na Rua do Vale da Fonte Coberta (movimento 2) e as viragens à esquerda e à direita provenientes da Rua do Vale da Maçaroca (movimentos 4 e 3).

As estimativas dos volumes de tráfego atuais e futuras, bem como a respetiva avaliação de desempenho na HPM-DU e HPT-DU, nos cenários *sem* e *com* empreendimento, apresentam-se nas figuras e tabelas seguintes.

Figura 36 | Nó 2: Estimativas de tráfego em 2025 na HPM-DU e HPT-DU (uvt/h)

HPM-DU 2025

HPT-DU 2025



Fonte: Base Google Earth

Tabela 25 | Nó 2: Condições de circulação atuais (2025) nas horas de ponta

Parâmetros Movimento:	HPM-DU 2025			HPT-DU 2025		
	4	3	2	4	3	2
Volume dos movimentos (veíc./h)	4	13	36	6	34	21
Volume de conflito (veíc./h)	246	96	113	242	122	125
Capacidade do movimento (veíc./h)	899		1438	891		1423
Atrasos médios (seg./veíc.)	9		8	9		8
Nível de serviço	A		A	A		A
Fila de espera (percentil 95%, veíc.)	0		0	0		0

Figura 37 | Nó 2: Estimativas de tráfego 2027 na HPM-DU *sem e com* empreendimento(uvl/h)

HPM-DU 2027 SE



HPM-DU 2027 CE



Fonte: Base Google Earth

Tabela 26 | Nó 2: Condições de circulação em 2027 na HPM-DU *sem e com* empreendimento

Parâmetros Movimento:	HPM-DU 2027 SE			HPM-DU 2027 CE		
	4	3	2	4	3	2
Volume dos movimentos (veíc./h)	4	19	57	4	19	57
Volume de conflito (veíc./h)	311	113	131	360	126	144
Capacidade do movimento (veíc./h)	884		1416	865		1400
Atrasos médios (seg./veíc.)	9		8	9		8
Nível de serviço	A		A	A		A
Fila de espera (percentil 95%, veíc.)	0		0	0		0

Figura 38 | Nó 2: Estimativas de tráfego em 2037 na HPM-DU *sem e com* empreendimento (uvl/h)

HPM-DU 2037 SE



HPM-DU 2037 CE



Fonte: Base Google Earth

Tabela 27 | Nó 2: Condições de circulação em 2037 na HPM-DU *sem e com* empreendimento

Parâmetros Movimento:	HPM-DU 2037 SE			HPM-DU 2037 CE		
	4	3	2	4	3	2
Volume dos movimentos (veíc./h)	4	21	65	4	21	65
Volume de conflito (veíc./h)	351	127	147	400	140	160
Capacidade do movimento (veíc./h)	869		1397	850		1381
Atrasos médios (seg./veíc.)	9		8	9		8
Nível de serviço	A		A	A		A
Fila de espera (percentil 95%, veíc.)	0		0	0		0

Figura 39 | Nó 2: Estimativas de tráfego em 2027 na HPT-DU *sem e com* empreendimento (uvl/h)

HPT-DU 2027 SE



HPT-DU 2027 CE



Fonte: Base Google Earth

Tabela 28 | Nó 2: Condições de circulação em 2027 na HPT-DU *sem e com* empreendimento

Parâmetros Movimento:	HPT-DU 2027 SE			HPT-DU 2027 CE		
	4	3	2	4	3	2
Volume dos movimentos (veíc./h)	7	54	35	7	54	35
Volume de conflito (veíc./h)	328	174	177	372	207	211
Capacidade do movimento (veíc./h)	838		1361	804		1322
Atrasos médios (seg./veíc.)	10		8	10		8
Nível de serviço	A		A	A		A
Fila de espera (percentil 95%, veíc.)	0		0	0		0

Figura 40 | Nó 2: Estimativas de tráfego em 2037 na HPT-DU *sem e com* empreendimento (uvl/h)

HPT-DU 2037 SE



HPT-DU 2037 CE



Fonte: Base Google Earth

Tabela 29 | Nó 2: Condições de circulação em 2037 na HPT-DU *sem e com* empreendimento

Parâmetros Movimento:	HPT-DU 2037 SE			HPT-DU 2037 CE		
	4	3	2	4	3	2
Volume dos movimentos (veíc./h)	8	61	40	8	61	40
Volume de conflito (veíc./h)	370	196	199	414	229	233
Capacidade do movimento (veíc./h)	814		1336	781		1298
Atrasos médios (seg./veíc.)	10		8	10		8
Nível de serviço	A		A	B		A
Fila de espera (percentil 95%, veíc.)	0		0	0		0

De acordo com os cálculos efetuados, estimam-se muito boas condições de circulação, com nível de serviço “B” nos movimentos com origem na Rua do Vale da Maçaroca na HTP-DU em 2037 no cenário com empreendimento e nível de serviço “A” nos restantes cenários e anos analisados.

4.4.3 Nó 3

O Nó 2 corresponde à interseção entre a Rua do Vale da Fonte Coberta, a Rua da Quinta do Pereiro e a Rua do Aceiro. A vista aérea atual e o esquema de movimentos apresentam-se na figura seguinte.

Figura 41 | Nó 2: Vista área atual, layout proposto e esquema de movimentos



Fonte: Base Google Earth

Tal como se pode observar, os movimentos não prioritários, isto é, que se realizam com oposição, são a viragem à esquerda na Rua do Vale da Fonte Coberta (movimento 6), as viragens à esquerda e à direita provenientes da Rua do Aceiro (movimentos 9 e 7+8) e as viragens à esquerda e à direita provenientes da Rua Quinta do Pereiro (movimentos 2+3 e 1).

As estimativas dos volumes de tráfego atuais e futuras, bem como a respetiva avaliação de desempenho na HPM-DU e HPT-DU, nos cenários *sem* e *com* empreendimento, apresentam-se nas figuras e tabelas seguintes.

Figura 42 | Nó 2: Estimativas de tráfego em 2025 na HPM-DU e HPT-DU (uvt/h)

HPM-DU 2025

HPT-DU 2025



Fonte: Base Google Earth

Tabela 30 | Nó 2: Condições de circulação atuais (2025) nas horas de ponta

Parâmetros Movimento:	HPM-DU 2025						HPT-DU 2025					
	M9+M7+M8		M6+M5		M2+M3	M1	M9+M7+M8		M6+M5		M2+M3	M1
Volume dos movimentos (veíc./h)	8	11	4	18	10	4	8	9	18	130	32	50
Volume de conflito (veíc./h)	200	174	181	0	197	26	267	101	105	0	211	138
Capacidade do movimento (veíc./h)	818		1472		777	1032	809		1493		763	894
Atrasos médios (seg./veíc.)	10		7		10	9	10		8		10	9
Nível de serviço	A		A		A	A	A		A		A	A
Fila de espera (percentil 95%, veíc.)	0		0		0	0	0		0		0	0

Figura 43 | Nó 2: Estimativas de tráfego 2027 na HPM-DU *sem e com* empreendimento(uvl/h)

HPM-DU 2027 SE



HPM-DU 2027 CE



Fonte: Base Google Earth

Tabela 31 | Nó 2: Condições de circulação em 2027 na HPM-DU *sem e com* empreendimento

Parâmetros Movimento:	HPM-DU 2027 SE						HPM-DU 2027 CE					
	M9+M7+M8		M6+M5		M2+M3	M1	M9+M7+M8		M6+M5		M2+M3	M1
Volume dos movimentos (veíc./h)	9	22	4	19	10	4	9	24	4	19	24	5
Volume de conflito (veíc./h)	213	186	194	0	212	28	243	216	224	0	228	28
Capacidade do movimento (veíc./h)	815		1470		762	1029	785		1463		746	1029
Atrasos médios (seg./veíc.)	10		7		10	9	10		8		10	9
Nível de serviço	A		A		A	A	A		A		A	A
Fila de espera (percentil 95%, veíc.)	0		0		0	0	0		0		0	0

Figura 44 | Nó 2: Estimativas de tráfego em 2037 na HPM-DU *sem e com* empreendimento (uvl/h)

HPM-DU 2037 SE



HPM-DU 2037 CE



Fonte: Base Google Earth

Tabela 32 | Nó 2: Condições de circulação em 2037 na HPM-DU *sem e com* empreendimento

Parâmetros Movimento:	HPM-DU 2037 SE						HPM-DU 2037 CE					
	M9+M7+M8		M6+M5		M2+M3	M1	M9+M7+M8		M6+M5		M2+M3	M1
Volume dos movimentos (veic./h)	10	24	4	21	10	4	10	26	4	21	24	5
Volume de conflito (veic./h)	240	211	220	0	241	31	270	241	250	0	257	31
Capacidade do movimento (veic./h)	788		1466		733	1025	759		1460		718	1025
Atrasos médios (seg./veic.)	10		7		10	9	10		8		10	9
Nível de serviço	A		A		A	A	A		A		B	A
Fila de espera (percentil 95%, veic.)	0		0		0	0	0		0		0	0

Figura 45 | Nó 2: Estimativas de tráfego em 2027 na HPT-DU *sem e com* empreendimento (uvl/h)

HPT-DU 2027 SE



HPT-DU 2027 CE



Fonte: Base Google Earth

Tabela 33 | Nó 2: Condições de circulação em 2027 na HPT-DU *sem e com* empreendimento

Parâmetros Movimento:	HPT-DU 2027 SE						HPT-DU 2027 CE					
	M9+M7+M8		M6+M5		M2+M3	M1	M9+M7+M8		M6+M5		M2+M3	M1
Volume dos movimentos (veíc./h)	9	51	20	141	34	54	9	51	20	141	69	72
Volume de conflito (veíc./h)	289	108	112	0	228	150	327	146	150	0	231	150
Capacidade do movimento (veíc./h)	881		1492		746	880	838		1486		743	880
Atrasos médios (seg./veíc.)	9		8		10	9	10		8		10	9
Nível de serviço	A		A		B	A	A		A		B	A
Fila de espera (percentil 95%, veíc.)	0		0		0	0	0		0		0	0

Figura 46 | Nó 2: Estimativas de tráfego em 2037 na HPT-DU *sem e com* empreendimento (uvl/h)

HPT-DU 2037 SE



HPT-DU 2037 CE



Fonte: Base Google Earth

Tabela 34 | Nó 2: Condições de circulação em 2037 na HPT-DU *sem e com* empreendimento

Parâmetros Movimento:	HPT-DU 2037 SE						HPT-DU 2037 CE						
	M9+M7+M87		M6+M5		M2+M3	M1	M9+M7+M87		M6+M5		M2+M3	M1	
Volume dos movimentos (veíc./h)	10	58	23	161	36	62	10	58	23	161	71	80	
Volume de conflito (veíc./h)	327	120	125	0	260	171	365	158	163	0	263	171	
Capacidade do movimento (veíc./h)	861		1490		715	856	820		1484		712	856	
Atrasos médios (seg./veíc.)	10		8		10	10	10		8		11	10	
Nível de serviço	A		A		B	A	A		A		B	A	
Fila de espera (percentil 95%, veíc.)	0		0		0	0	0		0		0	0	

De acordo com os cálculos efetuados, estimam-se muito boas condições de circulação, com nível de serviço “A” ou “B”.

4.4.4 Nó 4

O Nó 4 corresponde ao futuro acesso ao empreendimento a partir da Rua do Aceiro. O esquema de movimentos futuros apresenta-se na figura seguinte.

Figura 47 | Nó 4: Esquema de movimentos futuros



Fonte: Base Google Earth

Tal como se pode observar, os movimentos não prioritários, isto é, que se realizam com oposição, são a viragem à esquerda na Rua do Aceiro (movimento 4) e as viragens à esquerda e à direita provenientes do empreendimento (movimentos 7 e 9).

As estimativas dos volumes de tráfego futuras, bem como a respetiva avaliação de desempenho na HPM-DU e HPT-DU, nos cenários *com* empreendimento, apresentam-se nas figuras e tabelas seguintes.

Figura 48 | Nó 4: Estimativas de tráfego 2027 na HPM-DU e HPT-DU *com* empreendimento (uvl/h)

HPM-DU 2027 CE

HPT-DU 2027 CE



Fonte: Base Google Earth

Tabela 35 | Nó 2: Condições de circulação em 2027 na HPM-DU e HPT-DU com empreendimento

Parâmetros Movimento:	HPM-DU 2027 CE				HPT-DU 2027 CE			
	7	9	4	5	7	9	4	5
Volume dos movimentos (veíc./h)	15	1	1	16	53	0	0	54
Volume de conflito (veíc./h)	82	64	91	0	84	30	40	0
Capacidade do movimento (veíc./h)	908		1498		903		1500	
Atrasos médios (seg./veíc.)	9		7		9		7	
Nível de serviço	A		A		A		A	
Fila de espera (percentil 95%, veíc.)	0		0		0		0	

Figura 49 | Nó 2: Estimativas de tráfego 2037 na HPM-DU e HPT-DU com empreendimento(uvl/h)

HPM-DU 2037 CE

HPT-DU 2037 CE



Fonte: Base Google Earth

Tabela 36 | Nó 2: Condições de circulação em 2037 na HPM-DU e HPT-DU com empreendimento

Parâmetros Movimento:	HPM-DU 2037 CE				HPT-DU 2037 CE			
	7	9	4	5	7	9	4	5
Volume dos movimentos (veíc./h)	15	1	1	17	53	0	0	60
Volume de conflito (veíc./h)	87	68	95	0	91	31	41	0
Capacidade do movimento (veíc./h)	903		1498		894		1500	
Atrasos médios (seg./veíc.)	9		7		9		7	
Nível de serviço	A		A		A		A	
Fila de espera (percentil 95%, veíc.)	0		0		0		0	

De acordo com os cálculos efetuados, estimam-se muito boas condições de circulação, com níveis de serviço iguais a “A” em todos os cenários e anos analisados, com elevadas capacidades de reserva e tempos de atrasos baixos.

4.4.1 Secção 1

A secção 1 corresponde à secção na EN118 adjacente ao empreendimento, tal como ilustra a figura seguinte.

Figura 50 | Secção 1: Fotografia e esquema de movimentos



Fonte: Base Google Earth

Para determinar o desempenho em secção considerou-se a análise da capacidade e nível de serviço segundo o *Highway Capacity Manual 2010*, para uma secção corrente de estradas de 2x1 vias (*Two-Lane Highways - Planning Analysis*). Segundo esta metodologia, as estradas de 2 vias são divididas em três classes dependendo da sua função. Considera-se que a EN118, neste tramo, corresponde à classe II, dado que esta classificação é a que mais se aproxima das suas características neste local. O HCM 2010 define as estradas de classe II como estradas onde o condutor não espera necessariamente viajar a velocidades relativamente altas. Entram nesta definição estradas de acesso a estradas de classe I, percursos cénicos e estradas implantadas em terrenos sinuosos. Infraestruturas de classe II servem regularmente viagens curtas, a porção inicial ou final de viagens mais longas ou viagens com intuito turístico.

Os volumes de tráfego atuais e futuros nos cenários *sem e com empreendimento* e as respetivas análises de desempenho nas horas de ponta, tendo em conta os pressupostos admitidos, apresentam-se nas figuras e tabelas seguintes.

Figura 51 | Secção 1: Estimativas de tráfego na HPM-DU para todos os cenários em análise



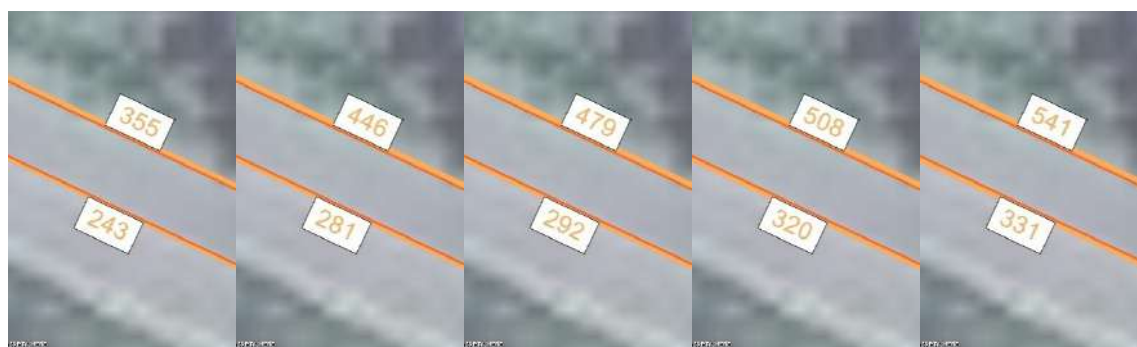
Fonte: Base Google Earth

Tabela 37 | Secção 1: Condições de circulação nos vários cenários na HPM-DU

Parâmetros		HPM-DU									
		2025		2027 SE		2027 CE		2037 SE		2037 CE	
		Sent. 1	Sent. 2	Sent. 1	Sent. 2	Sent. 1	Sent. 2	Sent. 1	Sent. 2	Sent. 1	Sent. 2
	Classe da Estrada	II									
BFFS	Velocidade base (Km/h)	70									
N _a	Número de acessos (acesso/km)	0									
L _w	Largura da via (m)	3,25									
L _{CR}	Largura da berma (m)	0,5									
PHF	Fator de ponta horária	0,95									
	Tipo de terreno	plano									
V	Volume na via (uvl/h)	254	163	291	202	300	217	332	231	341	246
V _{i, ATS}	Volume na via principal ajustado para ATS (uvl/h)	276	181	316	221	326	238	360	253	366	267
ATS	Velocidade média de viagem (km/h)	49,6	50,1	48,5	49,6	48,3	49,3	47,8	49,0	47,8	48,9
V _{i, PTSF}	Volume na via principal ajustado para PTSF (uvl/h)	270	173	309	215	319	231	353	246	363	262
PTSF	Perc. do tempo de viagem à espera para ultrapassar (%)	61,8	39,8	67,7	47,8	66,6	50,6	69,9	51,5	68,7	53,6
C _d	Capacidade máxima direcional (uvl/h)	1700	1700	1700	1700	1700	1700	1700	1700	1700	1700
PFFS	Percentagem da velocidade em regime livre (%)	80,8%	81,6%	78,9%	80,7%	78,6%	80,2%	77,8%	79,7%	77,7%	79,5%
NS	Nível de serviço	C	A	C	B	C	B	C	B	C	B

Figura 52 | Secção 1: Estimativas de tráfego na HPT-DU para todos os cenários em análise

HPT-DU 2025 HPT-DU 2027 SE HPT-DU 2027 CE HPT-DU 2037 SE HPT-DU 2037 CE-



Fonte: Base Google Earth

Tabela 38 | Secção 1: Condições de circulação nos vários cenários na HPT-DU

Parâmetros		HPT-DU									
		2025		2027 SE		2027 CE		2037 SE		2037 CE	
		Sent. 1	Sent. 2	Sent. 1	Sent. 2	Sent. 1	Sent. 2	Sent. 1	Sent. 2	Sent. 1	Sent. 2
	Classe da Estrada	II									
BFFS	Velocidade base (Km/h)	70									
N _a	Número de acessos (acesso/km)	0									
L _w	Largura da via (m)	3,25									
L _{CR}	Largura da berma (m)	0,5									
PHF	Fator de ponta horária	0,95									
	Tipo de terreno	plano									
V	Volume na via (uvl/h)	355	243	446	281	479	292	508	320	541	331
V _{i, ATS}	Volume na via principal ajustado para ATS (uvl/h)	381	264	479	305	515	317	546	347	575	359
ATS	Velocidade média de viagem (km/h)	47,6	48,9	46,4	48,0	45,9	47,5	45,5	47,1	45,0	46,7
V _{i, PTSF}	Volume na via principal ajustado para PTSF (uvl/h)	377	258	469	299	504	310	535	340	569	352
PTSF	Perc. do tempo de viagem à espera para ultrapassar (%)	70,4	51,8	72,3	50,9	73,1	51,2	75,8	53,2	76,7	54,0
C _d	Capacidade máxima direcional (uvl/h)	1700	1700	1700	1700	1700	1700	1700	1700	1700	1700
PFFS	Percentagem da velocidade em regime livre (%)	77,5%	79,6%	75,4%	78,0%	74,7%	77,3%	74,0%	76,6%	73,1%	76,0%
NS	Nível de serviço	D	B	D	B	D	B	D	B	D	B

Das tabelas anteriores é possível constatar que a secção analisada da EN118, apresenta atualmente níveis de serviço iguais ou superiores a “D” na HPT-DU, estimando-se no futuro a manutenção das condições de circulação atuais.

4.5 Estimativas de Tráfego Médio Diário Anual

Apresentam-se neste capítulo as estimativas de tráfego médio diário anual (TMDA) na rede modelada para o ano atual (2025), para o ano base (2027) e para o ano horizonte de projeto (2037), nos cenários com e sem empreendimento.

Para determinar o TMDA atual na rede em estudo foi considerada a informação recolhida no âmbito dos trabalhos de campo e ainda os dados de tráfego publicados pela Infraestruturas de Portugal, relativos aos postos de recenseamento de tráfego 685/B, situado ao km 3,3 da Itinerário Complementar 03, e A042/A, situado ao km 63,3 da Estrada Nacional 10, datados de 2005. A figura seguinte apresenta a localização dos postos.

Figura 53 | Localização dos Postos de Contagem da I.P.



Fonte: Base Infraestruturas de Portugal

A metodologia para a extrapolação dos valores apurados nos postos de contagem realizou-se de acordo com os passos seguintes, os quais se efetuaram para as unidades de veículos equivalentes apuradas:

1. Conversão dos volumes respeitantes aos períodos de contagem (HPM-DU e HPT-DU) nos volumes respeitantes ao total do dia útil. Considerou-se o valor do posto automático 42, no distrito de Setúbal, na Hora de Ponta da 100ª hora;
2. Conversão dos volumes respeitantes ao total do dia útil respetivo nos volumes respeitantes ao total de um dia útil médio do ano (com base nos postos da IP);
3. Conversão dos volumes respeitantes ao total de dia útil médio do ano num dia médio do ano (com base no posto da IP);
4. Determinação da percentagem de veículos pesados da rede, com base:
 - a. no posto da I.P., 21,6%;
 - b. Nos trabalhos de campo, média de 8,4%.

Os fatores resultantes deste cálculo apresentam-se na tabela seguinte.

Tabela 39 | Fatores de extrapolação para TMDA (com base nos dados do posto 685/B e A042/A)

FATORES DE EXTRAPOLAÇÃO	MOTORIZADOS
Total dia útil / HP-DU	12,048
Total dia médio anual / total dia médio inverno	1,1238
Total dia médio anual / total dia útil médio	0,9421
Fator final - TMDA / HPM-DU	12,757

Os resultados obtidos para a situação atual e para os cenários futuros *sem e com empreendimento* apresentam-se em seguida.

Tabela 40 | Matriz O/D 2025: TMDA de ligeiros e pesados

Nº / Nome da zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
	EN 118 Norte	Acesso Barroca	CM 1006	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos III	R do Aceiro Norte	Acesso Garcias SA	R do Aceiro Sul	EN 118 Sul	
1 EN118 Norte	0	116	400	117	83	205	69	61	44	1786	2881
2 Acesso Barroca	116	0	40	6	6	25	0	0	0	56	249
3 CM1006	400	40	0	260	178	72	128	128	106	131	1443
4 Acessos empreendimentos I	117	6	260	0	19	11	16	14	25	33	501
5 Acessos empreendimentos I	83	6	178	19	0	9	16	14	17	25	367
6 Acessos empreendimentos III	205	25	72	11	9	0	0	0	3	61	386
7 R do Aceiro Norte	69	0	128	16	16	0	0	106	16	16	367
8 Acesso Garcias SA	61	0	128	14	14	0	106	0	14	14	351
9 R do Aceiro Sul	44	0	106	25	17	3	16	14	0	17	242
10 EN118 Sul	1786	56	131	33	25	61	16	14	17	0	2139
Total	2881	249	1443	501	367	386	367	351	242	2139	8926

Figura 54 | Estimativas de TMDA em 2025

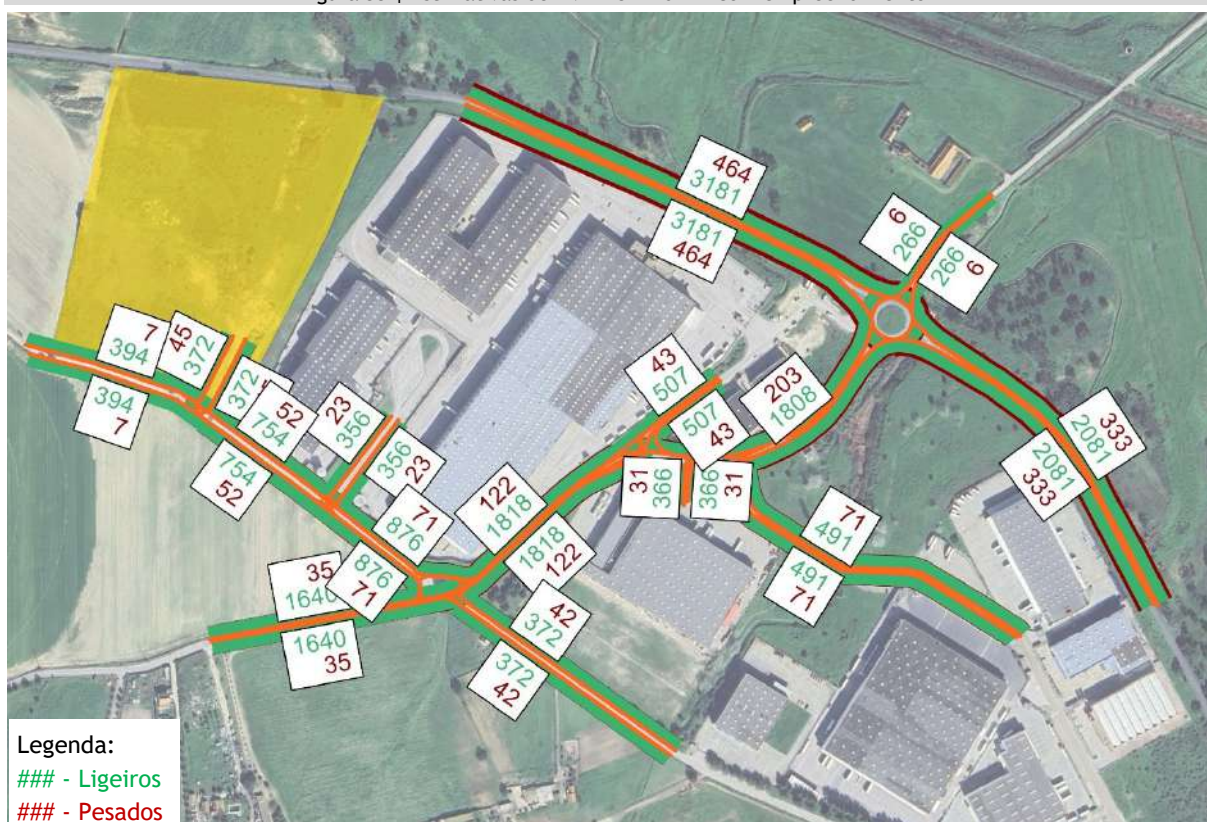


Fonte: Base Google Earth

Tabela 41 | Matriz O/D 2027: TMDA de ligeiros e pesados - com empreendimento

Nº / Nome da zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total
	EN118 Norte	Acesso Barroca	CM1006	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos III	R do Aceiro Norte	Acesso Garcias SA	R do Aceiro Sul	EN118 Sul	Empreendimento em estudo	
1 EN118 Norte	0	125	434	128	89	369	75	67	194	1975	189	3645
2 Acesso Barroca	125	0	44	6	6	25	0	0	0	60	6	272
3 CM1006	434	44	0	278	191	78	137	137	116	141	119	1675
4 Acessos empreendimentos I	128	6	278	0	19	11	16	14	28	36	14	550
5 Acessos empreendimentos I	89	6	191	19	0	9	16	14	17	25	11	397
6 Acessos empreendimentos III	369	25	78	11	9	0	0	0	3	67	0	562
7 R do Aceiro Norte	75	0	137	16	16	0	0	119	16	16	6	401
8 Acesso Garcias SA	67	0	137	14	14	0	119	0	14	14	0	379
9 R do Aceiro Sul	194	0	116	28	17	3	16	14	0	17	9	414
10 EN118 Sul	1975	60	141	36	25	67	16	14	17	0	63	2414
11 Empreendimento em estudo	189	6	119	14	11	0	6	0	9	63	0	417
Total	3645	272	1675	550	397	562	401	379	414	2414	417	11126

Figura 55 | Estimativas de TMDA em 2027 - com empreendimento

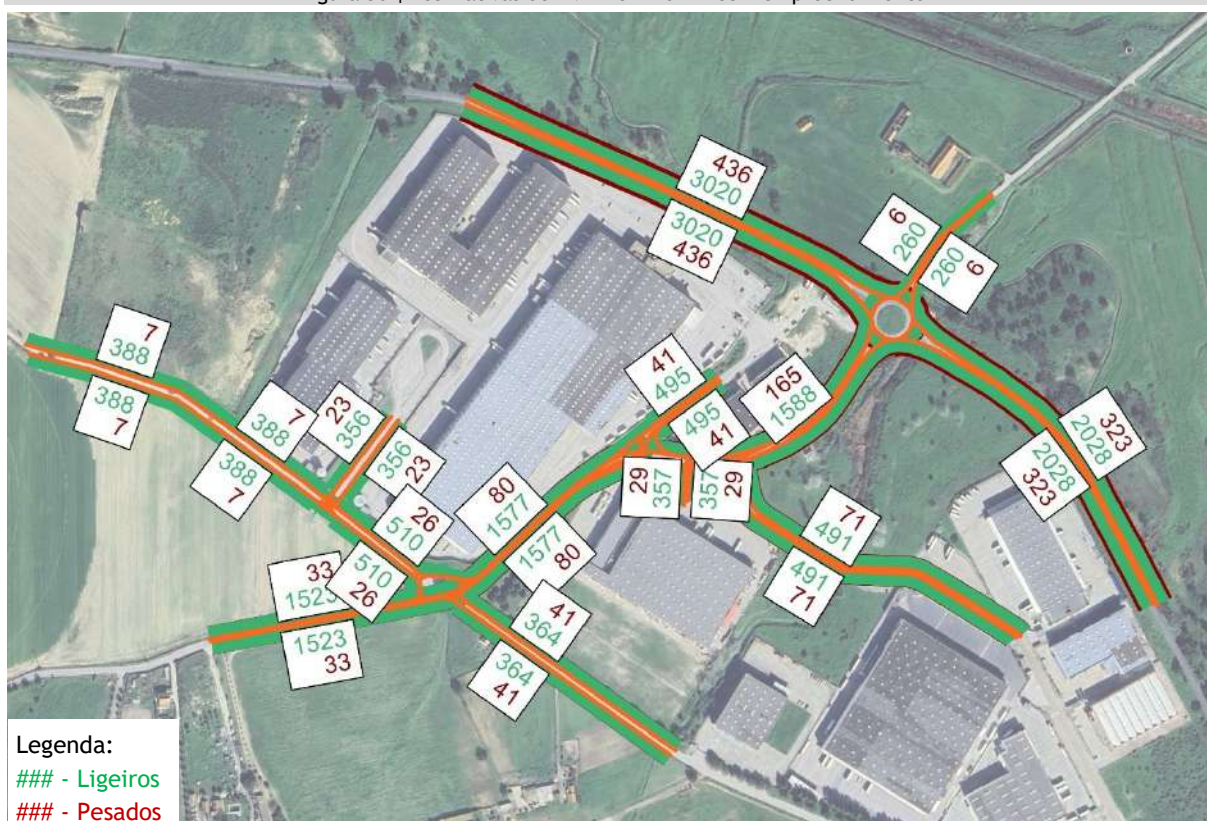


Fonte: Base Google Earth

Tabela 42 | Matriz O/D 2027: TMDA de ligeiros e pesados - sem empreendimento

Nº / Nome da zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
	EN 118 Norte	Acesso Barroca	CM 1006	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos III	R do Aceiro Norte	Acesso Garcias SA	R do Aceiro Sul	EN 118 Sul	
1 EN118 Norte	0	125	434	128	89	369	75	67	194	1975	3456
2 Acesso Barroca	125	0	44	6	6	25	0	0	0	60	266
3 CM1006	434	44	0	278	191	78	137	137	116	141	1556
4 Acessos empreendimentos I	128	6	278	0	19	11	16	14	28	36	536
5 Acessos empreendimentos I	89	6	191	19	0	9	16	14	17	25	386
6 Acessos empreendimentos III	369	25	78	11	9	0	0	0	3	67	562
7 R do Aceiro Norte	75	0	137	16	16	0	0	119	16	16	395
8 Acesso Garcias SA	67	0	137	14	14	0	119	0	14	14	379
9 R do Aceiro Sul	194	0	116	28	17	3	16	14	0	17	405
10 EN118 Sul	1975	60	141	36	25	67	16	14	17	0	2351
Total	3456	266	1556	536	386	562	395	379	405	2351	10292

Figura 56 | Estimativas de TMDA em 2027 - sem empreendimento



Fonte: Base Google Earth

Tabela 43 | Matriz O/D 2037: TMDA de ligeiros e pesados - com empreendimento

Nº / Nome da zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total
	EN118 Norte	Acesso Barroca	CM1006	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos III	R do Aceiro Norte	Acesso Garcias SA	R do Aceiro Sul	EN118 Sul	Empreendimento em estudo	
1 EN118 Norte	0	141	497	144	100	422	81	72	222	2260	189	4128
2 Acesso Barroca	141	0	47	6	6	25	0	0	0	72	6	303
3 CM1006	497	47	0	319	216	90	156	156	131	160	119	1891
4 Acessos empreendimentos I	144	6	319	0	19	11	16	14	30	42	14	615
5 Acessos empreendimentos I	100	6	216	19	0	9	16	14	19	28	11	438
6 Acessos empreendimentos III	422	25	90	11	9	0	0	0	3	75	0	635
7 R do Aceiro Norte	81	0	156	16	16	0	0	131	16	16	6	438
8 Acesso Garcias SA	72	0	156	14	14	0	131	0	14	14	0	415
9 R do Aceiro Sul	222	0	131	30	19	3	16	14	0	17	9	461
10 EN118 Sul	2260	72	160	42	28	75	16	14	17	0	63	2747
11 Empreendimento em estudo	189	6	119	14	11	0	6	0	9	63	0	417
Total	4128	303	1891	615	438	635	438	415	461	2747	417	12488

Figura 57 | Estimativas de TMDA em 2037 - com empreendimento

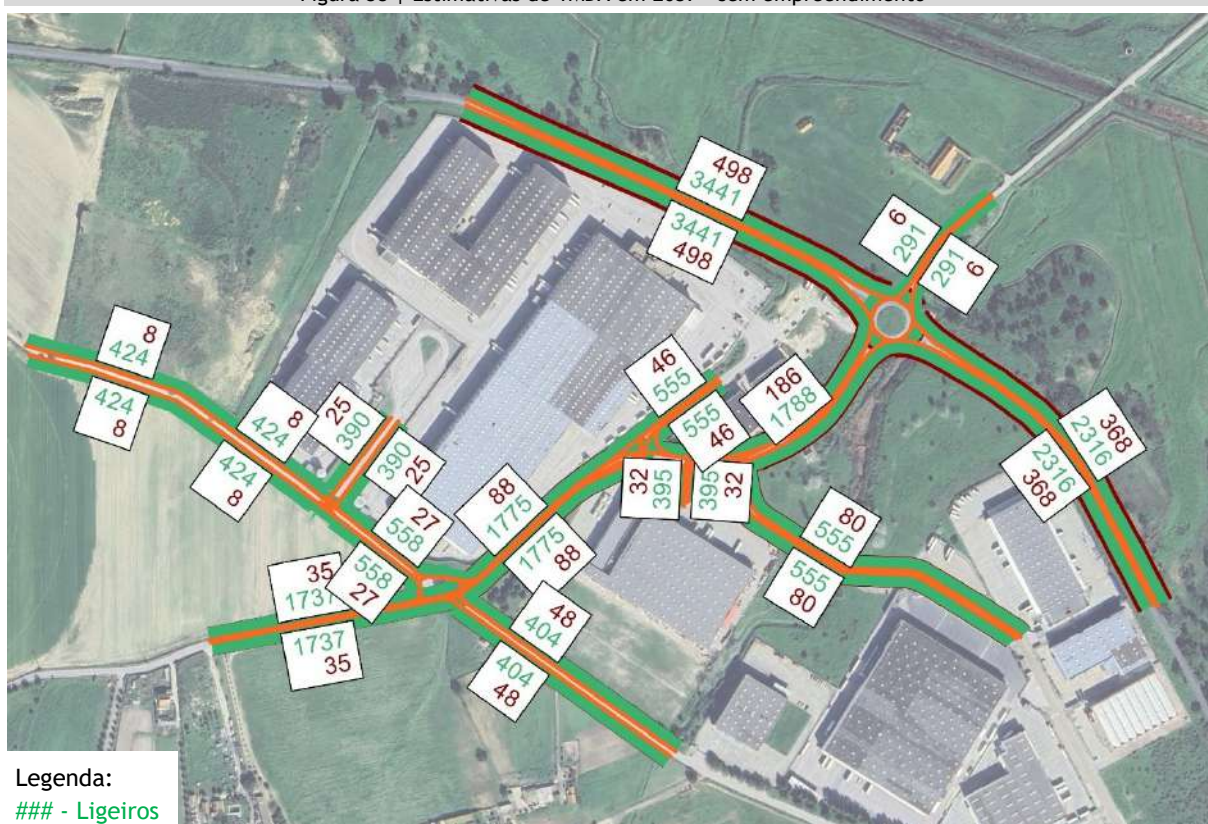


Fonte: Base Google Earth

Tabela 44 | Matriz O/D 2037: TMDA de ligeiros e pesados - sem empreendimento

Nº / Nome da zona	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Total
	EN118 Norte	Acesso Barroca	CM1006	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos I	Acessos empreendimentos III	R do Aceiro Norte	Acesso Garcias SA	R do Aceiro Sul	EN118 Sul	
1 EN118 Norte	0	141	497	144	100	422	81	72	222	2260	3939
2 Acesso Barroca	141	0	47	6	6	25	0	0	0	72	297
3 CM1006	497	47	0	319	216	90	156	156	131	160	1772
4 Acessos empreendimentos I	144	6	319	0	19	11	16	14	30	42	601
5 Acessos empreendimentos I	100	6	216	19	0	9	16	14	19	28	427
6 Acessos empreendimentos III	422	25	90	11	9	0	0	0	3	75	635
7 R do Aceiro Norte	81	0	156	16	16	0	0	131	16	16	432
8 Acesso Garcias SA	72	0	156	14	14	0	131	0	14	14	415
9 R do Aceiro Sul	222	0	131	30	19	3	16	14	0	17	452
10 EN118 Sul	2260	72	160	42	28	75	16	14	17	0	2684
Total	3939	297	1772	601	427	635	432	415	452	2684	11654

Figura 58 | Estimativas de TMDA em 2037 - sem empreendimento



Fonte: Base Google Earth

4.6 Estimativas de Tráfego Médio Horário

Para efeitos do cumprimento do DL n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, conjugado com o Decreto-Lei n.º 146/2006, de 31 de Julho, que transpõe a Diretiva n.º 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho, relativa à gestão do ruído ambiente, são estimados e apresentados neste capítulo os valores de tráfego médio horário no período diurno (07h-20h), do entardecer (20h-23h) e noturno (23h-07h) no cenário atual e nos cenários futuros *com empreendimento*.

Estes valores foram estimados com recurso aos valores obtidos nas contagens e na informação referente aos postos de recenseamento de tráfego 685/B, situado ao km 3,3 da Itinerário Complementar 03, e A042/A, situado ao Km 63,3 da Estrada Nacional 10, datados de 2005. A tabela seguinte apresenta os valores percentuais de tráfego considerados nos três períodos, por classe de veículos (ligeiros e pesados).

Tabela 45 | Valores percentuais de tráfego nos períodos diurno, entardecer e noturno

Classe	Diurno	Entardecer	Noturno	Dia Útil
Ligeiros	79,2%	9,2%	11,6%	78,4%
Pesados	80,0%	9,2%	10,8%	21,6%
Total	79,4%	9,2%	11,4%	100,0%

A percentagem de tráfego noturno da tabela anterior resultou diretamente da percentagem de tráfego noturno do posto da I.P. anteriormente referido, uma vez que corresponde ao mesmo número de horas contabilizadas (8 horas), diferindo apenas na hora inicial e final (noturno ruído - entre as 23h e as 07h; noturno I.P. - entre as 22h e as 6h).

Para apurar a percentagem do TMDA correspondente ao período do entardecer, foi determinada a percentagem correspondente a uma hora média no período do entardecer, a qual foi expandida para o período de 3 horas correspondente, com base na média entre:

✘ 60% da representatividade da Hora de Ponta no TMDA;

✘ Percentagem média de tráfego médio horário noturno.

As figuras seguintes apresentam os volumes de tráfego estimados na rede nos três períodos, com base no modelo de tráfego desenvolvido para as HPM-DU e HPM-DU do ano atual (2025), do ano base (2027) e do ano horizonte de projeto (2037).

Assim, os volumes de TMH nos diferentes períodos resultaram da multiplicação das percentagens da tabela anterior pelo TMDA calculado no capítulo anterior e na respetiva divisão pelo número de horas de cada período.

De seguida apresentam-se os volumes de tráfego, por classe de veículos, estimados na rede nos períodos acima referidos, com base no modelo de tráfego desenvolvido para a situação atual e futura *com empreendimento*.

Figura 59 | Estimativas de TMH no ano atual (2025) no período diurno

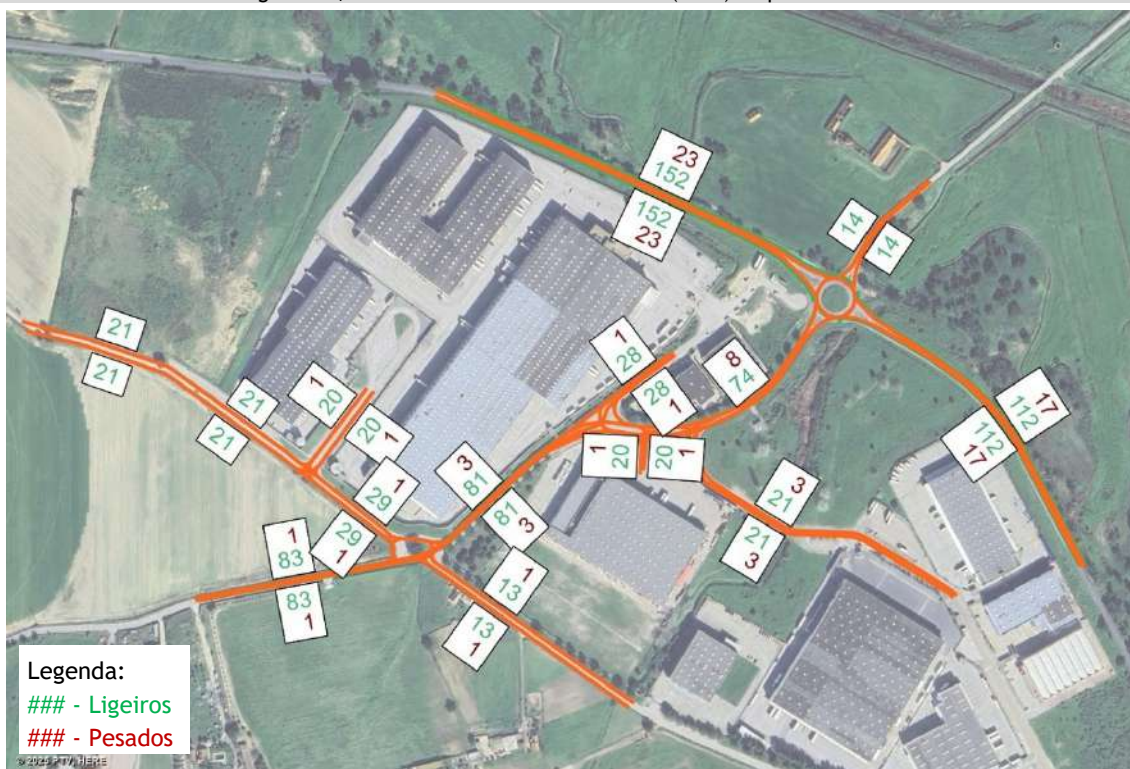


Figura 60 | Estimativas de TMH no ano atual (2025) no período do entardecer

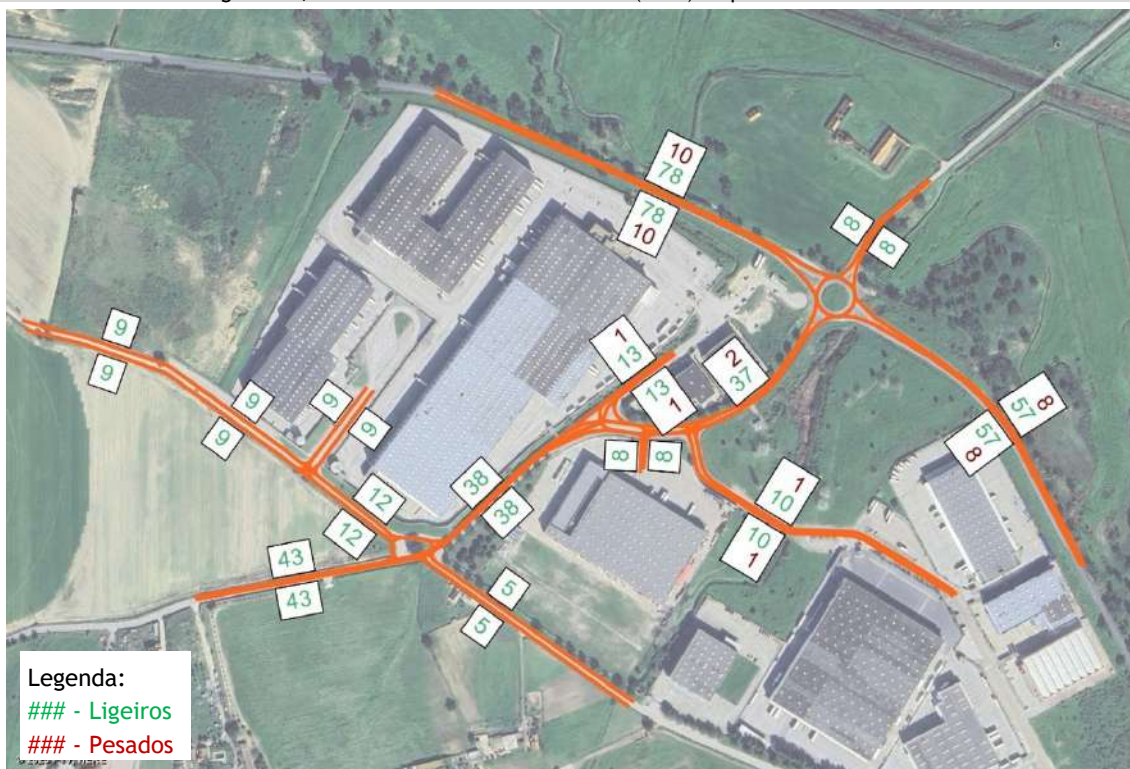
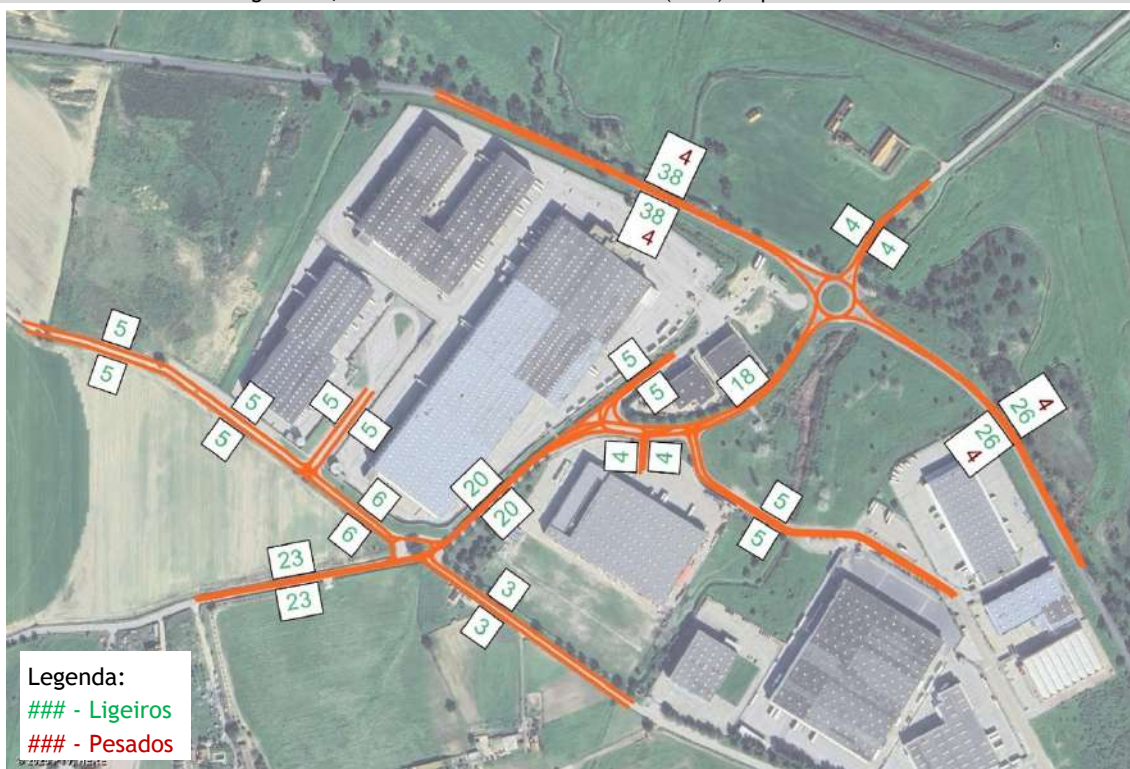


Figura 61 | Estimativas de TMH no ano atual (2025) no período noturno



Fonte: Base Google Earth

Figura 62 | Estimativas de TMH em 2027 no período diurno, com empreendimento



Fonte: Base Google Earth

Figura 63 | Estimativas de TMH em 2027 no período do entardecer, *com empreendimento*



Fonte: Base Google Earth

Figura 64 | Estimativas de TMH em 2027 no período noturno, *com empreendimento*



Fonte: Base Google Earth

Figura 65 | Estimativas de TMH em 2037 no período diurno, com empreendimento



Fonte: Base Google Earth

Figura 66 | Estimativas de TMH em 2037 no período do entardecer, com empreendimento



Fonte: Base Google Earth

Figura 67 | Estimativas de TMH em 2037 no período noturno, com empreendimento



Fonte: Base Google Earth

5 ESTACIONAMENTO

5.1 Oferta de Estacionamento

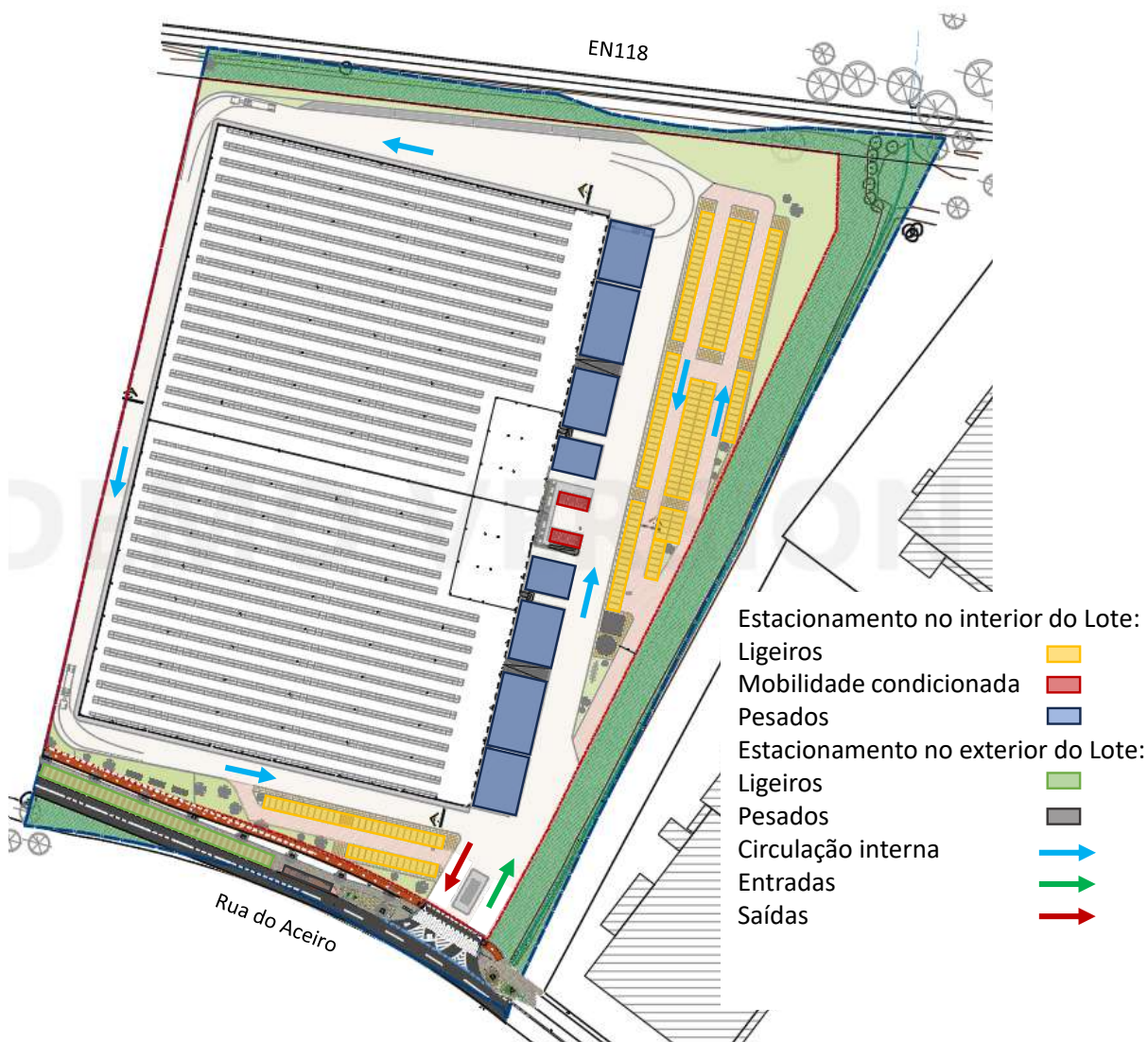
O projeto prevê uma oferta de estacionamento total de 311 lugares, no interior do lote 42 lugares para veículos pesados e 230 para veículos ligeiros, sendo 6 destinados a utilizadores com mobilidade condicionada, e no exterior do lote 38 lugares para veículos ligeiros e 1 lugar para veículos pesados.

Os lugares de estacionamento no interior do lote estarão organizados em módulos perpendiculares às vias de circulação e, no caso dos veículos ligeiros terão 2,5mx5,0m com exceção dos lugares de mobilidade condicionada que terão 2,5m de largura e uma faixa lateral de 1,0m. Os lugares para veículos pesados terão 3,8x18m.

As vias de circulação terão uma largura mínima de 6,0m.

A figura seguinte apresenta a oferta prevista para o loteamento e a circulação interna.

Figura 68 | Layout previsto para o estacionamento e circulação interna



(Fonte: Engimind em base Slefly)

5.2 Necessidades Legais de Estacionamento

De acordo com o estabelecido no Regulamento do Plano Diretor Municipal (PDM) de Alcochete, o empreendimento deverá cumprir os seguintes índices de estacionamento, especificados na SECÇÃO II Do estacionamento no artigo 63.º - Lugares de Estacionamento, número 3, alínea a):

Figura 69 | Extrato do Regulamento do PDM de Alcochete

SECÇÃO II	
Do estacionamento	
Artigo 63.º	
Âmbito e objectivo	
1 — A determinação do número mínimo de lugares de estacionamento público e privado, em função da área bruta de construção de habitação, comércio/serviços e indústria, far-se-á de acordo com os parâmetros constantes do presente artigo.	
2 — Nos espaços urbanos consolidados, com excepção do espaço UCA (núcleo antigo da vila de Alcochete), e nos espaços urbanizáveis de expansão:	
a) Habitação: 1,25 lugares/100 m ² ;	
b) Comércio/serviços: 2,5 lugares/100 m ² .	
3 — Nos espaços urbanizáveis industriais ou em estabelecimentos individualizados em qualquer classe de espaço, sem prejuízo de legislação especial aplicável:	
a) Indústria: 0,75 lugares/100 m ² (a distribuir por ligeiros e pesados);	
b) Comércio:	
Estabelecimentos de área inferior a 1000 m ² : 2 lugares/100 m ² ;	
Estabelecimentos de área entre 1000 m ² e 2500 m ² : 4 lugares/100 m ² ;	
Estabelecimentos de área superior a 2500 m ² : 6,5 lugares/100 m ² ;	
c) Serviços:	
Estabelecimentos de área inferior a 500 m ² : 3 lugares/100 m ² ;	
Estabelecimentos de área superior a 500 m ² : 5 lugares/100 m ² .	
4 — Para efeitos de dimensionamento da área do lugar de estacionamento em parques colectivos deve considerar-se:	
a) Veículo ligeiro (incluindo circulações):	
À superfície: 20 m ² ;	
Em estrutura edificada: 25 m ² ;	
b) Veículo pesado (incluindo circulações):	
À superfície: 75 m ² ;	
Em estrutura edificada: 130 m ² .	
5 — Sempre que se pretenda considerar estacionamento na faixa de rodagem (longitudinal), deve acrescer-se às larguras mínimas consideradas no artigo 62.º:	
a) Veículo ligeiro: 2,25 m;	
b) Veículo pesado: 4,50 m.	
6 — Em áreas não exclusivamente residenciais, dever-se-ão destinar a uso público (grátis ou não) 33 % da área de estacionamento afecta a habitação e indústria e 66 % da área de estacionamento afecta a comércio e serviços, com excepção de casos em que se verifique manifesta impossibilidade ou inconveniência para o espaço público.	
7 — Em intervenções nos espaços urbanos consolidados poder-se-á, em casos de manifesta impossibilidade ou inconveniência para o espaço público, dispensar o cumprimento do presente artigo, devendo, contudo, aplicar-se como mínimo 50 % dos valores indicados.	

Assim sendo, tendo em consideração os usos e áreas previstos para o empreendimento, obtêm-se os mínimos legais que se apresentam de seguida

Tabela 46 | Mínimos legais de estacionamento (PDM Alcochete)

Regulamento	Uso	ABC (m ²)	Índice	N.º lugares necessários
PDM - Alcochete	Armazéns	37.543	0,75 lug / 100 m ² da ABC	282

Deste modo, obtêm-se uma necessidade legal total de 282 lugares a distribuir entre ligeiros e pesados, pelo que a dotação total prevista de 311 lugares é suficiente para satisfazer as necessidades definidas em sede do PDM.

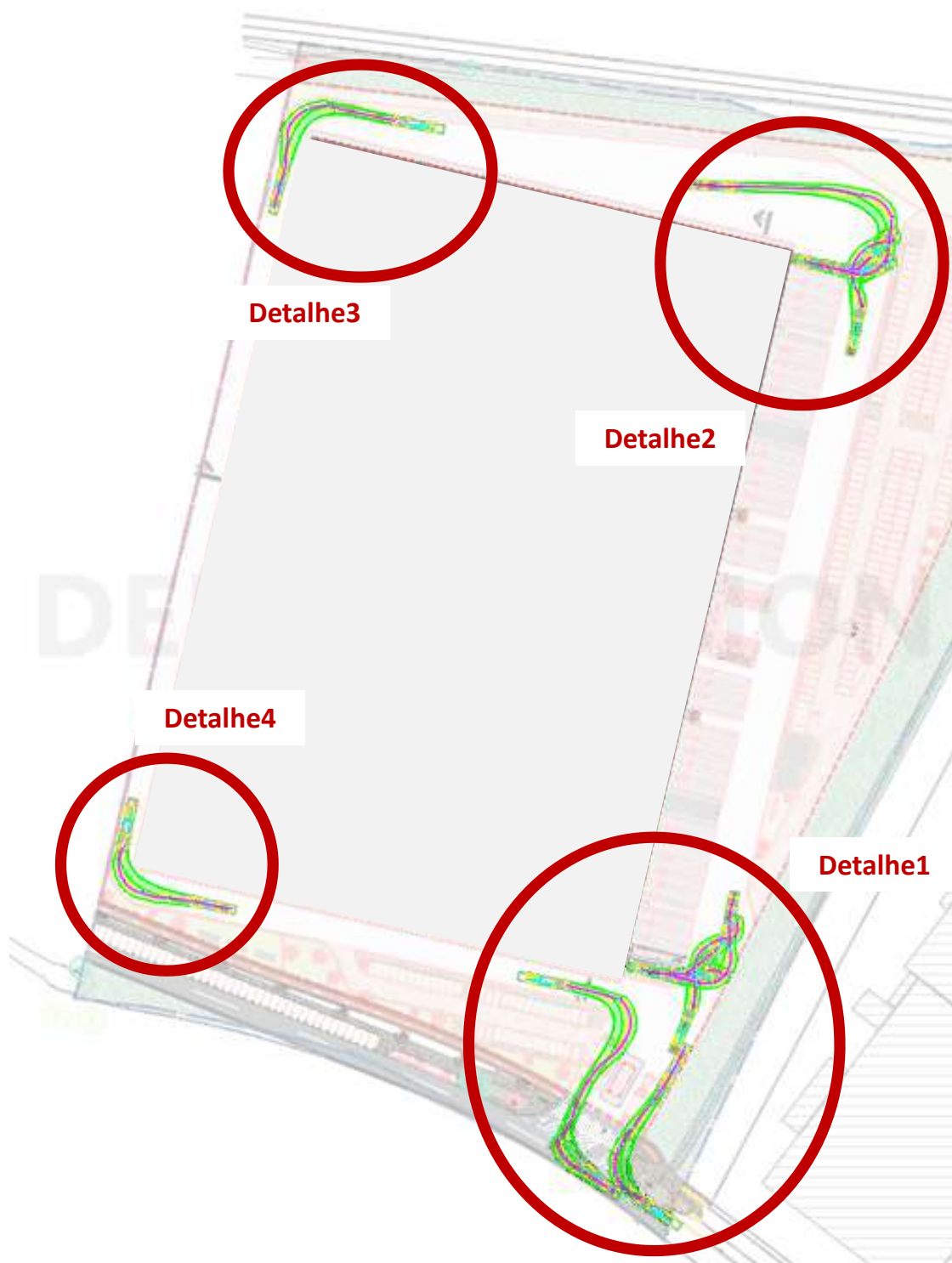
Importa ainda mencionar o decreto-lei n.º 163/2006, o qual define que o número de lugares reservados para veículos em que um dos ocupantes seja uma pessoa com mobilidade condicionada deve ser de 4 lugares em espaços de estacionamento com uma lotação compreendida entre 101 e 500 lugares, verificando-se que os 6 lugares disponibilizados excedem as necessidades legais.

5.3 Operações de Cargas e Descargas

O projeto de arquitetura prevê a circulação de viaturas pesadas para cargas e descargas do empreendimento. O acesso das viaturas pesadas será efetuado, tal como para os ligeiros, através da Rua do Aceiro.

A figura seguinte apresenta a simulação do percurso dos veículos pesados, para um veículo com 16,5m de comprimento.

Figura 70 | Simulação do percurso de um veículo pesado



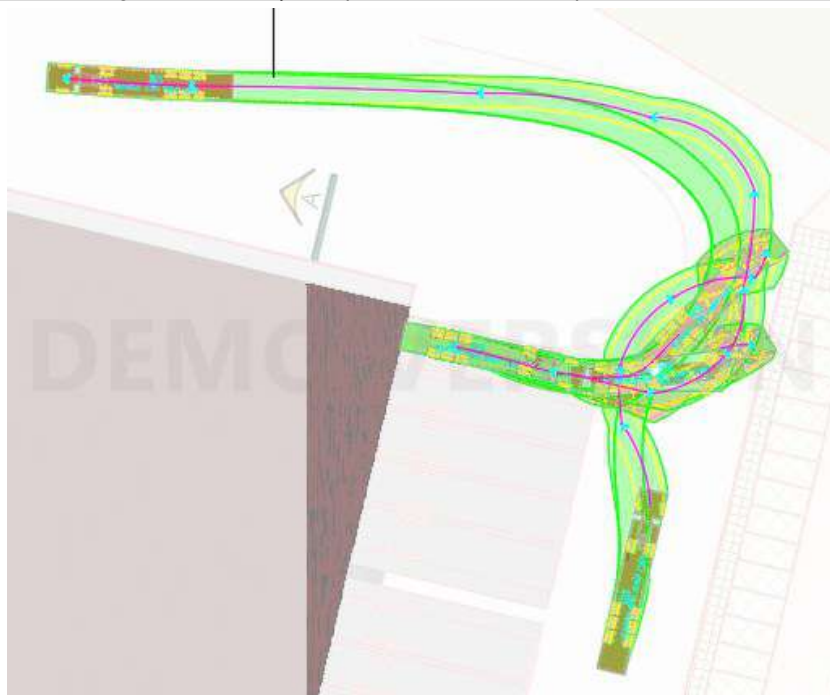
(Fonte: Engimind em base Slefly)

Figura 71 | Simulação do percurso de um veículo pesado - Detalhe1



(Fonte: Engimind em base Slefly)

Figura 72 | Simulação do percurso de um veículo pesado - Detalhe2



(Fonte: Engimind em base Slefty)

Figura 73 | Simulação do percurso de um veículo pesado - Detalhe3



(Fonte: Engimind em base Slefty)

6 ACESSIBILIDADE EM TRANSPORTE COLETIVO

A zona onde se irá localizar o empreendimento, encontra-se atualmente servida pela Carreira 4504 dos serviços rodoviários da operada *Carris Metropolitana*, com paragem situada a cerca de 1000 metros do futuro empreendimento, como se apresenta na figura seguinte.

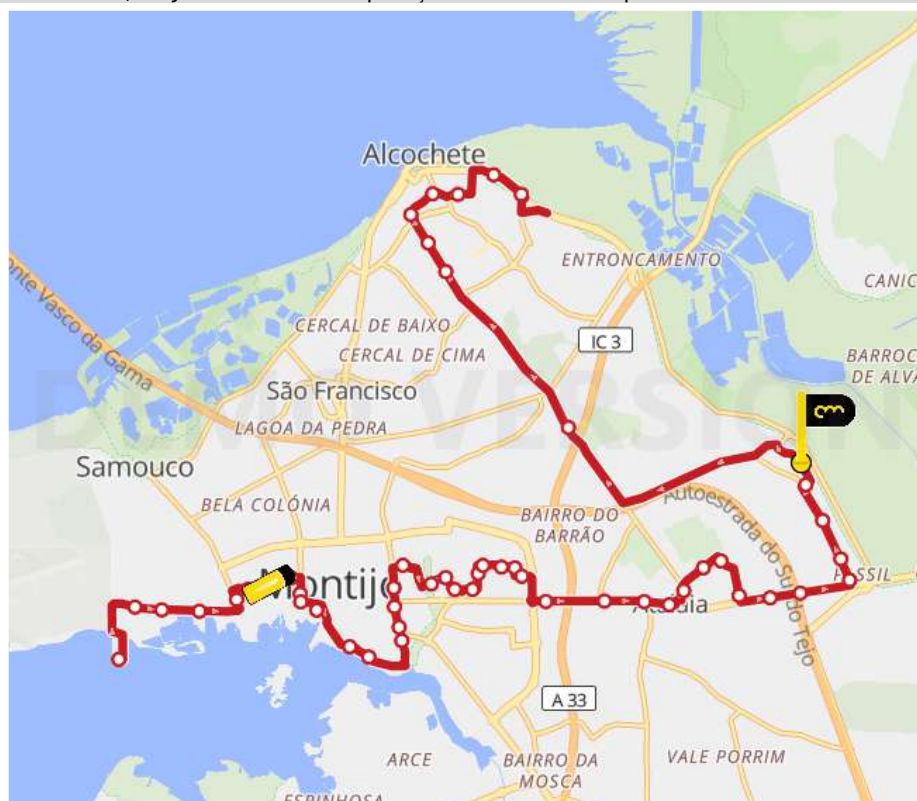
Figura 75 | Localização das paragens de transporte rodoviário coletivo



Fonte: Base Google Earth

De seguida, são apresentados o horário e o trajeto da carreira existente na zona em estudo.

Tabela 47 | Trajeto e Período de exploração e intervalo entre partidas da carreira rodoviária

**Zona Industrial do Passil P2** ↗

Alcochete #010175

Horários planeados nesta paragem:

Hora	07	08	09	10	11	12	13	15	16	17	18	19	20	21	22
Min.	35	05	05	05	05	05	05	05	35	35	05	05	05	05	05
	55	35	35				35				35	35	35		
23 00															
05 20															

Fonte: <https://www.carrismetropolitana.pt/>

Conforme se pode observar, a envolvente direta ao futuro empreendimento encontra-se servida por transportes coletivos, no entanto a paragem mais próxima situa-se a cerca de 1000 metros, sendo de prever que a repartição modal venha a ser bastante favorável ao transporte individual, dada a existência de boas condições de circulação em transporte individual, a disponibilidade de estacionamento no interior do lote e a preferência pessoal para a realização de deslocações em transporte individual.

7 CONCLUSÕES

Este estudo teve como principal objetivo a determinação dos impactes de tráfego associados ao loteamento industrial que se irá localizar junto à EN118 e à Rua do Aceiro, na freguesia de Alcochete, concelho de Alcochete.

De acordo com o projeto de arquitetura, a intervenção proposta consiste na construção de um armazém, com área bruta total de construção de 37.543 m².

O projeto prevê uma oferta de estacionamento total de 311 lugares, no interior do lote 42 lugares para veículos pesados e 230 para veículos ligeiros, sendo 6 destinados a utilizadores com mobilidade condicionada, e no exterior do lote 38 lugares para veículos ligeiros e 1 lugar para veículos pesados.

O estudo foi elaborado tendo em conta as alterações de procura previsíveis na rede, principalmente no que se refere ao tráfego gerado diariamente pelas funções a instalar no empreendimento, considerando ainda o crescimento tendencial de tráfego.

Na avaliação das acessibilidades analisaram-se os períodos mais críticos em termos de procura de tráfego, ou seja, a hora de ponta da manhã de um dia útil (HPM-DU) e hora de ponta da tarde de um dia útil (HPT-DU), tendo sido considerados o ano atual (2025), ano base ou ano de funcionamento (2027) e o ano horizonte de projeto (2037) para os cenários *sem e com* empreendimento.

Estima-se que o empreendimento em estudo venha a ter uma geração de 55 veículos a entrar e 16 veículos a sair na HPM-DU e uma geração de 21 veículos a entrar e 53 veículos a sair na HPT-DU da rede viária envolvente.

Uma vez determinadas as matrizes de procura atual e futura, avaliou-se o desempenho da rede viária, tendo sido determinando o nível de serviço nas principais interseções localizadas na área de influência direta do futuro empreendimento.

Sobressaem como principais conclusões da análise às condições de circulação, que se estimam muito boas condições de circulação em todos os nós, com níveis de serviço iguais a “A” ou “B” em todos os anos e cenários analisados, com elevadas capacidades de reserva e tempos de atrasos baixos.

Na análise da secção da EN118 estima-se atualmente nível de serviço “D” prevendo-se nos cenários futuros a manutenção das condições de circulação.

De acordo com o estabelecido no PDM de Alcochete são necessários 282 lugares a distribuir entre ligeiros e pesados, pelo que a dotação total prevista de 311 lugares é suficiente para satisfazer as necessidades definidas em sede do PDM.

Por último, no que diz respeito à acessibilidade em transporte coletivo, é de referir que na envolvente ao empreendimento existe uma paragem de autocarro, mas que se localiza a cerca de 1000 metros, sendo de prever que a repartição modal venha a ser bastante favorável ao transporte individual, dada a existência de boas condições de circulação em transporte individual, a disponibilidade de estacionamento no interior do lote e a preferência pessoal para a realização de deslocações em transporte individual.

Das análises realizadas e considerando os pressupostos admitidos neste estudo, conclui-se que o tráfego gerado pelo empreendimento não será suscetível de gerar impactos significativos nas condições de circulação verificadas atualmente.



15 de dezembro de 2025
Engimind Consultores, Lda.



Av. Defensores de Chaves, n.º 52, 3.º piso Tel: 21 797 71 75
1000-120 Lisboa Fax: 21 797 71 79
www.engimind.com



Estudo Hidrológico



ESTUDO HIDROLÓGICO

Memória descritiva e justificativa

Rev. Nº	Data	Descrição	Projeto	Verif.	Aprovação
00	13/01/2025	Primeiro documento	AKB	EG	PM
01	30/01/2025	Revisão	AKB	EG	PM
02	26/02/2025	Revisão texto	AKB	EG	PM

Índice

1	INTRODUÇÃO	4
2	HIDROLOGIA.....	5
2.1	PERÍODO DE RETORNO	5
2.2	CARACTERIZAÇÃO DA BACIA HIDROGRÁFICA.....	5
2.2.1	<i>Localização</i>	<i>5</i>
2.2.2	<i>Descrição da bacia hidrográfica</i>	<i>5</i>
2.3	NÚMERO DA CURVA DE ESCOAMENTO	6
2.4	TEMPO DE CONCENTRAÇÃO	6
2.5	INTENSIDADE DE PRECIPITAÇÃO	7
2.6	CÁLCULO DO CAUDAL DE PONTA DA CHEIA	9
2.6.1	<i>Método racional</i>	<i>9</i>
2.6.2	<i>Cálculo de hidrograma afluente</i>	<i>10</i>
3	HIDRÁULICA	13
3.1	INTRODUÇÃO	13
3.2	MODELAÇÃO HIDRÁULICA	13
3.3	VERIFICAÇÃO DO FUNCIONAMENTO DA PH	16
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	19

1 INTRODUÇÃO

Apresenta-se a Memória Descritiva relativa ao estudo hidrológico-hidráulico de uma pequena linha de água que atravessa um lote industrial/logístico adjacente, para Sul, à EN 118, em Alcochete – inserido no Parque Logístico do Passil.

1. proceder à determinação do caudal de ponta de cheia da cheia centenária da linha de água; e
2. estimar as características do escoamento do caudal centenário ao atravessar o lote.

Foi utilizado neste âmbito o levantamento topográfico da zona de intervenção, à escala 1:500, datado de Fevereiro de 2024.

2 HIDROLOGIA

2.1 PERÍODO DE RETORNO

O período de retorno fixado para a análise hidrológica foi de 100 anos.

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA BACIA HIDROGRÁFICA

2.2.1 Localização

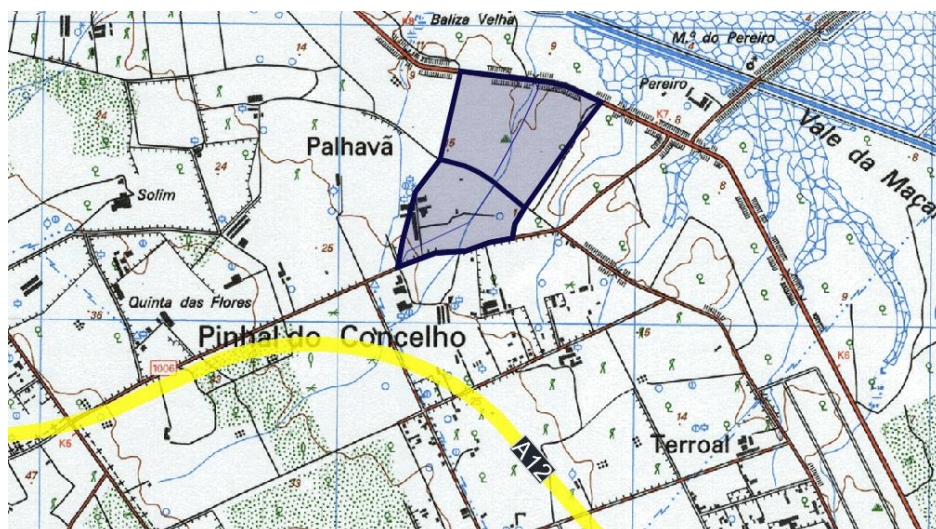
A linha de água em causa corresponde a uma pequena sub-bacia afluenta da margem esquerda da Vala do Passil, que é por sua vez um afluente da margem esquerda da Vala Amieira e esta um afluente directo da margem esquerda do rio Tejo.

A bacia hidrográfica desta linha de água situa-se na freguesia e concelho de Alcochete.

2.2.2 Descrição da bacia hidrográfica

A linha de água em estudo atravessa um lote que estará inserido numa área industrial/logística (Parque Logístico do Passil), situado entre a EN118 e a Rua do Aceiro e sua continuação. A bacia original viria desde a elevação da Sr.^a da Atalaia, mas com a divisão do território em quintas muradas a área drenada reduziu-se significativamente. O percurso da antiga linha de água foi também interceptado pela construção da autoestrada A12 e é ainda desviado pela vala de drenagem executada ao longo da estrada que liga a Rua do Aceiro à EM502, na zona do Pinhal do Concelho. Assim, considerou-se que a bacia drenante actual desta linha de água se estende até à referida estrada, drenando uma superfície maioritariamente ocupada por explorações agrícolas.

Na Figura seguinte mostra-se a delineação da bacia hidrográfica afluenta ao lote sobre carta militar:



Bacia hidrográfica afluente sobre extracto da carta militar n.º 432 à escala 1:25000 do IGeoE

No Quadro seguinte lista-se as principais características das bacias dominadas nas secções de montante e de jusante do trecho da linha de água que atravessa o lote:

secção	montante	jusante
área (A)	0,092 km ²	0,238 km ²
comprimento talvegue (L)	0,429 km	0,799 km
cota máxima	22	22
cota mínima	11	4
desnível (Δh)	11 m	19 m
altura média (H)	6 m	9 m
declive médio (J)	0,0256 m/m	0,0231 m/m

2.3 NÚMERO DA CURVA DE ESCOAMENTO

No presente trabalho o número do escoamento (CN) foi calculado a partir da carta disponibilizada no site do SNIRH com a distribuição nacional dos números de escoamento (SNIRH, Julho 2009) (para condições prévias de humedecimento do solo AMC II).

Essa carta foi sobreposta sobre a bacia hidrográfica em estudo e, medindo as áreas correspondentes a cada valor, foi possível ponderar o seu CN.

A conversão do CN para o limite superior (AMC III, supondo que o solo se encontra com condições antecedentes mais húmidas) foi feita utilizando a expressão:

$$CN_{AMC\ III} = 23CN_{AMC\ II} / (10 + 0,13CN_{AMC\ II})$$

Assim, foi definido um CN para a bacia da linha de água de 79.

2.4 TEMPO DE CONCENTRAÇÃO

O tempo de concentração foi calculado usando as fórmulas de Giandotti, Temez, Kirpich, David, Ventura, Chow, NERC (Natural Environment Research Council) e SCS (Soil Conservation Service).

No Quadro seguinte mostra-se as fórmulas utilizadas e os resultados obtidos no cálculo do tempo de concentração da bacia:

fórmula	tc (min)
---------	----------

		montante	jusante
Giandotti	$tc = (4.A^{0.5} + 1.5L) / (0.8H^{0.5}) * 60$	59	78
Temez	$tc = (0.3.(L / J^{0.25})^{0.76}) * 60$	19	31
Kirpich	$tc = (0.0663L^{1.155} / (\Delta h / 1000)^{0.385}) * 60$	9	14
Ventura	$tc = 240.(A.L / \Delta h)^{0.5}$	14	24
Chow	$tc = (0.8733.(L / (J * 1000)^{0.5})^{0.64}) * 60$	11	17
NERC	$tc = (2.8.(L / (d_{10:85})^{0.5})^{0.47}) * 60$	53	72
SCS	$tc = 100.L^{0.8}.(1000/CN-9)^{0.7} / (1900.(Jx100)^{0.5})$	27	48
	adoptado	25	38

Sendo: tc (min), o tempo de concentração da bacia; A (km²), a área da bacia hidrográfica; L (km), o comprimento da linha de água principal; J (m/m), o declive médio do curso de água principal; Δ h (m), diferença de cotas entre as extremidades; e d_{10:85} o declive entre 10 e 85% do comprimento do curso de água principal (m/km). Na fórmula do SCS o comprimento L entra em pés e CN é o número do escoamento.

Foram adoptados tempos de concentração iguais à média, excluindo máximo e mínimo, dos valores calculados utilizando as fórmulas acima indicadas.

2.5 INTENSIDADE DE PRECIPITAÇÃO

No cálculo das intensidades de precipitação de projecto foram usadas as curvas intensidade-duração-frequência (IDF) determinadas em BRANDÃO et al (2001)¹, relativas ao posto udométrico de São Julião do Tojal (20C/01).

A intensidade de precipitação (I, mm/h) é calculada utilizando uma lei de potência do tipo

$$I = at^b$$

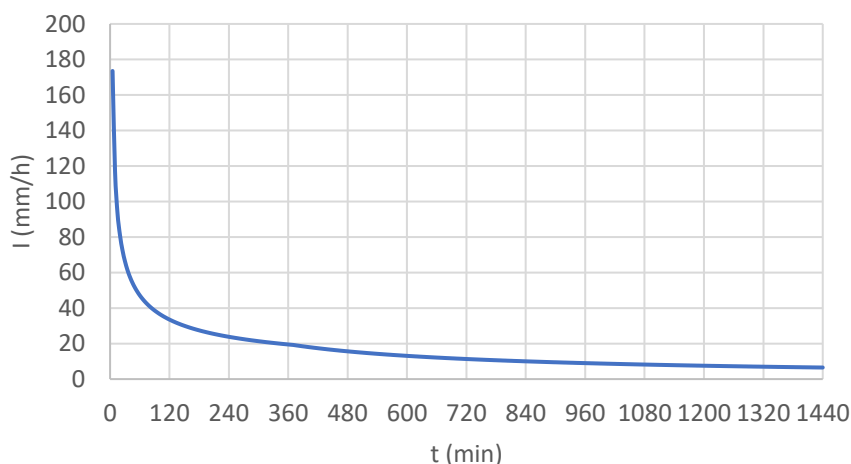
sendo a e b parâmetros dependentes do período de retorno. O cálculo foi feito utilizando t=tc, o tempo de concentração acima adoptado.

Mostra-se, no Quadro seguinte, as intensidades de precipitação com 100 anos de período de retorno calculadas utilizando as curvas IDF indicadas:

¹ BRANDÃO, C., RODRIGUES, R. e COSTA, J. P. da (2001), "Análise de fenómenos extremos. Precipitações intensas em Portugal continental", Direcção dos Serviços de Recursos Hídricos, Lisboa.

bacia	IDF	a (-)	b (-)	t (min)	I (mm/h)
montante	S. Julião Tojal (20C/01)	355,32	-0,493	25	72,87
jusante				38	58,72

Na Figura seguinte mostra-se a curva IDF do posto de S. Julião do Tojal, para chuvas com durações de 5 minutos a 24 horas com 100 anos de período de retorno:



Curva IDF com período de retorno 100 anos do posto de S. Julião do Tojal

2.6 CÁLCULO DO CAUDAL DE PONTA DA CHEIA

2.6.1 Método racional

Dada a relativamente pequena dimensão da bacia hidrográfica em estudo, o cálculo de caudais de ponta de cheia foi feito usando a fórmula racional:

$$Q = C.I.A/3,6$$

onde Q (m³/s) é o caudal, C é o coeficiente de escoamento, I (mm/h) a intensidade de precipitação e A (km²) a área da bacia.

O coeficiente de escoamento considerado no cálculo foi C=0,5, considerando-se que a bacia está ocupada principalmente por áreas cultivadas, com declives entre 2% e 7%. No caso da bacia de jusante, fez-se a estimativa de caudal nas situações existente (1) e futura (2), considerando a impermeabilização de parte da bacia.

bacia	C	I (mm/h)	A (km ²)	Q (m ³ /s)
montante	0,50	72,87	0,09	0,93
jusante (1)	0,50	58,72	0,24	1,94
jusante (2)	0,73	57,78	0,24	2,79

2.6.2 Cálculo de hidrograma afluente

Fez-se também o cálculo de um hidrograma afluente à secção de montante do lote em estudo usando o método do hidrograma unitário do Soil Conservation Service (SCS). Para tal, usou-se um hietograma de projecto, obtido recorrendo ao modelo do hietograma de blocos alternados (neste caso com 12 blocos), sendo a precipitação de cada bloco calculada através da aplicação da curva IDF do posto de São Julião do Tojal (20C/01) (ver 2.5).

O hietograma propriamente dito é construído usando

$$P_n = P_n(t) - P_{n-1}(t)$$

em que P_n (mm) corresponde à precipitação do bloco n e $P(t)$ à precipitação com duração t .

Os blocos de precipitação são então organizados dispondo o bloco com maior precipitação no centro do hietograma e os restantes blocos dispostos, por ordem decrescente, alternadamente à direita e à esquerda do bloco central.

Na definição do hietograma de precipitação efectiva foi usado o método do SCS², usando as expressões

$$F_a = S.(P - I_a) / (P - I_a - S), \text{ para } P \geq I_a$$

$$S = 25400/CN - 2540$$

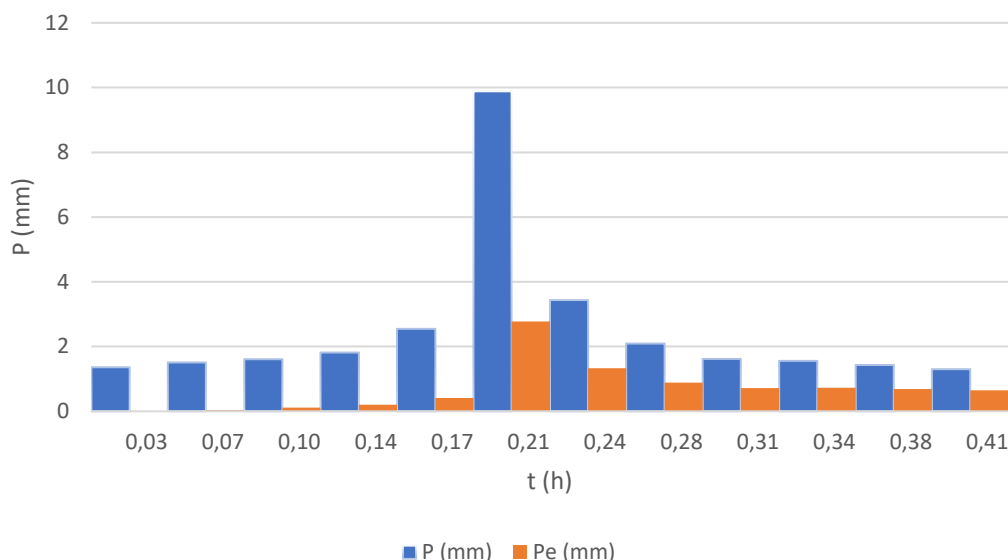
$$P_e = P - I_a - F_a$$

onde: F_a (mm), representa as perdas; S (mm), a retenção máxima potencial; P (mm), a precipitação; P_e (mm), a precipitação efectiva; e I_a (mm), as perdas iniciais, estimadas usando a fórmula proposta por NUNES CORREIA (1984):

$$I_a = (0.18069CN^2 - 36.1382CN + 1806.91) / (0.08052CN + 1 - 8.052)$$

² CHOW, V.T. et al (1988), "Applied Hydrology", McGraw-Hill (cap. 5.5).

Na Figura seguinte mostra-se o hietograma de precipitação efectiva obtido:

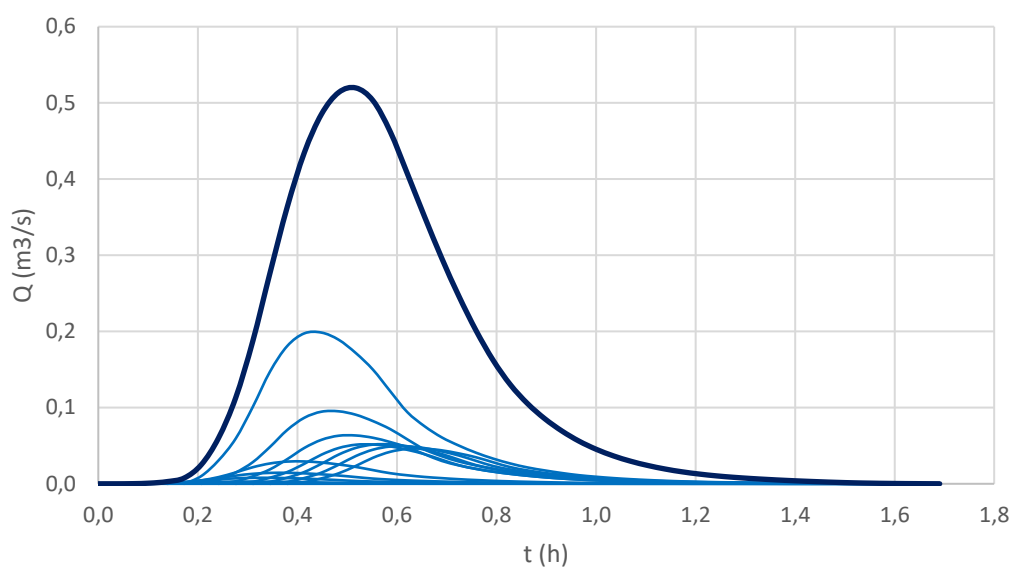


Hietograma de precipitação efectiva com TR100

O Quadro seguinte sintetiza os valores calculados na construção do hietograma de precipitação efectiva:

t (h)	I (mm/h)	P (mm)	ΔP (mm)	#	ΔP (mm)	Pac (mm)	Ia (mm)	Fa (mm)	Pe,ac (mm)	Pe (mm)
0,03	286,58	9,88	9,88	11	1,36	1,36	1,17	0,19	0,00	0,00
0,07	193,17	13,33	3,44	9	1,51	2,87	1,17	1,66	0,04	0,04
0,10	153,36	15,87	2,54	7	1,61	4,48	1,17	3,16	0,15	0,11
0,14	130,20	17,96	2,09	5	1,81	6,29	1,17	4,77	0,35	0,20
0,17	114,67	19,78	1,81	3	2,54	8,84	1,17	6,90	0,76	0,41
0,21	103,37	21,39	1,62	1	9,88	18,72	1,17	14,01	3,54	2,78
0,24	95,06	22,95	1,56	2	3,44	22,16	1,17	16,12	4,87	1,33
0,28	89,00	24,56	1,61	4	2,09	24,26	1,17	17,33	5,75	0,89
0,31	83,98	26,07	1,51	6	1,62	25,87	1,17	18,23	6,47	0,72
0,34	79,72	27,50	1,43	8	1,56	27,43	1,17	19,06	7,20	0,72
0,38	76,06	28,86	1,36	10	1,43	28,86	1,17	19,80	7,89	0,69
0,41	72,87	30,16	1,30	12	1,30	30,16	1,17	20,46	8,53	0,64

O hidrograma foi obtido por convolução de cada bloco de precipitação efectiva com os parâmetros do hidrograma unitário, de forma sequencial e desfasada, distribuindo os blocos de precipitação, pela ordem que estão no hietograma, uniformemente dentro do tempo de concentração. Desta forma obtém-se um conjunto de hidrogramas a partir dos quais se pode gerar, pelos princípios da sobreposição e da proporcionalidade, o hidrograma final de projecto. Na Figura seguinte mostra-se o resultado gráfico deste processo:



Cálculo do hidrograma afluente com TR100

3 HIDRÁULICA

3.1 INTRODUÇÃO

No presente âmbito foi feita uma análise do escoamento através do lote recorrendo ao software HEC RAS (River Analysis System), do U.S. Army Corps of Engineers, tendo sido utilizada a versão 6.5, de Fevereiro de 2024. O software é de uso livre.

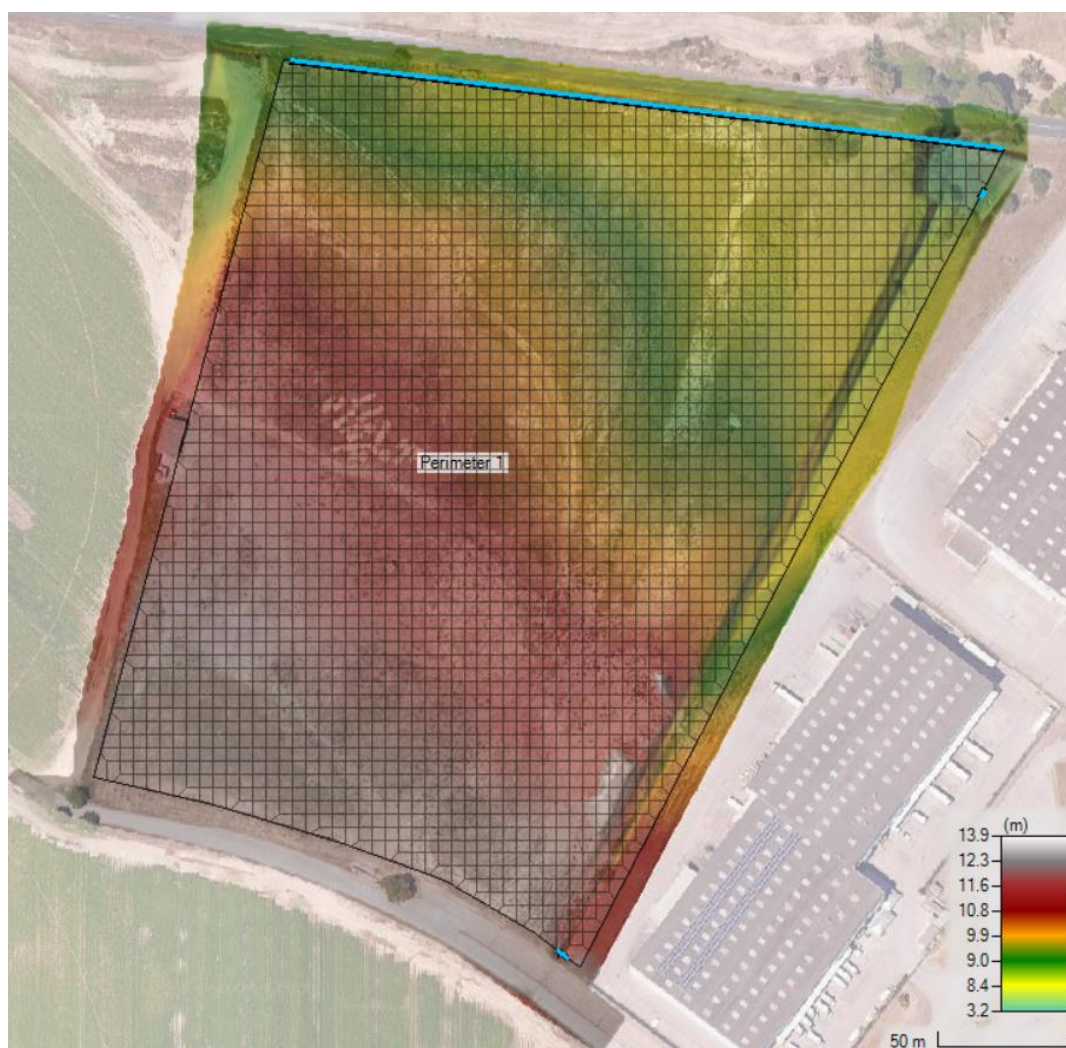
O método adoptado inicialmente para fazer a simulação hidráulica dos escoamentos e obter as respectivas alturas e velocidades foi a introdução de um hietograma de precipitação efectiva como condição de fronteira de toda a área de estudo, acrescentando hidrogramas de cheia em condições de fronteira adicionais nas secções de entrada de caudais provenientes do exterior. Esta análise foi feita para o terreno na sua situação presente.

Numa segunda fase, estudou-se de forma mais aprofundada o funcionamento da PH de jusante sob a EN118, considerando que os caudais aí afluentes já entram em linha de conta com uma impermeabilização parcial do lote.

3.2 MODELAÇÃO HIDRÁULICA

Foi criado um modelo digital do terreno a partir da topografia disponível, sobre o qual foi definida a geometria do modelo hidráulico. Esta consiste numa área onde foi criada uma malha de cálculo com células 5x5m, num total de 2780 células.

Definiram-se as condições de fronteira, nomeadamente o hidrograma afluente e o hietograma de precipitação efectiva calculados em 2.6.2. Foi ainda estimado um hidrograma para simular a descarga pluvial existente na zona de jusante, proveniente dos lotes vizinhos (e da qual, nesta fase, não foi possível obter mais dados). Como condição de fronteira de saída estimou-se a curva de vazão da zona de saída (PH sob a EN118).

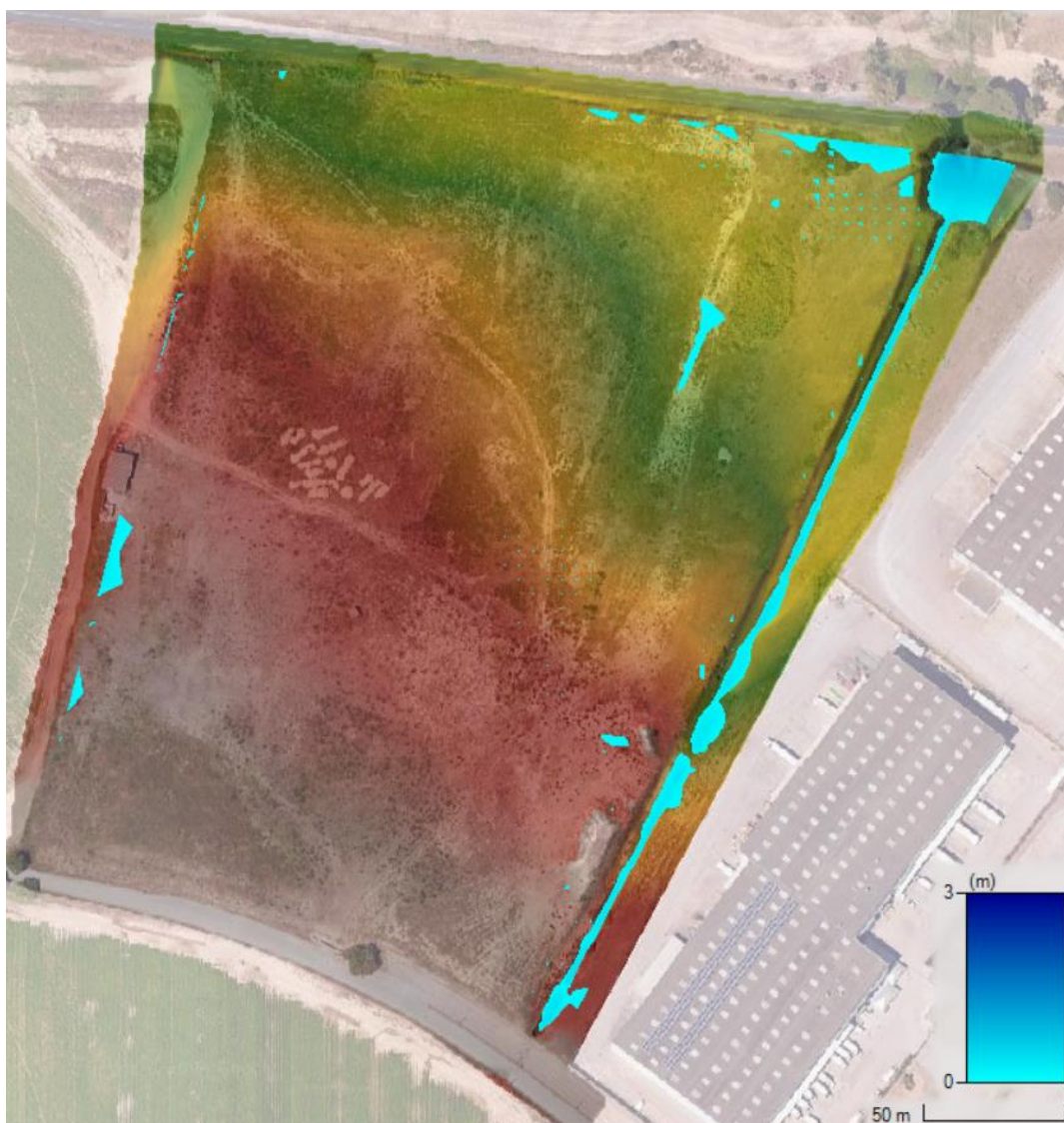


Geometria do modelo hidráulico no HEC-RAS – Situação Atual

Foi considerado um coeficiente de rugosidade de Manning de $0,04 \text{ s/m}^{1/3}$.

O passo de cálculo foi adoptado de forma a cumprir a condição $\Delta t \leq C \cdot \Delta x / 1,5v$, onde C é o número de Courant, dado pela expressão $C = vw \cdot \Delta t / \Delta x$. vw (m/s) é a celeridade da onda de cheia, que se pode aproximar a $1,5x$ a velocidade média do escoamento. Δt (s) é o passo de cálculo e Δx (m) o tamanho da célula. Os valores de C deverão andar próximos da unidade. No presente caso activámos a opção “Adjust Time Step Based on Courant”, fazendo variar o passo de cálculo conforme a velocidade do escoamento simulado.

Os resultados obtidos na simulação do escoamento com 100 anos de período e retorno são os que se mostram na Figura seguinte:



Resultado da simulação hidráulica. Profundidades máximas do escoamento – Situação atual

Neste exercício estimaram-se profundidades máximas ligeiramente superiores a 1 m, na zona de jusante. Esta modelação, no entanto, não entra em linha de conta com o “layout” futuro do lote. No capítulo seguinte aprofunda-se a análise, utilizando uma metodologia que considera a estimativa de afluências na situação futura, com impermeabilização parcial do lote.

3.3 VERIFICAÇÃO DO FUNCIONAMENTO DA PH

A metodologia utilizada no dimensionamento e verificação da PH foi a do U.S. Department of Transportation³. De uma forma resumida, o método determina que se efectue o cálculo da altura de água a montante (H_w) supondo controlo à entrada (função do caudal, diâmetro, tipo de entrada e inclinação) e controlo à saída (função de caudal, diâmetro, inclinação e também do comprimento do aqueduto, perda de carga no escoamento e altura de água a jusante). Comparando os valores obtidos, o mais alto (mais desfavorável) indicará o tipo de escoamento a ser considerado para a situação de funcionamento de projecto.

No cálculo começa-se por verificar se a inclinação do aqueduto corresponde a um declive forte, com vista ao estabelecimento de um regime de escoamento rápido no interior do aqueduto, com controlo a montante, condição favorável ao escoamento eficiente dos caudais de cheia.

No caso de controlo à entrada, a equação utilizada para cálculo da altura de escoamento à entrada, no caso desta não estar afogada, é:

$$H_w = h_c + \{K[1,811Q/(AD^{0.5})]M + KSS\}.D$$

onde: H_w (m), é a altura do escoamento à entrada; h_c (m) é a altura crítica do escoamento no interior do aqueduto; K e M são constantes parametrizadas e tabeladas no documento da FHWA; A (m²) é a secção do escoamento; D (m) a altura interior do aqueduto; KS uma constante de correcção da inclinação; e S (m/m) a inclinação do aqueduto.

A equação anterior é válida para valores de $Q/AD^{0.5}$ até 2,21. Acima deste valor dever-se-á utilizar uma equação alternativa para entrada submersa:

$$H_w = \{c[1,811Q/(AD^{0.5})]^2 + Y + KSS\}.D$$

onde c e Y são constantes tabeladas no documento da FHWA.

Para a situação de controlo à saída, calcula-se H_w a partir da expressão

$$H_w = T_w + \Delta H - L.S$$

onde: T_w (m) é a altura de água a jusante; ΔH (m) a perda de carga do escoamento em pressão através do aqueduto; L (m) o comprimento do aqueduto; e S (m/m) a sua inclinação.

³ Federal Highway Administration (2012), "Hydraulic Design of Highway Culverts. Third edition", Hydraulic Design Series Number 5.

A equação utilizada para cálculo da perda de carga no aqueduto é

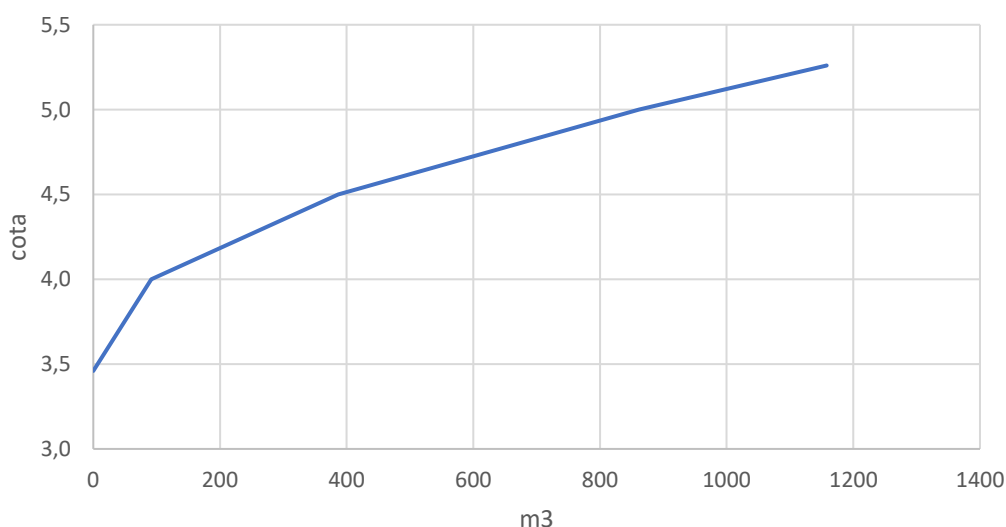
$$\Delta H = (1 + K_e + 19,63n^2L/R^{1,33}).v^2/2g$$

onde: K_e (m) representa um coeficiente de perda de carga à entrada ($=0,3$); n é o coeficiente de Manning (usou-se $0,014$); L (m) é o comprimento da PH; R (m) o raio hidráulico da secção interior cheia; v (m/s) a velocidade do escoamento; e g ($=9,81 \text{ m/s}^2$) a aceleração da gravidade.

O terreno possui actualmente uma pequena bacia de retenção (que não foi completamente levantada pela topografia) na extremidade de jusante da linha de água cujo volume total se estimou em 1160 m^3 . O estudo do funcionamento da PH foi feito analisando o trânsito do hidrograma de cheia através desta bacia, conjugado com a capacidade de vazão da PH.

Assim, usando mesma metodologia descrita em 2.6.2, foi calculado um hidrograma com caudal de ponta igual ao estimado para a bacia na situação futura ($2,8 \text{ m}^3/\text{s}$).

Estimou-se a seguinte curva cota-volume para a bacia de retenção existente:

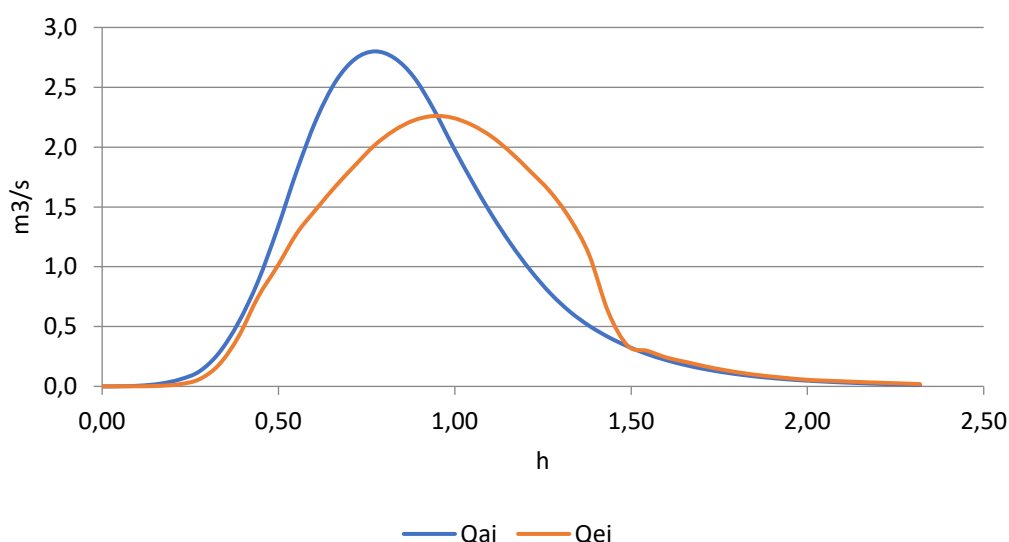


Curva cota-volume estimada da bacia de retenção existente

No Quadro seguinte mostra-se os respectivos valores:

cota	h (m)	área (m ²)	volume (m ³)
3,46	0,00	0,00	0,00
4,00	0,54	338,22	91,32
4,50	1,04	843,86	386,84
5,00	1,54	1053,63	861,21
5,26	1,80	1228,67	1157,91

Na Figura seguinte mostra-se o amortecimento obtido:



Amortecimento do hidrograma

O amortecimento calculou-se em cerca de 20%, sendo o caudal de ponta amortecido de 2,3 m³/s. Estima-se que a cota máxima atingida seja 5,2.

No Quadro seguinte mostra-se os resultados obtidos no estudo do amortecimento do hidrograma de cheia afluente com TR100:

TR (anos)	Qa máx (m ³ /s)	Qe máx (m ³ /s)	amort. (%)	NMC	folga (m)	Vmáx (m ³)
100	2,79	2,26	19	5,22	≈0,06	1121

TR – tempo de retorno; Qa máx – caudal afluente máximo; Qe máx – caudal efluente máximo; amort. – amortecimento = $1 - Qe/Qa$; NMC – nível máximo atingido; folga – diferença entre MNC e cota coroamento; e Vmáx – volume máximo retido na bacia.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste documento apresenta-se o estudo hidrológico-hidráulico de uma linha de água que atravessa uma lote industrial/logístico localizado no Parque Logístico do Passil, em Alcochete.

No presente âmbito fez-se o estudo hidrológico desta linha de água, tendo-se estimado precipitações e escoamentos com um período de retorno de 100 anos. A linha de água em causa tem a sua bacia reduzida devido à evolução urbanística local, sendo que grande parte dos caudais anteriormente afluentes são hoje desviados por infraestruturas de drenagem existentes a montante do lote em estudo.

Procedeu-se a uma simulação hidráulica do escoamento com período de retorno 100 anos através do terreno, recorrendo ao HEC-RAS em ambiente 2D e foi igualmente analisado o funcionamento hidráulico da PH existente na extremidade de jusante da linha de água, sob a EN118.

Considera-se que tanto a linha de água como a PH têm capacidade para escoar os caudais afluentes sem causar inundações, embora com folga reduzida no caso da PH sob a EN118, na situação futura, onde se estimou que a cheia com período de retorno 100 anos possa atingir a cota 5,2.

A análise realizada no capítulo 3.3 é feita com as afluências na situação futura (caudal de ponta de cheia $2,8 \text{ m}^3/\text{s}$), estimadas considerando o lote parcialmente impermeabilizado, embora, nesta fase, não seja possível saber como será a configuração da rede de drenagem pluvial do lote.

As intervenções a prever na linha de água deverão restringir-se ao mínimo, considerando-se que se justificam eventuais acções de limpeza, desassoreamento e desmatamento de vegetação excessiva.

André Batoréu

26-02-2025

ANEXO I – FOTOGRAFIAS



Fotografia 1 – Vista para jusante da linha de água,
à entrada do lote



Fotografia 2 – Vista da PH de entrada



Fotografia 3 – Aspecto da linha de água no interior do lote



Fotografia 4 – Aspecto da linha de água no interior do lote



Fotografia 5 – Vista da PH de jusante sob a EN118



Fotografia 6 – Aspecto da PH de jusante sob a EN118, Ø1000



Fotografia 7 – Vista da vala que limita o lote em estudo do lado poente



Fotografia 8 – Vista da vala que intercepta o percurso da antiga linha de água junto à estrada que liga a Rua do Aceiro à EM502

Conren Tramway

ESTUDO HIDROLÓGICO

Resposta ao Parecer da APA

CT ALCOCHETE PARK

Rua do Aceiro

Passil- Alcochete. Lisboa (Portugal)

06-05-2026

PROJETO: CT ALCOCHETE PARK

PREPARADO PARA:

CLIENTE

Conren Tramway Logistics Management SL

Calle Serrano, número 8, 4º izquierda, 28001 Madrid, España

CONTACTOS DO CLIENTE:

Cristina García Moreno

cgm@conrentramway.com

Gerard Cuevas

gcg@conrentramway.com

PREPARADO POR:

INEL 2000, S. L.

Güell i Ferrer 94, 1º

08912 Badalona, BARCELONA

Tel. +34 934 602 721

info@inel-2000.com

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA - PIP

Rev. Nº	Data	Descrição	Autor	Verif.	Aprovação
00	20/03/2026	Primeira emissão	AKB		
01	06/05/2026	Segunda emissão	AKB		

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	6
2	BACIA HIDROGRÁFICA AFLUENTE	7
3	SIMULAÇÃO HIDRÁULICA DA SITUAÇÃO FUTURA.....	10
4	VERIFICAÇÃO DO FUNCIONAMENTO DA PH	14

1 INTRODUÇÃO

Apresenta-se a resposta ao parecer da Agência Portuguesa do Ambiente (APA) relativo ao estudo hidrológico-hidráulico realizado para uma linha de água que atravessa um lote industrial/logístico adjacente, para Sul, à EN118, em Alcochete – inserido no Parque Logístico do Passil.

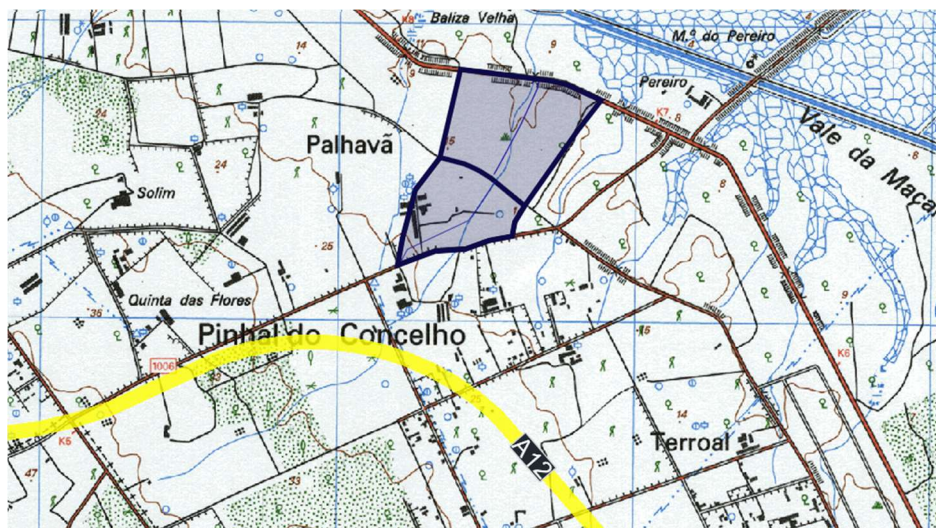
A APA conclui o seu parecer referindo que “o EHH apresentado carece de algumas correções, nomeadamente:

- Deverá ser revisto o EHH considerando a área total da bacia hidrográfica.
- Deverá ser simulada a situação futura prevista, e estimada a área inundável correspondente.
- Deverá ser levantada a geometria/dimensão exata da bacia de retenção/amortecimento, e verificada a capacidade de vazão da PH. Cabe recordar que não é autorizada a alteração da secção da linha de água (aterros e escavações no leito e margens)”

No presente documento procurar-se-á responder a estes pontos. No capítulo 2, justifica-se tecnicamente o porquê de não se considerar a área total da bacia hidrográfica natural; no capítulo 3, apresenta-se a simulação feita para a situação futura; e no capítulo 4, revê-se o cálculo do amortecimento na bacia existente de acordo com levantamento topográfico completo da área realizado em Abril/26.

2 BACIA HIDROGRÁFICA AFLUENTE

No estudo hidrológico-hidráulico (EHH) apresentou-se a seguinte figura mostrando a bacia hidrográfica considerada como afluente à zona do lote:



Bacia hidrográfica afluente sobre extracto da carta militar n.º 432 à escala 1:25000 do IGeoE.

A carta militar disponível mostra de facto uma linha de água mais longa e que aponta para uma bacia superior à considerada. No entanto, conforme se descreveu na Memória, a bacia natural é intersectada, primeiro, pela A12 e depois pela estrada que liga a Rua do Aceiro à EM502. Ao longo desta última existe uma vala que desvia os caudais da linha de água original. Esta vala tem continuidade através de PH por uma segunda vala, paralela à Rua Quinta do Pereiro.

Esta situação mostra-se nas duas fotografias seguintes:

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA - PIP



Fotografia 1 – Vala, ao longo da estrada que liga a Rua do Aceiro à EM502, que intercepta a linha de água (e que não se dirige para o lote).



Fotografia 2 – Continuidade da vala da foto anterior, ao longo da Rua Quinta do Pereiro, após PH sob a Rua do Aceiro.

A montante da entrada no lote em análise não existe linha de água visível. A zona é ocupada por terreno agrícola com pivots, conforme se mostra nas imagens seguintes:

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA - PIP



Fotografia 3 – Vista para montante a partir da PH de entrada no lote.

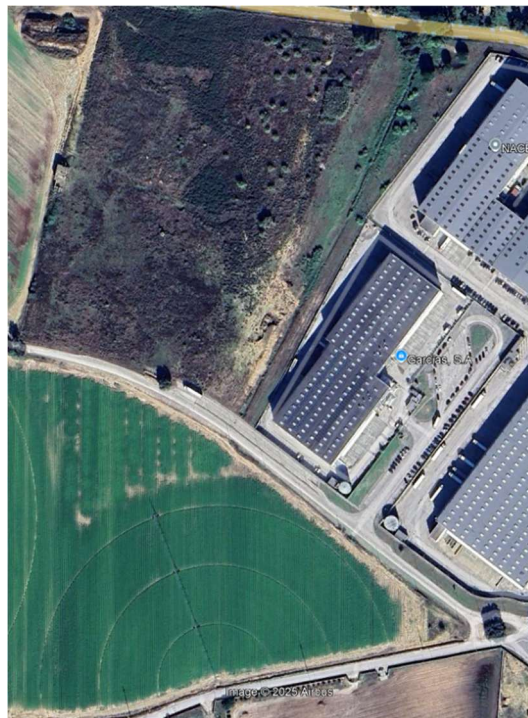


Figura 1 – Vista do lote e do terreno ocupado por exploração agrícola a montante (para Sul).
(fonte: Google)

Como se percebe pelas imagens acima, não existe actualmente uma linha de água afluente a esta PH que, no máximo, fará a drenagem de eventuais caudais não infiltrados no campo agrícola, conforme se considerou no EHH. Compare-se com a dimensão da vala da Fotografia 1.

Estamos assim perante uma bacia que foi progressivamente modificada pela ocupação humana do território, desviando os caudais do seu curso natural.

3 SIMULAÇÃO HIDRÁULICA DA SITUAÇÃO FUTURA

A simulação da situação futura não foi anteriormente feita por diversos motivos, nomeadamente: não existe, nesta fase, um modelo digital do terreno na situação futura; não existe, nesta fase, uma definição da rede pluvial a construir no lote; e porque as urbanizações não são, de uma forma geral, estudadas para eventos pluviosos com 100 anos de período de retorno.

De qualquer forma, fez-se agora o exercício de proceder à simulação hidráulica da situação futura, alterando o CN da superfície do loteamento conforme a ocupação prevista. As condições de fronteira de montante do modelo hidráulico são, além do hidrograma afluente, um hietograma de precipitação efectiva incidindo sobre a superfície do mdt. Este hietograma foi construído usando o método do Soil Conservation Service (SCS), com as perdas iniciais estimadas usando a expressão de Nunes Correia (mais conservadora).

Na Figura seguinte mostra-se o hietograma de precipitação efectiva obtido para a situação actual:

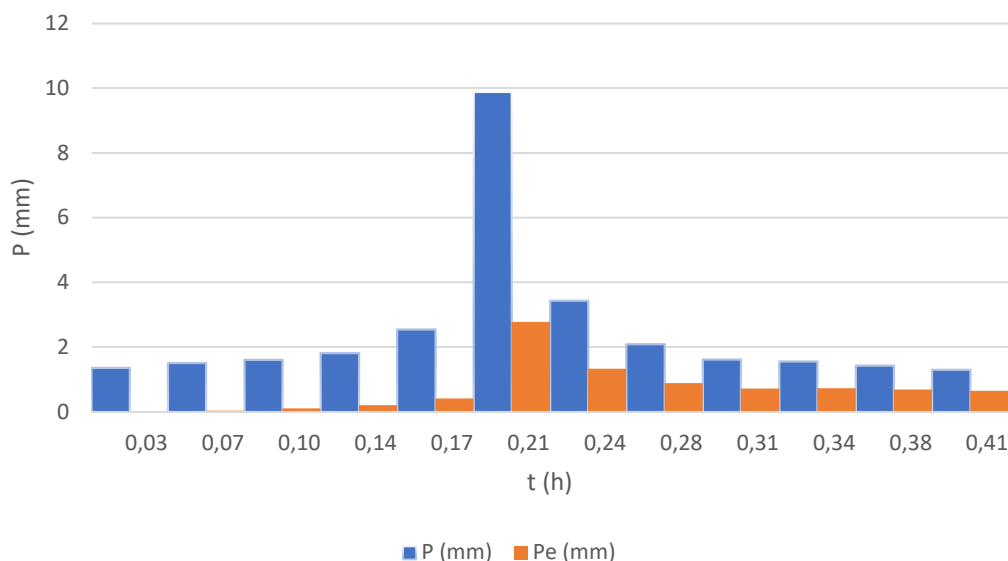


Figura 2 – Hietograma de precipitação efectiva com TR100 (situação actual)

A Tabela seguinte sintetiza os valores calculados na construção do hietograma de precipitação efectiva:

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA - PIP

Tabela 1 – Cálculo do hietograma de precipitação efectiva com TR100 (situação actual)

t (h)	I (mm/h)	P (mm)	ΔP (mm)	#	ΔP (mm)	Pac (mm)	Ia (mm)	Fa (mm)	Pe,ac (mm)	Pe (mm)
0,03	286,58	9,88	9,88	11	1,36	1,36	1,17	0,19	0,00	0,00
0,07	193,17	13,33	3,44	9	1,51	2,87	1,17	1,66	0,04	0,04
0,10	153,36	15,87	2,54	7	1,61	4,48	1,17	3,16	0,15	0,11
0,14	130,20	17,96	2,09	5	1,81	6,29	1,17	4,77	0,35	0,20
0,17	114,67	19,78	1,81	3	2,54	8,84	1,17	6,90	0,76	0,41
0,21	103,37	21,39	1,62	1	9,88	18,72	1,17	14,01	3,54	2,78
0,24	95,06	22,95	1,56	2	3,44	22,16	1,17	16,12	4,87	1,33
0,28	89,00	24,56	1,61	4	2,09	24,26	1,17	17,33	5,75	0,89
0,31	83,98	26,07	1,51	6	1,62	25,87	1,17	18,23	6,47	0,72
0,34	79,72	27,50	1,43	8	1,56	27,43	1,17	19,06	7,20	0,72
0,38	76,06	28,86	1,36	10	1,43	28,86	1,17	19,80	7,89	0,69
0,41	72,87	30,16	1,30	12	1,30	30,16	1,17	20,46	8,53	0,64

No caso da simulação da situação futura alteraram-se os valores do CN, de acordo com a Tabela seguinte:

Tabela 2 – CN considerados nas situações actual e futura.

situação	A (m²)				A (m²) Total	CN (AMCII) ponde- rado	CN (AMCIII)
	telhados	pavi- mentos	pav. permeá- veis	zonas verdes			
	CN=98	CN=98	CN=85	CN=61			
actual	-	-	-	62 732	62 732	61	78
futuro	35 551	16 765	6 978	3 438	62 732	95	98

Na Figura seguinte mostra-se o hietograma de precipitação efectiva assim obtido para a situação futura:

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA - PIP

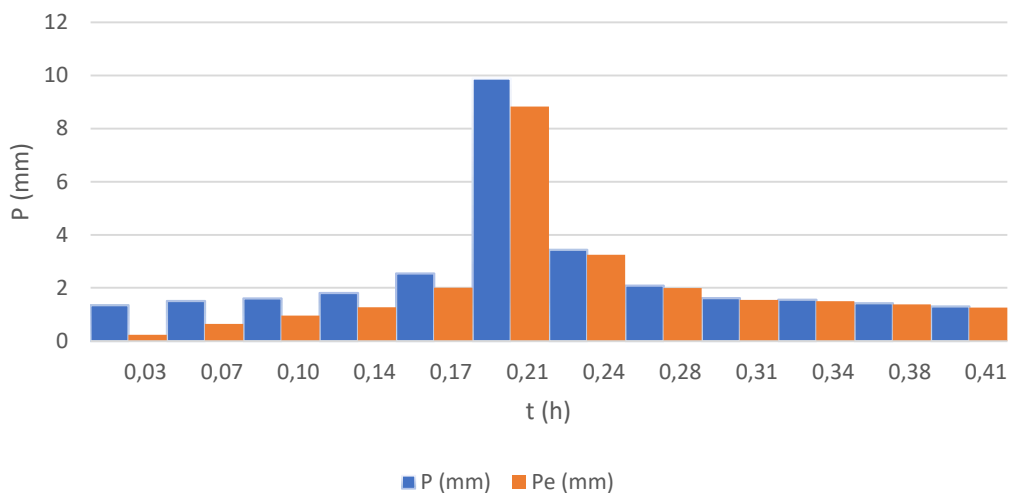


Figura 3 – Hietograma de precipitação efectiva com TR100 (situação futura)

E, na Tabela seguinte, mostra-se os valores do respectivo procedimento de cálculo:

Tabela 3 – Cálculo do hietograma de precipitação efectiva com TR100 (situação futura)

t (h)	I (mm/h)	P (mm)	ΔP (mm)	#	ΔP (mm)	Pac (mm)	Ia (mm)	Fa (mm)	Pe,ac (mm)	Pe (mm)
0,03	286,58	9,88	9,88	11	1,36	1,36	0,01	1,11	0,23	0,23
0,07	193,17	13,33	3,44	9	1,51	2,87	0,01	1,97	0,88	0,65
0,10	153,36	15,87	2,54	7	1,61	4,48	0,01	2,63	1,84	0,95
0,14	130,20	17,96	2,09	5	1,81	6,29	0,01	3,17	3,11	1,27
0,17	114,67	19,78	1,81	3	2,54	8,84	0,01	3,71	5,11	2,00
0,21	103,37	21,39	1,62	1	9,88	18,72	0,01	4,77	13,94	8,83
0,24	95,06	22,95	1,56	2	3,44	22,16	0,01	4,96	17,19	3,24
0,28	89,00	24,56	1,61	4	2,09	24,26	0,01	5,06	19,18	2,00
0,31	83,98	26,07	1,51	6	1,62	25,87	0,01	5,13	20,73	1,55
0,34	79,72	27,50	1,43	8	1,56	27,43	0,01	5,19	22,23	1,50
0,38	76,06	28,86	1,36	10	1,43	28,86	0,01	5,23	23,61	1,38
0,41	72,87	30,16	1,30	12	1,30	30,16	0,01	5,28	24,87	1,26

A simulação hidráulica, considerando os mesmos pressupostos do EHH, gera a seguinte planta de áreas inundadas:

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA - PIP

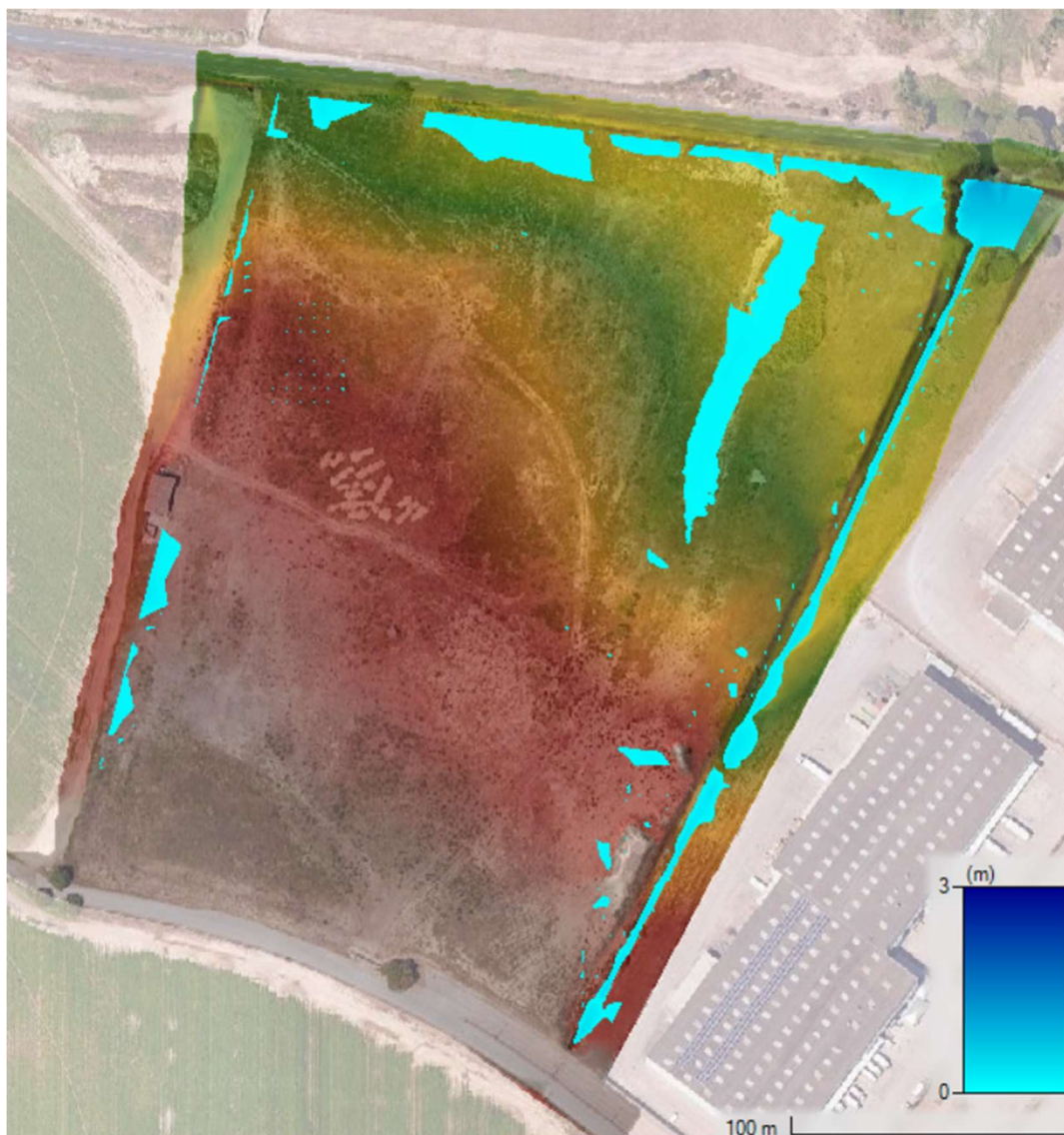
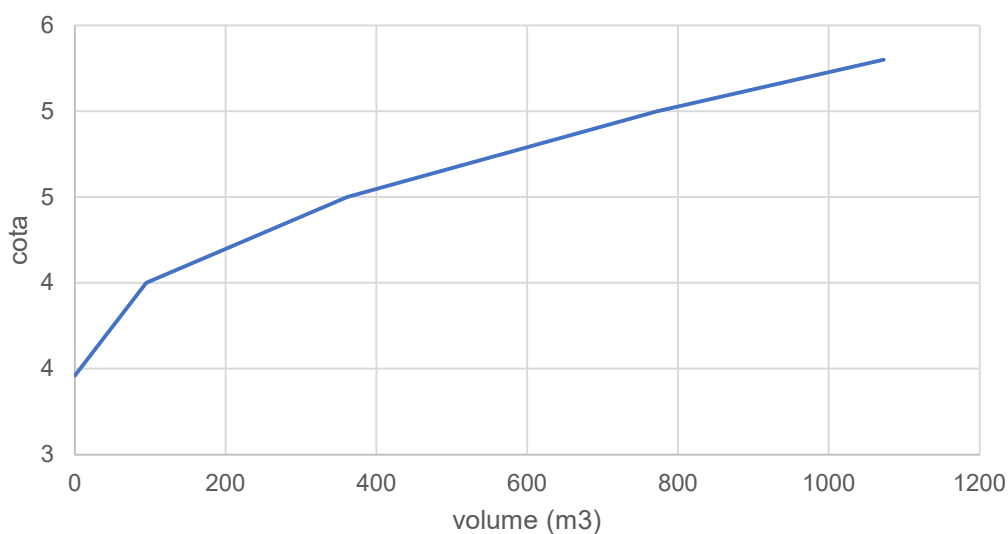


Figura 4 – Resultado da simulação hidráulica com TR100 anos considerando CN futuro.

Usando esta metodologia estima-se um acréscimo de aproximadamente 15 cm na altura de água a montante da PH face à simulação da situação actual, atingindo a cota 4,69. A estrada situa-se aproximadamente à cota 5,30. Somos da opinião, porém, que os motivos pelos quais não se fez esta simulação no EHH inicial se mantêm válidas.

4 VERIFICAÇÃO DO FUNCIONAMENTO DA PH

Procedeu-se à actualização da curva cota-volume da bacia existente no local, cujo volume total se calculou em 1072 m³.



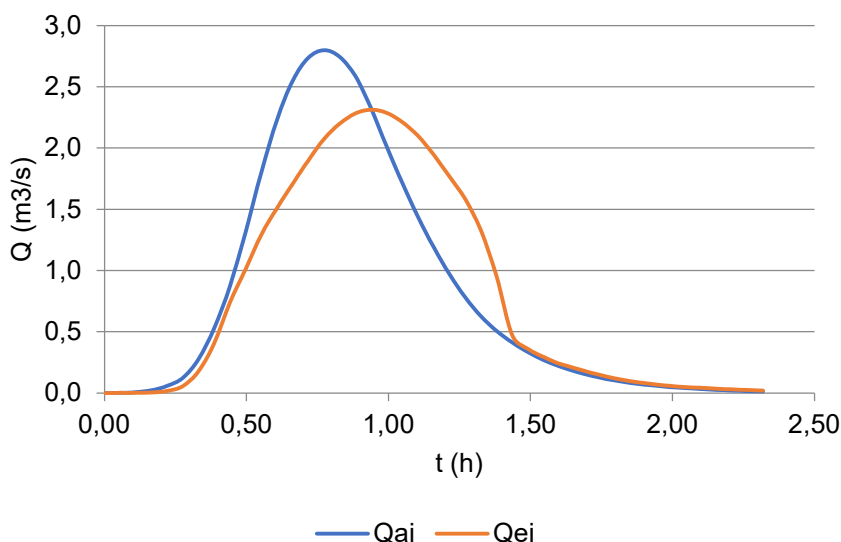
Curva cota-volume da bacia de retenção existente

No Quadro seguinte mostra-se os respectivos valores:

cota	h (m)	área (m²)	volume (m³)
3,46	0,00	0,00	0,00
4,00	0,54	350,40	94,61
4,50	1,04	715,79	361,16
5,00	1,54	929,63	772,51
5,30	1,84	1070,00	1072,46

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA - PIP

Na Figura seguinte mostra-se o amortecimento obtido:



Amortecimento do hidrograma

O amortecimento calculou-se em 17%, sendo o caudal de ponta amortecido de 2,3 m^3/s . Estima-se que a cota máxima atingida seja 5,28.

No Quadro seguinte mostra-se os resultados obtidos no estudo do amortecimento do hidrograma de cheia afluente com TR100:

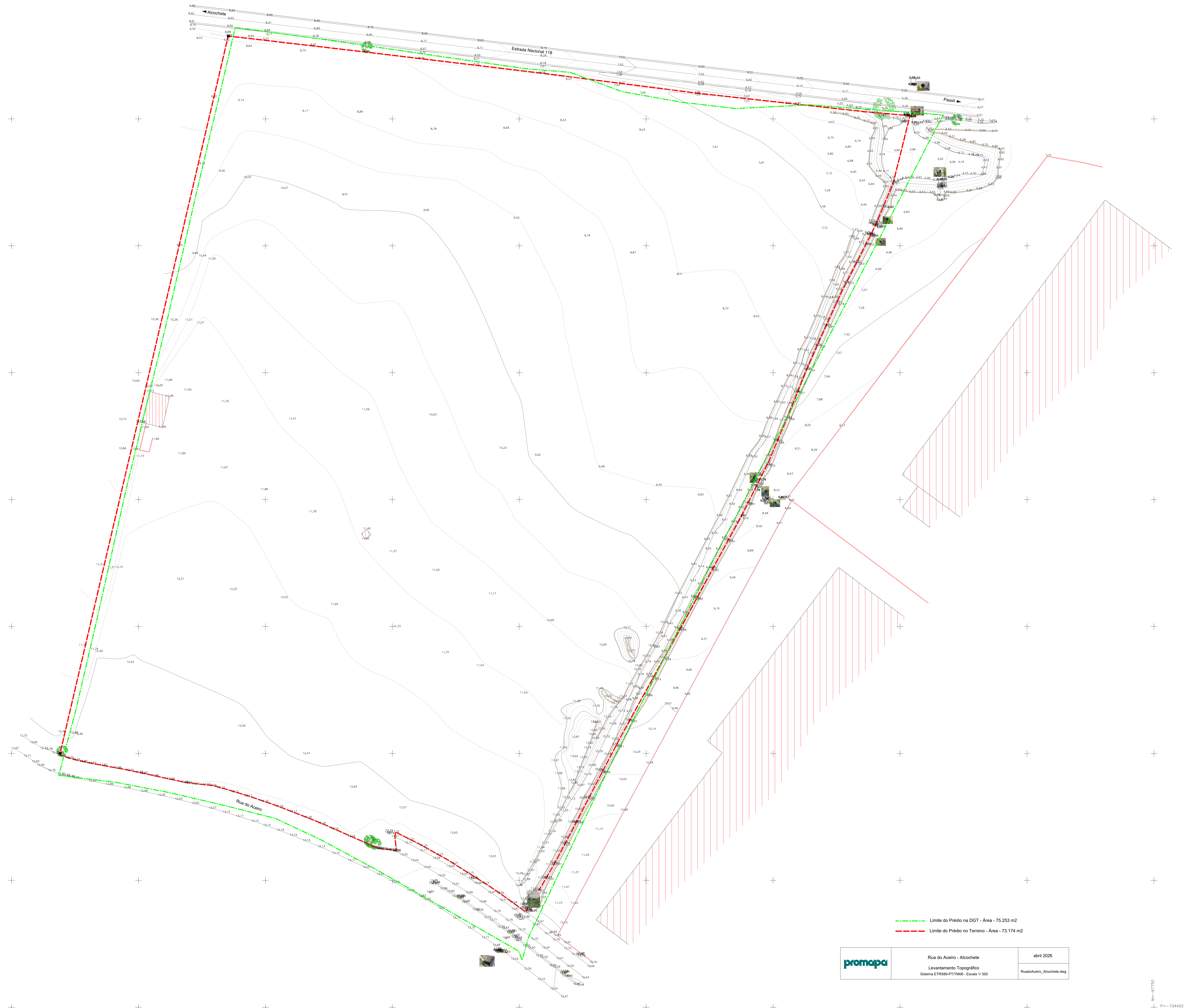
TR (anos)	Qa máx (m^3/s)	Qe máx (m^3/s)	amort. (%)	NMC	folga (m)	Vmáx (m^3)
100	2,80	2,31	17	5,28	$\approx 0,00$	1051

TR – tempo de retorno; Qa máx – caudal afluente máximo; Qe máx – caudal efluente máximo; amort. – amortecimento = $1 - Q_e/Q_a$; NMC – nível máximo atingido; folga – diferença entre MNC e cota coroamento; e Vmáx – volume máximo retido na bacia.

De acordo com os cálculos efectuados, com os pressupostos admitidos na Memória do Estudo hidrológico-hidráulico, o funcionamento conjunto da PH e da bacia terá capacidade para amortecer o hidrograma de cheia centenário estimado, com folga praticamente nula, mas evitando o galgamento da estrada.

André Batoréu

06-05-2026



--- Limite do Prédio na DGT - Área - 75.253 m2
--- Limite do Prédio no Terreno - Área - 73.174 m2



Rua do Açoite - Alcochete

Levantamento Topográfico

Sistema ETR589-PT11M06 - Escala 1/500

abril 2026

Rua do Açoite - Alcochete.dwg

W=87750
P=104450

Conren Tramway

Armazém CT Logístico

Alcochete

Levantamento Topográfico - Existente

1.001

1:1000

06/12/25

inel



Pareceres Entidades



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

V. REF.

V. DATA

N. REF. OF/1374/PSet/2026

N. DATA 02-03-2026

ASSUNTO

PCGT - 1257 - Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil - Alteração - Convocatória para conferência procedimental

Para os efeitos do previsto no artigo 86.º do RJIGT, a ANEPC é convocada para a conferência procedimental, destinada à emissão do parecer final sobre a proposta de Alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil - PCGT – ID 1257 - Alcochete, nos termos do n.º 3 do artigo 86.º do RJIGT. A apreciação será efetuada no âmbito das competências que são atribuídas a esta Autoridade, focando-se no princípio da prevenção e precaução explanado na Lei de Bases da Proteção Civil, incidindo nas questões referentes à prevenção e gestão de riscos coletivos e à segurança de pessoas e bens.

Analisado o Relatório de Fundamentação da Alteração da proposta, verifica-se, designadamente:

- O PPEAICSP foi publicado a 22 de fevereiro de 2008 (através do Edital n.º 173/2008), e abrange uma área com cerca de 24,52 ha.
- De acordo com o Artigo 2.º do regulamento “o Plano tem como objectivo constituir uma unidade de gestão territorial, com uma área de 24,523 ha, classificada como espaço industrial, comércio e ou serviços, com ocupação do solo por unidades de armazéns, compatíveis com o uso habitacional e não poluentes, e por espaços verdes de protecção e enquadramento”.
- O PPEAICSP localiza-se no centro do Município de Alcochete, na freguesia de Alcochete, dentro do limite norte do perímetro urbano do Passil.
- Em termos de Servidões e Restrições de Utilidade Pública, e de acordo com a Planta de Condicionantes do PPEAICSP verifica-se que a área é abrangida por:
 - Infraestruturas de transportes rodoviário (zonas non aedificandi) – EN 118;
 - Equipamentos – aeródromo militar do Montijo – Decreto n.º 42 090, de 7 de janeiro de 1959, nomeadamente, zonas G e E de superfície de desobstrução inerente à instalação;
 - Recursos hídricos – zonas de proteção às linhas de água. (identificam-se duas linhas de água).

N. REF.

- É abrangido parcialmente pelo Sítio Estuário do Tejo (PTCON0009), atual Zona Especial de Conservação Estuário do Tejo (ZEC Estuário do Tejo)I e confinam com a Zona Especial de Proteção (ZPE) Estuário do Tejo (PTZPE0010).
- Integra parcialmente a tipologia Área Estratégica de Proteção e Recarga de Aquífero (AEPRA) da Reserva Ecológica Nacional, e na envolvente existem áreas classificadas como Zona Ameaçada pelas Cheias (ZAC).
- O PPEAICSP classifica o solo como urbano e encontra-se parcialmente concretizado.
- A presente alteração visa ajustar a dimensão dos lotes (agregação dos lotes 3 a 14), por não estar a responder à procura, salvaguardando a solução do Plano já executada na área remanescente.
- A informação referente à identificação de riscos, equipamentos, infraestruturas e sistemas que asseguram a segurança, a proteção civil e a prevenção e minimização de riscos, não se encontra desenvolvida no documento. Existe tratamento parcial de alguns fatores de risco (sobretudo hidrológico), mas é ausente uma abordagem da matéria, sistematizada e articulada com os instrumentos de planeamento municipais.

Quanto à Planta de Zonamento, não se identificam equipamentos, infraestruturas ou sistemas que assegurem a segurança, a proteção civil e a prevenção e minimização de riscos.

No que diz respeito ao Regulamento, o mesmo, não apresenta identificação dos riscos existentes na área de intervenção, nem disposições específicas de prevenção e mitigação de riscos, sendo recomendável a inclusão de normas que reforcem a resiliência territorial e a segurança de pessoas e bens na área de intervenção.

Face ao acima exposto e atentas as competências da ANEPC, emite-se parecer Favorável Condicionado à proposta de Alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil, devendo a mesma ser reforçada de modo a assegurar a plena integração das matérias de proteção civil, prevenção e minimização de riscos.

Relativamente à decisão de não sujeição da proposta de Alteração do Plano a procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica, e tendo em consideração a natureza das alterações previstas, bem como a fundamentação apresentada, esta Autoridade nada tem a obstar.

Com os melhores cumprimentos,

O Comandante Sub-Regional,

Assinado digitalmente por SÉRGIO
MIGUEL PEREIRA MOURA
Data: 2026.03.03 11:55:45 +00:00

Sérgio Moura

SM/SR

CCDR LVT - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P.

Rua Alexandre Herculano 37
1250-009 - LISBOA

S/ referência

Data

N/ referência

Data

S011817-202603-ARHTO

ARHTO.DPI.00061.2025

Assunto: PCGT - 1257 - Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil (Alcochete) - Alteração - Convocatória para Conferência Procedimental

No âmbito do procedimento de alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil (PPEAICSP), foi solicitado à Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA), via Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial (PCGT), através de comunicação eletrónica de 9/02/2026, a pronúncia na Conferência procedimental, agendada para dia 03/03/2026.

O âmbito da análise e do parecer da APA-ARHTO é, de acordo com o RJIGT, enquanto Entidade Reguladora de Interesses a Ponderar (ERIP), sobre a Proposta de Plano (nos termos do n.º 3 do artigo 86.º do RJIGT), e sobre a proposta de delimitação da REN (nos termos do artigo 15.º do RJREN). Ainda, e enquanto Entidade Reguladora Ambiental Específica (ERAЕ), emite parecer sobre o pedido de isenção de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) enquadrada no disposto no DL n.º 232/2007, de 15/06 na sua atual redação.

Da análise efetuada emitem-se os seguintes pareceres, que se apresentam em anexo ao presente ofício:

- **Proposta de Plano** – Emite-se **parecer favorável, condicionado** à revisão dos elementos que fazem parte integrante da proposta de plano, nas matérias mencionadas no Anexo I e Anexo IV.
- **Avaliação Ambiental Estratégica** - Comunica-se a concordância com a não sujeição a procedimento de AAE, conforme explicitado no Anexo II.
- **Pedidos de exclusão da REN** - Emite-se parecer favorável à exclusão E10, conforme explicitado no Anexo III.

A APA/ARHTO permanece disponível para os esclarecimentos tidos por convenientes.

(Solicita-se que na resposta seja indicada a referência deste documento)

Mais se informa que este parecer será disponibilizado na PCGT, no processo identificado com a ref.^a ID 1257 – Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil (Alcochete).

Com os melhores cumprimentos,

Pel' Administradora de Região Hidrográfica do Tejo e Oeste

MARIANA DE
JESUS NETO
PEDRAS

Assinado de forma digital
por MARIANA DE JESUS
NETO PEDRAS
Dados: 2026.03.03
10:43:06 Z

Teresa Álvares

(No uso das competências subdelegadas pelo Despacho n.º 11481/2025, publicado no DR n.º 188, 2ª Série, de 30/09/2025)

Anexo I – Análise da Proposta de Alteração do PPEAICSP

Anexo II- Análise do pedido de isenção de AAE

Anexo III – Análise da Proposta de REN

Anexo IV – Análise do Estudo Hidrológico e Hidráulico

Anexo I – Análise da Proposta de Alteração do PPEAICSP

1. Enquadramento

Para a apreciação da proposta de alteração (N/ registo E016039-202602-ARHTO.DPI), foram apresentados e analisados os seguintes elementos, disponibilizados na PCGT e datados de fevereiro de 2026.

- Peças Escritas:
 - Relatório (*P200_ALT_PP_Passil_RELATORIO_d.pdf*);
 - Regulamento (*PPPalhava-REGULA-vs-29092025.pdf*);
- Peças Desenhadas:
 - Planta de Zonamento (*P200_ALT_PPEAICSP_P03_PlantaZonamentosEnq.pdf*);
 - Planta de implantação (*P200_ALT_PPEAICSP_P04_PlantaImplantacao.pdf*);
 - Rede de drenagem (*P200_ALT_PPEAICSP_P10_PlantaTrabRedeDrenagem.pdf*);
 - Rede de águas (*P200_ALT_PPEAICSP_P11_PlantaTrabRedeAguas.pdf*);
 - Enquadramento Paisagístico (*P200_ALT_PPEAICSP_P15_PlantaTrabEnqPaisagistico.pdf*);
 - Shapefiles (*IG*);
- REN:
 - Memória Descritiva (*P200_ALT_PP_Passil_REN.pdf*);
 - Plantas (*P200_ALT_PPEAICSP_REN_A.pdf*) (*P200_ALT_PPEAICSP_REN_B.pdf*);
 - Quadro de exclusões (*Quadr_exclusoes.xlsx*);
 - Shapefiles.
- Avaliação Ambiental Estratégica (*DOC3 - PPEAICSP_fundamentacao_Isencao_AAE_ass.pdf*)

Atendendo às atribuições da APA-ARHTO, a presente análise obedece ao cumprimento das normas legais e regulamentares aplicáveis aos recursos hídricos e à conformidade ou compatibilidade da proposta do plano com os IGT em vigor.

2. Antecedentes

O Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil (adiante designado por Plano, ou PP) em vigor, foi aprovado através do Edital n.º 173/2008, publicado no *Diário da República II* série n.º 38, de 22 de fevereiro.

A presente alteração do PPEAICSP foi deliberada pela Câmara Municipal de Alcochete (CMA), na reunião ordinária realizada a 16 de abril de 2025, tendo o respetivo Aviso, com n.º 12839/2025/2, sido publicado no *Diário da República II Série* de 20 de maio.

Importa referir que, no âmbito dos trabalhos relativos ao processo de revisão do PDM e da REN do município de Alcochete, foram emitidos, desde 2023, os seguintes pareceres:

- S006231-202302- ARHTO.DPI -No que respeita à proposta de Revisão do Plano Diretor Municipal de Alcochete emitiu-se parecer desfavorável.

Quanto à proposta de delimitação da REN, emitiu-se Parecer Favorável às tipologias: CALM, Albufeiras, Dunas Costeiras; Parecer Favorável Condicionado: AEIPRA, AEREHS, Sapais, Águas de Transição e respetivos Leitões, Margens e Faixas de Proteção, Zonas Ameaçadas pelas Cheias.

Foram emitidos pareceres às propostas de exclusões da REN apresentada, nomeadamente aos polígonos que integram a área de intervenção do PP – C59, C70 e E10, para os quais se emitiu parecer favorável.

- S027486-202404-ARHTO.DPI - Foi emitido parecer à proposta de alteração do PDM de Alcochete em vigor, visando a reclassificação do solo rústico em urbano o qual mereceu parecer desfavorável da APA.
- S039789-202507- ARHTO.DPI – Quanto à proposta de delimitação da REN, emitiu-se parecer favorável às tipologias: Dunas, Águas de Transição, CALM; AEIPRA – Recarga, ZAC águas interiores; Parecer favorável condicionado: Sapais, Albufeiras, ZAC estuário, AEREHS e Parecer desfavorável: AEIPRA – Cabeceiras.

Encontra-se para emissão de parecer, a proposta de delimitação da REN de Alcochete na sua versão de janeiro de 2026.

3. Relatório do Plano

A área de intervenção (AI) do PP localiza-se no concelho de Alcochete, ocupa uma área de cerca de 24ha, sendo limitada a nascente pelo PP do Passil-Sul, e nos restantes limites por terrenos particulares, de características agro-florestais.

A proposta agora apresentada, tem como objetivo alterar o plano em vigor, nomeadamente no que respeita ao desenho urbano sobre a parcela localizada a norte do plano.

A parcela apresenta-se dividida em 12 lotes, de pequena dimensão, situação que não é compatível com a atual procura de áreas de apoio à atividade logística. Pretende-se juntar os referidos 12 lotes, originando um único lote, permitindo assim a implantação de unidade de maior dimensão, de forma a responder às exigências da atividade associada à logística.

Essa proposta de alteração implica ainda alteração dos índices e parâmetros urbanísticos no que se refere à área de implantação, volumetria e altura da construção e a reconfiguração dos acessos.

Enquadramento nos IGT

O PDM de Alcochete em vigor, foi publicado pela RCM 141/97 de 22/08/1997, na sua 3ª alteração publicado pelo aviso n.º 15747/2024/2.

O município não tem REN publicada. Tem, no entanto, uma classificação de reserva ecológica nacional, que faz parte integrante da Planta de Condicionantes e de Ordenamento do atual PDM.

A AI do PP encontra-se classificada como "*Espaços Rurais – Espaço Agrícola*".

É referido no Relatório de Fundamentação da Alteração agora apresentado, que a publicação do PP, em 2008, posterior à entrada em vigor do PDM, procedeu à alteração do mesmo, revogando a classificação e qualificação do solo e da "*área classificada como reserva ecológica nacional*" identificada na Planta de Condicionantes e na Planta de Ordenamento do PDM.

O PPEAICSP em vigor, foi publicado no Diário da República, 2.ª série — N.º 38 — 22 de Fevereiro de 2008.

Classifica a AI do PP como solo urbano, e, de acordo com o disposto no artigo 11.º, subdivide a área do Plano nas seguintes categorias:

- "*Área edificável, dentro dos lotes;*
- *Área de edificação proibida;*
- *Área de espaços públicos.*"

Contudo, verifica-se que as categorias acima referidas não têm correspondência com as Plantas publicadas – Planta de Síntese /Implantação e Planta de Condicionantes.

As Servidões e Restrições de Utilidade Pública, identificadas na Planta de Condicionantes do PP em vigor correspondem às seguintes:

- "Infraestruturas de transportes rodoviário (zonas *non aedificandi*) – EN 118;
- Equipamentos – aeródromo militar do Montijo – Decreto n.º 42 090, de 7 de janeiro de 1959, nomeadamente, zonas G e E de superfície de desobstrução inerente à instalação;
- Recursos hídricos – zonas de proteção às linhas de água."

Recursos hídricos

A área de Intervenção do Plano está inserida na Massa de água subterrânea da Bacia do Tejo-Sado / Margem Esquerda, apresentando, de acordo com PGRH de 3.º ciclo, um estado global medíocre e na Massa de água superficial PT05TEJ1111A – afluente do Tejo, com estado global inferior a bom.

Deverá ser retificada a frase que refere "(...) *não são identificadas massas de água na área do PPEAICSP*".

O PP dispõe ainda sobre os espaços verdes e as duas linhas de águas presentes nesse território:

- Relativamente aos Espaços verdes de utilização coletiva o PPEAICSP prevê uma zona verde central "*... de uso público coletivo com cerca de 15.000 m², com função de proteção da linha de água e respetiva bacia de retenção...*" que será "*...dotada de coberto vegetal*

herbáceo rústico, arborização estruturante e percursos pedonais, promovendo a fruição e o conforto ambiental. "

- *"Na faixa sul, junto à EM1006, estabelece-se uma zona de proteção à linha de água com largura mínima de 10 metros, onde se prevê a plantação de espécies apropriadas à estabilização e valorização ecológica da galeria ripícola. "*

Relativamente às Infraestruturas Básicas, o PP em vigor prevê a ligação da rede de abastecimento de água e da rede de drenagem e tratamento das águas residuais à rede existente e prevê um conjunto de intervenções na rede de drenagem. Nesse contexto é referido que:

- O abastecimento de água é efetuado a partir do sistema designado por Fonte da Senhora (Maçãs, Terroal e Passil);
- Quanto à rede de esgotos de águas residuais domésticas e pluviais "(...) efetuar-se-á a ligação à ETAR existente, com recurso à duplicação da sua capacidade, com a inclusão de outro módulo. Contudo, é referido no Relatório do PPEAICSP que se encontra prevista, no PDM de Alcochete, "a constituição de uma ETAR, a nascente da área do Plano de Pormenor do Passil Sul (em processo final de aprovação) é previsível que a médio prazo possa ser abandonada (colocada em "by-pass") a E.T.A.R. compacta, sendo os efluentes drenados da câmara CDF para uma Estação Elevatória (E.E.) a construir nesse local. Daqui sairá uma conduta elevatória, a implantar na faixa de protecção, ao longo da E.N. nº118, em direcção a Sul, tendo a jusante outra E.E. (de maiores dimensões, servindo cerca de 8.000 habitantes) a implantar no Monte do Passil (junto ao actual Campo de Futebol), no término da rede já construída, proveniente da Fonte da Senhora, Maçãs e Terroal. Desta última E.E. os efluentes serão então bombeados para a futura E.T.A.R.". Esta rede encontra-se já concretizada; "

Proposta de alteração do PP

A Proposta de alteração do PP assenta nas propostas e intervenções programadas no PP em vigor. Prevê-se que as intervenções previstas em certas matérias, nomeadamente nos espaços verdes, nas linhas de água e nas infraestruturas básicas darão continuidade ao previsto no PP em vigor e nesse contexto, considera-se de extrema relevância que sejam identificadas as intervenções que foram efetivamente concretizadas até à data da presente alteração.

Tal como já referido, a proposta agora apresentada assenta na necessidade de adaptar a estrutura parcelar do PPEAICSP, de forma a agregar os 12 lotes, que ainda não têm ocupação, num só lote, de maior dimensão, aplicando os seguintes parâmetros:

- *"Índice de ocupação do solo (máx): 0.50*
- *Índice de impermeabilização (máx): 0.75*
- *Índice volumétrico (máx.): 8*
- *Altura da edificação: 16 m"*

- Espaços verdes: 20m² de espaço verde por cada 100 m² de área de construção.

A área do PP integra duas linhas de água, sendo que a proposta de alteração incide sobre apenas uma dessas linhas de água que corresponde "(...) a uma pequena sub-bacia afluente da margem esquerda da Vala do Passil, que é por sua vez um afluente da margem esquerda da Vala Amieira e esta um afluente direto da margem esquerda do rio Tejo", conforme identificado no Estudo Hidrológico apresentado. A análise a este Estudo, inclui-se no Anexo IV a este parecer.

É referido que "a proposta de alteração não prevê qualquer intervenção sobre os cursos de água e mantém o princípio de salvaguarda ambiental definido no Plano em vigor, respeitando as zonas de proteção e afastamentos previstos", contudo são identificadas intervenções:

- "Espaços verdes de utilização coletiva de proteção à linha de água, garantindo uma faixa mínima de 10 metros de proteção à linha de água", conforme já identificado no PP em vigor
- E a criação de uma "Bacia de retenção com verde tratado" na linha de água e respetiva faixa de proteção.

Deverá ser resolvida esta contradição. Atendendo à planta da rede de drenagem e tratamento de águas residuais e pluviais apresentada deverá ainda ser esclarecida a localização indicada para a implantação da bacia de retenção, atendendo à presença de SARUP e ao fato de não serem permitidas intervenções nas linhas de água que venham a conduzir ao alargamento da sua secção.

No que se refere à rede de infraestruturas básicas, mantém-se o objetivo de ligação às redes públicas e tal como destacado no n.º 3 do presente relatório "(...) as mesmas foram previstas com o objetivo de servir os 14 lotes. A alteração agora proposta prevê a simplificação e o dimensionamento das mesmas, ajustados à nova configuração da área de intervenção."

Importa referir, que o Relatório não apresenta uma descrição da rede existente nem da rede prevista, sendo apenas apresentadas Peças Desenhadas. Nesse contexto, deverão ser identificados os sistemas que se encontram atualmente em funcionamento, suas características e capacidade e deverão igualmente ser identificadas as ligações agora previstas. Deverá ainda, ser estabelecida a devida articulação com as plantas de "Traçado da Rede de Distribuição de Águas" e "Traçado das Redes de Drenagem de Águas Pluviais e Residuais".

Salienta-se que, nesta situação, deve ainda ser solicitada uma declaração a emitir pelas respetivas entidades gestoras confirmando que o referido sistema de abastecimento de água tem capacidade para abastecer as utilizações previstas na área abrangida pelo PP e se, ao nível da rede de drenagem e tratamento das águas residuais, existe capacidade para receber e tratar o acréscimo de águas residuais a gerar na área do Plano, identificando a(s) estação(ões) elevatória(s) e a ETAR responsável pelo tratamento, na situação presente e no futuro, caso esteja prevista alteração no sistema de drenagem e tratamento.

A proposta agora apresentada prevê ainda a adoção de "princípios ambientais" com relevância para os recursos hídricos:

- "A proteção e preservação da linha de água existente; (...)
- A definição das áreas de estacionamento terá igualmente em consideração a localização e funcionalidade das redes de drenagem de águas pluviais, garantindo a compatibilidade com as infraestruturas existentes e projetadas;
- O reaproveitamento das águas pluviais."

Atendendo ao referido, importa identificar quais as intervenções previstas destinadas à "proteção e preservação da linha de água existente; (...)

Interessa ainda referir que a circulação e presença de veículos pesados em elevado número, poderá vir a potenciar o risco de contaminação das águas pluviais nas áreas impermeabilizadas, na área do PP. Neste contexto, identificando-se áreas em que seja exetável a presença de águas pluviais contaminadas, estas deverão ser tratadas num separador de hidrocarbonetos antes da descarga no meio hídrico. Para o efeito deverão ser implementadas redes separativas para águas pluviais contaminadas e não contaminadas.

Atendendo ao mencionado "reaproveitamento das águas pluviais", que não se encontra concretizado na proposta, importa salientar que o escoamento das águas pluviais provenientes das coberturas das edificações e pavimentos, deverá, tanto quanto possível, ser realizado dentro dos limites do lote, assegurando a sua infiltração no solo, mediante o aumento da área permeável, a utilização de pavimentos absorventes, podendo ainda acrescer de órgão para infiltração. Para o "reaproveitamento das águas pluviais", deverão ser previstos depósitos para as águas limpas das coberturas, para rega ou outros fins,. Estas soluções contribuem para diminuir o volume de caudal a laminar, devendo ser adotados pavimentos com elevado grau de absorção, nomeadamente nas zonas afetas aos logradouros e áreas de estacionamento e vias de circulação, quando consideradas não suscetíveis de contaminação.

O Relatório é ainda omissso no que diz respeito à Estrutura Ecológica e o seu enquadramento na estrutura municipal, devendo ser efetuada a respetiva articulação com o art.º 10 da Proposta de Regulamento.

Considera-se que no âmbito do procedimento de alteração deste PP importa ainda verificar a conformidade com o procedimento de revisão do PDM de Alcochete.

4. Regulamento

Artigo 5º - Servidões e Restrições

No que se refere ao Domínio Hídrico deverá substituir-se o mencionado: "Recursos Hídricos: zonas de proteção às linhas de água" por:

- Domínio Hídrico: Cursos de água não navegáveis nem flutuáveis, com os respetivos leitos e margens com uma largura de 10 metros.

Este artigo deverá ter correspondência com a Planta de Condicionantes a apresentar.

Artigo º 6 – Regime, recomenda-se alterar essa redação para:

- As áreas abrangidas por servidões administrativas e restrições de utilidade pública regem-se, no que concerne à disciplina de uso, ocupação e transformação do solo, pelas disposições expressas no presente Plano para a categoria de espaço sobre que recaem, condicionadas ao respetivo regime legal vigente da servidão ou restrição de utilidade pública e aplicando-se sempre o regime mais restritivo.

Artigo 10º - Classificação do Solo

O art.º 10, Classificação do Solo, refere que são "(...) classificadas como solo urbano de carácter industrial, logístico, comercial e/ou serviços, as áreas contidas dentro da linha limite do Plano, estabelecida na Planta de Implantação, englobando a totalidade das zonas de ocupação urbana e os elementos pertencentes à estrutura ecológica de proteção e enquadramento (...)".

Não se identifica a Estrutura Ecológica no Regulamento nem nas Peças Desenhadas.

Artigo 11º - Uso do Solo

O Relatório do Plano identifica a categoria de "espaço urbano de atividades económicas", devendo ser identificada qual é a categoria que deverá constar deste artigo.

Alerta-se para o fato de cada uma das categorias referidas terem de incluir um normativo específico.

Deverá atender-se à necessidade de haver correspondência entre o Relatório, Regulamento e as peças desenhadas apresentadas.

Artigo 13º - Limitações e condicionamentos

Uma vez que a AI irá integrar a tipologia da REN, AEIPRA, entende-se que o n.º 2 deverá apresentar a seguinte redação:

- As águas residuais devem ser encaminhadas para ETAR através de rede pública de drenagem de águas residuais, ou em caso de manifesta impossibilidade poderá ser utilizado sistema autónomo estanque para posterior envio para ETAR, não sendo permitida a utilização de sistemas de rejeição/infiltração no solo. No caso dos efluentes industriais poderá ser exigido um pré-tratamento adequado antes da ligação à rede pública.

Artigo 20º - Infraestruturas de efluentes domésticos e pluviais

Recomenda-se substituir a designação deste artigo por: Infraestruturas de drenagem e tratamento de águas residuais e pluviais, conforme identificado na peça desenhada correspondente.

No n.º 1, uma vez que é feita referência a "unidades industriais", e caso se mantenha esta referência, deverá ser assegurado que tanto os efluentes domésticos como os industriais têm a obrigatoriedade de se ligarem à rede pública.

Sugere-se a seguinte redação:

- As unidades industriais, comerciais, de serviços ou armazéns a instalar na área de intervenção do Plano têm obrigatoriamente de ligar os seus efluentes domésticos e industriais à rede pública.

No n.º 4 deverá ser confirmado que as infraestruturas mencionadas têm capacidade para receber e tratar o acréscimo de águas residuais a gerar na área do Plano, mediante a obtenção e apresentação de Declaração da entidade gestora do sistema de tratamento de águas residuais.

No n.º 5, sendo identificado que *"O escoamento das águas pluviais far-se-á por rede própria separativa, a instalar nas vias previstas ou existentes, sendo canalizadas graviticamente para as linhas de água existentes na área do Plano."*. Salienta-se a necessidade de se identificar as bacias de retenção previstas.

No n.º 6 deverá ser substituída a referência a *"(...) sujeitas à aprovação das entidades com jurisdição e concessões nos respetivos sectores de atividades."*, por: sujeitas à aprovação das entidades competentes.

Artigo 23.º Identificação dos Espaços Verdes

Os espaços verdes identificados deverão ter relação com os espaços apresentados nas peças desenhadas, salientando-se a necessidade de se adotarem sempre as mesmas terminologias para a designação dos mesmos, no Relatório, Regulamento e peças desenhadas.

Deverá ser esclarecido neste artigo:

- Que tipologia de espaços verdes é considerada: há referências a "verde de enquadramento e proteção", "Parque urbano e verde tratado", "áreas verdes existentes", "verde de enquadramento/proteção" e "espaços verdes públicos tratados".
- Se os espaços verdes são públicos ou privados.
- Se os logradouros são públicos ou privados e fazem parte dos espaços verdes.
- Se as bacias de retenção fazem parte dos espaços verdes.
- O enquadramento desses espaços verdes na EE.

Para as linhas de água o Regulamento prevê *"uma área verde, (...) para enquadramento e proteção da linha de água existente"* e *"uma faixa de verde tratado de proteção e enquadramento"*.

Deverá esclarecer-se o que se entende por *"verde tratado"* e se essas intervenções se referem à galeria ripícola.

Neste contexto, existindo intervenções nas linhas de água e galerias ripícolas deverá estabelecer-se um artigo próprio, em articulação com a Planta de Implantação, sugerindo-se a seguinte redação:

- 1 - As linhas de água correspondem aos cursos de água, na área de intervenção do Plano, que mantêm ou recuperam características ecológicas, hidráulicas e paisagísticas de carácter

natural ou seminatural, bem como as respetivas zonas de proteção, definidas nos termos da legislação em vigor.

2 - Relativamente às linhas de água e gestão de recursos hídricos, aplicam-se cumulativamente as seguintes disposições:

- a) É proibida a edificação, construção ou ampliação de edifícios nos leitos e respetivas zonas de proteção;
- b) Não é permitida a deposição de resíduos, a realização de aterros, escavações, extrações ou quaisquer outras atividades suscetíveis de poluir ou degradar a linha de água.
- c) É vedada a impermeabilização de solos ou a execução de obras que alterem o regime hídrico ou comprometam a naturalização das margens, de acordo com as disposições legais em vigor;
- d) A instalação de infraestruturas públicas ou privadas de interesse coletivo só é admitida quando não existam alternativas técnicas viáveis e carece de parecer favorável das autoridades competentes, de acordo com as disposições legais em vigor;
- e) Intervenções de limpeza, desassoreamento ou regularização só podem ser executadas quando justificadas por razões de segurança, saúde pública ou conservação ecológica, mediante autorização das entidades competentes;
- f) É proibido o seccionamento fechado contínuo de cursos de água, devendo privilegiar-se soluções a céu aberto e renaturalizadas;
- g) Nos espaços verdes e faixas de servidão é vedado o corte de árvores autóctones;
- h) Os projetos de urbanização devem prever a renaturalização e valorização ecológica das linhas de água, com recurso a técnicas de engenharia natural e à plantação de espécies ripícolas autóctones.

Devem ainda ser implementadas soluções que promovam a infiltração de águas pluviais (não contaminadas) no solo, nomeadamente através de poços e/ou trincheiras de infiltração para as águas das coberturas dos edifícios. Eventualmente estas soluções podem ainda ser complementadas com bacias de retenção/infiltração e/ou depósitos de águas pluviais para reutilização. Esta medida destina-se a assegurar que o caudal afluente ao curso de água, após a impermeabilização do solo, seja igual ou menor ao que afluía antes da impermeabilização do solo. Para este efeito deve ser considerado um período de retorno de 100 anos – Máxima Cheia Centenária.

Tal como já referido, havendo a probabilidade de existirem águas contaminadas deverão ser implementadas, onde justificável, redes separativas para águas pluviais contaminadas e não contaminadas. As águas pluviais contaminadas deverão ser tratadas num separador de hidrocarbonetos antes da descarga no meio hídrico.

Artigo 25.º - Configuração geral da edificação

Recomenda-se incluir um novo n.º, com referência aos Polígonos de Implantação referindo, nomeadamente:

- 4 - A implantação dos novos edifícios não pode exceder os polígonos de implantação delimitados para o efeito na Planta de Implantação, quer acima, quer abaixo do solo.

Recomenda-se substituir a designação de "Polígono de base dos edifícios" - por Polígono de Implantação -, de forma a adotar o conceito técnico estabelecido no DR n.º 9/2009 de 29 de maio, na sua atual redação.

Artigo 26.º - Configuração específica da edificação

No n.º 7, sendo referido que *"Os logradouros privados devem ser dotados de áreas verdes, nomeadamente, nas faixas perimetrais que se constituem como superfícies não impermeabilizadas, ou para lazer e usufruto dos seus proprietários, devendo estes garantir o seu tratamento."*, recomenda-se retirar o "ou" e substituir "o seu tratamento" por: a sua execução e manutenção.

Deve ser esclarecido se os logradouros, os espaços verdes e as linhas de água integram a EE salientando-se a importância de se estabelecer normas jurídicas para os mesmos.

Atendendo ao exposto, recomenda-se ainda que seja integrado um Artigo referente à Estrutura Ecológica, de modo a identificar-se de forma clara o seu enquadramento na EEM, a sua composição e regime aplicável. Deverá ainda, ser assegurada a correspondência com as respetivas Peças Desenhadas, nomeadamente com a Planta de Implantação.

Outras Observações:

- O Regulamento deverá integrar um índice geral.
- Artigo 19º - deverá ser retirada a referência a "Das", do título do artigo.

5. Peças Desenhadas

Planta de Condicionantes

Não é apresentada a Planta de Condicionantes referindo-se no Relatório que *"(...) não tendo havido alterações às servidões e restrições de utilidade pública na área de intervenção do PPEAICSP, a mesma não foi alvo de alteração. Destaque ainda para o facto de a presente alteração não interferir com as servidões identificadas."*

É contudo referido que, para as peças desenhadas apresentadas *"(...) foi atualizada a Cartografia de Base à escala 1:2000, homologada em 2025, dando resposta ao Decreto-lei n.º 193/95, de 18 de julho, alterado e republicado pelo Decreto-lei n.º 141/2014, de 19 de setembro, que estabelece os princípios e normas a que deve obedecer a produção cartográfica no território nacional para os IGT."* Neste contexto, deverá ser adotado o mesmo procedimento para a Planta de Condicionantes.

Reforça-se assim, a necessidade de se apresentar essa planta revista e atualizada de forma a dar cumprimento ao Artigo 107.º do RJIGT e a estabelecer correspondência com o Artigo 3.º e Artigo 5.º da proposta de Regulamento apresentada.

Planta de Implantação

Tal como já referido, e de forma a adotar-se o conceito técnico mais exato, deverá ser substituída a referência na legenda a "*Limite máximo para a implantação do polígono de base dos edifícios*" por Polígono de Implantação.

Nessa Planta, deverá ser identificada a Estrutura Ecológica.

Anexo II- Análise do pedido de isenção de AAE

Nos termos da legislação em vigor, cabe à autarquia ponderar e fundamentar a qualificação do PP para efeitos de AAE, “podendo ser precedida de consulta das entidades às quais, em virtude das suas responsabilidades ambientais específicas, possam interessar os efeitos ambientais resultantes da aplicação do plano.” (RJIGT).

Considera-se de referir que, nessa consulta às entidades - facultativa -, a APA-ARHTO não foi consultada para se pronunciar sobre essa fase preliminar da avaliação ambiental.

Para a análise em causa, foi disponibilizado o “Documento de fundamentação da decisão de não sujeição a Avaliação Ambiental Estratégica da Alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil” (PPEAICSP), de abril de 2025.

O procedimento de alteração do PP faz-se, nesse documento de fundamentação, através da verificação da aplicabilidade dos critérios definidos no n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-lei n.º 232/2007, de 15 de junho na sua atual redação. É ainda considerado o Anexo a esse Decreto-Lei, atendendo aos critérios de determinação da probabilidade de efeitos significativos no ambiente.

Atendendo ao exposto, concorda-se nas matérias da competência desta entidade, com a análise apresentada pelo que, e face à não aplicabilidade da maior parte dos critérios para a qualificação do Plano a AAE, considera-se que se encontram preenchidas as condições previstas na legislação em vigor, para dispensa do procedimento de AAE.

Anexo III – Análise da proposta de delimitação e exclusões da REN na área de intervenção do PP

1. Enquadramento e Antecedentes

O PDM de Alcochete encontra-se publicado por RCM 141/97 de 22/8/1997 tendo sofrido três alterações publicadas pelos avisos n.º 17956/2018, 14820/2020 e 15747/2024/2 uma suspensão publicada pelo DL 117/2024 de 30/12/2024 e uma exceção à suspensão publicada por Declaração 39/2025/2 relativamente às localidades do Samouco, São Francisco e Alcochete.

De acordo com o SNIT, o município de Alcochete não tem REN publicada e em vigor apesar de, no PDM de Alcochete, constar uma planta denominada de Planta de Condicionantes REN.

Ainda, o PDM de Alcochete encontra-se em revisão e nesse mesmo âmbito encontra-se em processo de delimitação a REN de Alcochete.

No âmbito de acompanhamento do processo de revisão do PDM, a APA emitiu parecer final, em sede de conferência procedimental, que incluiu o parecer à proposta de delimitação da REN através do ofício S006231-202302-ARHTO_DPI.

Desde 2023 não foi submetida nova versão relativamente à revisão do PDM.

Em abril de 2024 foi emitido parecer à proposta de alteração do PDM de Alcochete em vigor, visando a reclassificação do solo rústico em urbano o qual mereceu parecer desfavorável da APA emitido por ofício S027486-202404-ARHTO.DPI.

Em 2026 foi submetida nova versão de REN a qual se encontra em apreciação pelos nossos serviços.

2. Proposta de Plano de Pormenor

O PP abrange uma área total de 24ha.

Verifica-se que foi submetida proposta de delimitação da REN e que, a mesma se baseia na proposta de delimitação da REN para o município de Alcochete, que vem sendo acompanhada pelos serviços da APA.

A referida área abrange, na última proposta de REN avaliada pelos nossos serviços (janeiro de 2026), a tipologia da REN, AEIPRA – componente Recarga.

A proposta do plano de pormenor, identifica a delimitação da tipologia AEIPRA apresentada à APA em 2022 e em 2026.

3. Proposta de Delimitação da REN na área do PPBA

A proposta de Delimitação da REN na área do PPEAICSP mantém a proposta de delimitação já aprovada para AEIPRA- componente Recarga de aquíferos pelo que se mantém o parecer favorável previamente emitido.

No entanto, importa referir que a emissão de parecer favorável a pedidos de exclusão da tipologia AEIPRA, fica sempre condicionada a que o regulamento do PP inclua a seguinte regra:

"Em áreas classificadas na REN delimitadas como áreas estratégicas de infiltração, de proteção e de recarga de aquíferos, as águas residuais devem ser encaminhadas para ETAR através de rede pública de drenagem de águas residuais, ou em caso de manifesta impossibilidade poderá ser utilizado sistema autónomo estanque para posterior envio para ETAR, não sendo permitida a utilização de sistemas de rejeição/infiltração no solo. Esta norma aplica-se também às manchas de exclusão da REN-AEIPRA que obtenham parecer favorável/favorável condicionado nesse âmbito."

4. Exclusões da REN

Em relação às propostas de exclusão verifica-se que na área do PP são consideradas duas exclusões tipo C e uma tipo E, e que as mesmas se sobrepõem à tipologia AEIPRA. Estas exclusões, C59, C70 e E10, já haviam sido alvo de parecer favorável por parte desta entidade, através do ofício S006231-202302- ARHTO.DPI.

Os polígonos C59 e C70 não apresentam alterações relativamente à última versão apresentada. O polígono E10 apresenta um aumento de área, tendo em consideração a alteração apresentada em 2026 à tipologia AEIPRA e ainda o limite do proposto lote 3.

Uma vez que, conforme referido, já havia sido transmitido o sentido de parecer favorável a estas exclusões (C59, C70 e E10), e não se tendo verificado existirem alterações significativas que pudessem impactar o sentido do parecer, mantém-se o sentido do mesmo.

No entanto, e tendo em conta que está em causa a tipologia AEIPRA, na qual as características hidrológicas determinam uma elevada suscetibilidade à contaminação das águas subterrâneas, deverá ser tido em consideração o seguinte:

- Deverão ser acauteladas situações que possam promover a contaminação do aquífero;
- No que se refere à gestão dos efluentes, não deverá ser considerada a possibilidade de encaminhamento para infiltração no solo de quaisquer águas residuais a gerar na área do Plano;
- As áreas verdes que se desenvolvem ao longo da linha de água, deverão manter-se em REN;
- Devem ser preservadas, o mais possível, as áreas de infiltração em que não exista risco de contaminação associado às atividades a desenvolver, devendo a área a impermeabilizar restringir-se à área estritamente necessária.

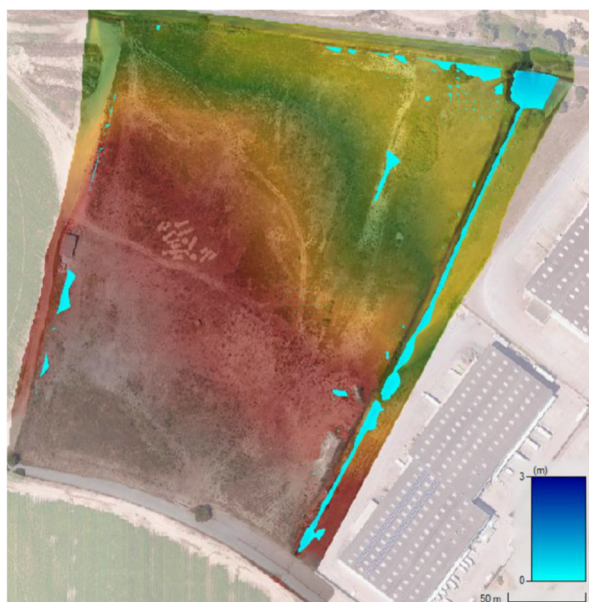
Anexo IV - Análise do Estudo Hidrológico e Hidráulico

Foi apresentado um estudo hidrológico e hidráulico referente a uma pequena linha de água que atravessa um lote industrial/logístico, inserido no Parque Logístico do Passil.

Segundo a MDJ do EHH, foi estudado um período de retorno de 100 anos, e foi utilizado um levantamento topográfico da zona de intervenção, à escala 1:500.

Da análise do EHH, considera-se o seguinte:

- Observa-se que a área considerada no EHH não abrange a totalidade da bacia hidrográfica, devendo a figura apresentada no capítulo 2.2.2 e o estudo ser revistos.
- Do EHH resultou um mapa com a área de inundação prevista na situação atual, ou seja, prévia à ocupação do lote, e consequente prévia à sua impermeabilização.



Resultado da simulação hidráulica. Profundidades máximas do escoamento – Situação atual

Figura 1: mapa de inundação para a situação atual, sem ocupação.

Fonte: EHH

No entanto, não é realizado o mesmo tipo de simulação relativa à situação futura, ou seja, com a ocupação do lote, através da implantação de instalações e vias. Assim, não é apresentado o mapa de inundação relativo à situação futura. Deverá ser simulada a situação futura prevista, e estimada a área inundável nessas condições.

Da ocupação do lote resultará a impermeabilização de grandes áreas, o que levará inevitavelmente à geração de maiores caudais pluviais, potenciando o aumento das áreas inundáveis, e o aumento da afluência à passagem hidráulica a jusante do lote.

Relativamente à passagem hidráulica, foi verificada a sua capacidade de vazão quanto ao caudal correspondente à situação futura. O estudo conclui que a PH conseguirá garantir o escoamento resultante da ocupação futura do lote, em parte, devido à laminagem de caudais garantida por uma pequena bacia na extremidade norte do lote, a montante da PH. No entanto, nessas condições, segundo o EHH, a PH funcionará muito próxima da sua capacidade máxima de vazão.

Acresce, que de acordo com a MDJ, a bacia não foi completamente levantada pela topografia, tendo sido estimada com um volume total se 1160 m³. Assim, considera-se que não conhecendo a geometria da bacia com exatidão, a verificação da capacidade de vazão da PH para a situação futura, fica comprometida. Deverá ser levantada a geometria/dimensão exata da bacia de amortecimento, e verificada a capacidade de vazão da PH, para o caudal afluente previamente amortecido.

Concluindo, considera-se que o EHH apresentado carece de algumas correções, nomeadamente:

- Deverá ser revisto o EHH considerando a área total da bacia hidrográfica.
- Deverá ser simulada a situação futura prevista, e estimada a área inundável correspondente.
- Deverá ser levantada a geometria/dimensão exata da bacia de retenção/amortecimento, e verificada a capacidade de vazão da PH. Cabe recordar que não é autorizada a alteração da secção da linha de água (aterros e escavações no leito e margens)

Atendendo ao exposto, a APA/ARHTO permanece disponível para os esclarecimentos tidos por convenientes.

Documento: I07142-202602-UOT/DGT

Processo CCDR LVT: 150.10.400.00050.2025

Assunto: Apreciação da CCDRLVT - artigo 86.º do RJIGT

PCGT ID 1257 - Alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil (PP)

Câmara Municipal de Alcochete

Apreciação da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Nos termos e para os efeitos do n.º 3 do artigo 86.º do Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na sua redação atual.

A apreciação aborda a *Conformidade ou compatibilidade da proposta de plano com programas territoriais existentes* e o Enquadramento em regimes legais e regulamentares

Enquadramento e Procedimentos

O Plano está em vigor desde 2008 publicado pelo Edital n.º 173/2008, em 22/02.

Em 13/5/2025 foi publicado o Aviso n.º 12191/2025/2 com a aprovação da minuta do contrato de planeamento para a alteração do Plano.

Em 20/5/2025 foi publicado o Aviso n.º 12839/2025/2 da deliberação de início de procedimento de alteração do Plano, com aprovação dos termos de referência (TR), um prazo de 3 meses para a elaboração e a não qualificação para efeitos de Avaliação Ambiental (AA).

Em 3/12/2025 foi publicado o Aviso n.º 29640/2025/2 de deliberação de reinício do procedimento, com o prazo de 6 meses e com o aproveitamento dos atos e formalidades praticados, incluindo os conteúdos documentais e materiais e a discussão pública efetuada nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do RJIGT.

Ao pedido de conferência procedimental (CP) feita pela CM em 07/01/2026, a CCDRLVT informa estar a proposta deficientemente instruída no âmbito e para efeitos do regime legal da REN pelo que não dá provimento ao mesmo.

Em 02/02/2026 a CM solicita a realização da CP, carregando na PCGT os respetivos elementos escritos e desenhados, tendo a CCDR dado seguimento à convocatória das entidades para 03/03/2026.

A CP terá dois momentos:

- Às 14:30 horas – procedimento REN com as ERIP-convocadas (CCDRLVT, APA/ARHTO, ICNF e ANEPC)
- Às 15:30 horas – proposta do plano com as ERAE (CCDRLVT, APA/ARHTO, ICNF, ANEPC, LNEG, PC, e IP) e com as ERIP-Plano (CCDRLVT, APA/ARHTO, ICNF, ANEPC, LNEG, PC, IP, DGT, DGEG, FAP, DGAPDN, ANAC, IAPMEI, E-redes, Setgás, AMARSUL e SIMARSUL)

A CM foi convidada a participar na conferência procedimental.

Em 20/2/2026 foi publicada no Diário da República, 1.ª série a RCM n.º 30/2026, que estabelece as Medidas preventivas na zona do Novo Aeroporto de Lisboa e na respetiva área circundante.

Caracterização da Proposta

— Localização

Nota prévia

Assume-se como certo que são mantidos os limites do PP em vigor desde 2008, com 24,523 ha, conforme consta do artigo 1.º do regulamento, tendo em conta que na altura se assumiu que todo o solo foi classificado como urbano e, ainda, que não está disponível no SNIT o conjunto de peças que constituem o plano.

A área de intervenção do PP localiza-se concelho e freguesia de Alcochete,

Situa-se na faixa central do território do concelho e encontra-se em área contígua ao Plano de Pormenor do Passil Norte.

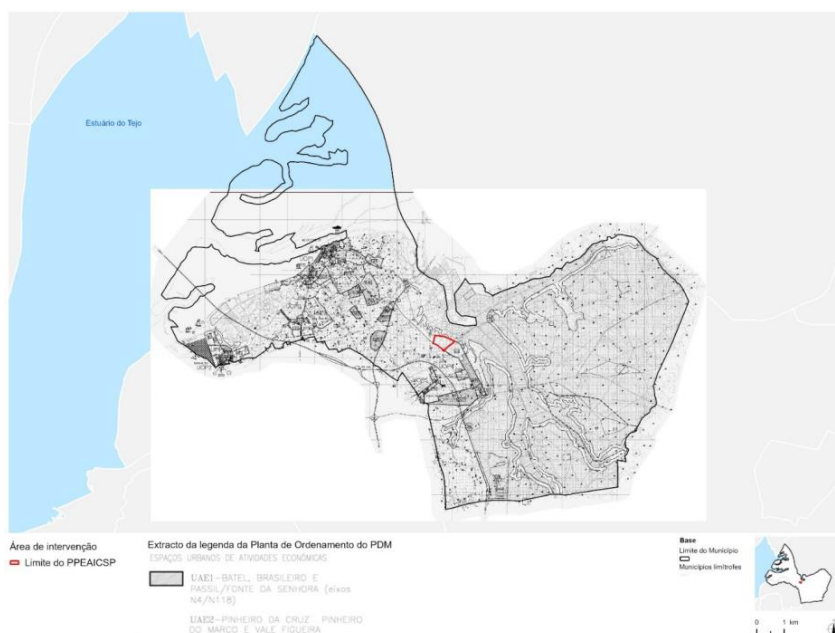
A norte da área de intervenção tem-se a EN 118, a sudeste a EM 1006 e a sudoeste o prolongamento do CM 1205. Não são identificados declives significativos na área de intervenção do PP, sendo esta constituída por uma plataforma com pendentes suaves, essencialmente de poente para nascente.

A alteração apresentada pretende, mantendo os usos previstos no artigo 2.º do Regulamento do PP em vigor, proceder à alteração da configuração dos lotes, por unificação da área atualmente prevista para os 12 lotes (lotes 3 a 14 de pequenas dimensões), num único lote -que passou a designar-se por lote 3.

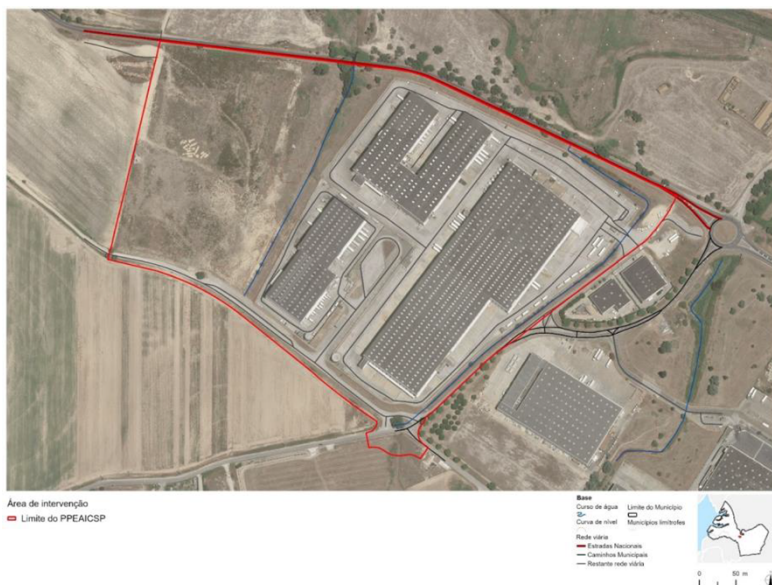
O novo lote insere-se numa área com topografia suavemente ondulada, com cotas altimétricas compreendidas entre os 8 e os 14,2 metros.

O terreno ainda desocupado apresenta um declive muito ligeiro, com pendentes pouco significativas, o que favorece a implantação de edifícios de grande escala sem necessidade de modelação morfológica relevante.

O Plano está parcialmente executado nos lotes 1 e 2 (cerca 65% da área total)



Extrato da Planta de Ordenamento do PDM de Alcochete, com identificação a vermelho da área do PP



Área de intervenção do Plano sobre ortofotomapa Fonte: Relatório de Fundamentação da Alteração - outubro de 2025

— Justificação/contexto para a elaboração do plano

Constou dos Termos de Referência : A alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil (“PP”) tem por fim reforçar a vertente de atividades económicas do concelho, alterando os parâmetros urbanísticos anteriormente definidos no PP, bem como o desenho urbano e infraestruturas locais. Com a alteração ao PP, pretende-se responder às exigências de implantação e volumetria para logística num contexto de competitividade regional. Refere-se que os parâmetros urbanísticos previstos estão em linha com os definidos na revisão, em curso, do Plano Diretor Municipal de Alcochete (“PDM”).

A área de intervenção corresponde à área abrangida pelo plano em vigor, com usos já definidos para indústria comércio e serviços (espaço urbano), incidindo particularmente no desenho urbano sobre o prédio a norte do plano em vigor.

Neste sentido, a alteração do PP Deve:

- Assegurar a gestão sustentável dos recursos redefinindo parâmetros urbanísticos sem agravamento dos impactes no território;
- Contribuir para o desenvolvimento socioeconómico local;
- Permitir o enquadramento e otimização na gestão das infraestruturas.

Considerando que se trata de uma alteração a um PP em vigor, com revisão dos parâmetros urbanísticos e sem alteração da área de intervenção delimitada, de acordo com o enquadramento no âmbito da revisão, em curso, do PDM, para a ampliação alteração e construção de edifícios, sem prejuízo da legislação aplicável, são previstos os seguintes parâmetros urbanísticos (índices brutos):

- Índice de impermeabilização (máx): 0.75
- Índice de ocupação (máx): 0.50
- Índice volumétrico (máx.): 8
- Altura de Fachada (máx): 20 m
- (...)

— Objetivos, ações, classificação e qualificação do solo

O plano tem como objetivos:

O Artigo 2.º do Regulamento do PP dá nota do objetivo do Plano, ser: “constituir uma unidade de gestão territorial, com uma área de 24,523 ha, classificada como espaço industrial, comércio e ou serviços, com ocupação do solo por unidades de armazéns compatíveis com o uso habitacional e não poluentes, e por espaços verdes de proteção e enquadramento.”.

A alteração apresentada pretende, mantendo os usos previstos no artigo 2.º do Regulamento do PP em vigor, proceder à alteração da configuração dos lotes, por unificação da área atualmente prevista para os 12 lotes (lotes 3 a 14 de pequenas dimensões), num único lote -que passou a designar-se por lote 3. Esta decisão fundamenta-se no facto de, cerca de 17 anos depois de ter entrado em vigor o PP, ainda não terem sido realizadas nenhuma das operações previstas nem se perspetivar interesse de iniciativa privada em prosseguir com o previsto e, nesta situação, ter surgido uma oportunidade de investimento com enquadramento estratégico e económico, que corresponde a uma forma de ocupação distinta da prevista. Embora o PP em vigor preveja a possibilidade de agregação de lotes, a presente proposta de alteração visa, também, a simplificação e reconfiguração da estrutura interna de acessibilidade, ajustada à nova configuração da área de intervenção e com o acesso a fazer-se pelo centro da área de intervenção (junto à faixa de proteção da linha de água) e a circulação pela EM1205-Rua do Aceiro.

O relatório de fundamentação refere que o estudo de tráfego desenvolvido tendo por base a ocupação do futuro lote 3 com uma unidade logística, aponta para uma oferta máxima de 325 lugares de estacionamento no interior do lote, dos quais 43 lugares para veículos pesados e 227 para veículos ligeiros.

Contudo, não é indicado o tráfego associado ao projeto e qual o contributo para o tráfego total nas principais vias de acesso.

Na vertente ambiental e de sustentabilidade, o projeto Deve ainda ter em vista estabelecer as necessárias condições, incluindo as decorrentes de um cenário de alterações climáticas, para:

- Gestão e utilização eficiente do recurso água, incluindo medidas de redução dos consumos e de reutilização;
- Consumo sustentável, gestão e utilização eficiente dos materiais, incluindo materiais de construção e produtos alimentares locais e sustentáveis;
- Contributos para a redução, reutilização e reciclagem de resíduos;
- Utilização de fontes renováveis de energia e de construções e equipamentos eficientes do ponto de vista energético;
- Contributos para a adoção de soluções de transporte eficiente, minimizando o consumo de energia e as emissões poluentes;
- Minimização das emissões de dióxido de carbono equivalente;
- Contributos para a preservação da biodiversidade e proteção, reabilitação, conservação e valorização dos habitats naturais;
- Promoção de oportunidades de emprego de formação profissional;
- Contributos para a adoção para atividades que envolvam a comunidade.

Ações previstas

Para além da reconfiguração dos atuais 12 lotes (lotes 3-14), o PP em vigor prevê:

- uma rede viária estruturante que assegura a acessibilidade e a articulação funcional dos lotes industriais, garantindo a integração com as vias envolventes, e uma estrutura viária interna assente em dois eixos principais de distribuição, (com bolsas de inversão de marcha nas extremidades), ligados ao prolongamento do CM1205, sem acessos diretos à EN118;
- a reformulação do cruzamento da EM1006 com o CM1205, através da criação de uma rotunda com função de moderação de tráfego e distribuição de acessibilidades às áreas industriais existentes e propostas; O traçado e os perfis transversais das vias respeitam os normativos em vigor, prevendo-se faixas de rodagem com 10 metros de largura, passeios com pelo menos 2 metros e zonas de desaceleração. Esta reformulação do cruzamento encontra-se parcialmente concretizada.
- a qualificação dos espaços exteriores, com a criação de áreas verdes e zonas de enquadramento paisagístico, nomeadamente, uma zona verde de uso público coletivo com cerca de 15.000 m² ao centro da área de intervenção, faixas verdes com árvores de alinhamento, ao longo das principais vias envolventes (EN118 e CM1205) e uma zona de proteção à linha de água com largura mínima de 10 metros, junto à EM1006, na faixa sul.

IGT e SRUP

Para o local vigora o PROTAML aprovado pela RCM 68/02 de 7/2.

Para o local vigora o Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo, PROFLVT, cf. a Portaria n.º 52/2019 de 11/2.

Para o local vigora o Plano Diretor Municipal de Alcochete, ratificado pela RCM n.º 141/1997 de 22/8, com as posteriores alterações.

Para o local vigora o Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil, conforme o Edital n.º 173/2008 publicado a 22/2/2008.

Em parte, residual a sudeste, aplica-se o Plano de Pormenor do Passil Norte, publicado conforme a RCM n.º 62/2001, publicada a 31/5/2001.

O local poderá abranger REN (não foi ainda publicada a Carta de REN para o município de Alcochete), não abrange RAN, abrange sítio SIC da Rede Natura 2000 (PTCON 0009- Estuário do Tejo), abrange montado de sobro, abrange DPH, abrange servidões rodoviárias (E.N. 118, E.M. 1006 e C. M. 1205) e abrange servidão do aeródromo militar do Montijo.

Classificação e qualificação do solo

Com a publicação do PP, a classificação e qualificação do solo e respetivas regras de ocupação/edificabilidade, são as definidas no plano de pormenor.

Consta do Artigo 10.º do PP “Classificação do solo” São classificadas como solo urbano de carácter industrial, comercial e ou serviços, as áreas contidas dentro da linha limite do Plano”. Consta do Artigo 11.º do plano “Uso do solo” que a área de intervenção do Plano subdivide -se nas seguintes categorias:

- a) Área edificável, dentro dos lotes, com a observância do disposto nos artigos 25.º e 26.º do presente Regulamento;
- b) Área de edificação proibida, pela observância das servidões e restrições de utilidade pública;
- c) Área de espaços públicos.”

Com a presente alteração do a CM não pretende alterar a classificação e qualificação do solo.

Sistema de execução

Consta do capítulo VIII do regulamento do plano que:

O Plano, constituído por uma única unidade de gestão, será implementado no âmbito de operação de loteamento urbano (ou outras formas de estruturação fundiária) de iniciativa privada, admitindo-se várias operações, desde que da subdivisão da área abrangida pelo Plano resultem unidades orgânica e funcionalmente autonomizadas (artigo 27.º).

A realização do Plano é da responsabilidade e iniciativa de privados, nomeadamente, na repartição de custos de urbanização, os quais serão proporcionais às áreas das parcelas abrangidas pela área de intervenção do Plano, (artigo 28.º).

Para aplicação das compensações em espécie, no âmbito de operação ou operações de loteamento, devese-á ter em consideração o previsto no Decreto-Lei nº 555/1999, de 16 de Dezembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 177/2001, de 4 de Junho e o definido no Regulamento de Urbanização e Edificação do Município de Alcochete (artigo 29.º).

Não consta a delimitação de unidades de execução

No regulamento não consta o prazo para a execução do plano.

Não constam os indicadores de monitorização previstos no n.º 7 do artigo 107.º do RJIGT.

Compatibilidade/Conformidade com os planos territoriais

Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2002, de 8 de abril

— Identificar sinteticamente o enquadramento territorial e setorial e o quadro orientador e normativo aplicável

Nos termos do PROTAML, o plano insere-se segundo o Modelo territorial em Ação urbanística de “Área de dispersão urbana a controlar”. No âmbito do Sistema Ecológico Metropolitano abrange no extremo nordeste “Ligação /Corredor Estruturante Primário”.

Situa-se na Unidade Territorial 1- “Estuário do Tejo” e na Unidade Territorial 9 – “Espaço de transição Nascente”.

No âmbito da Rede Ecológica Metropolitana, o local é parcialmente abrangido no extremo nordeste por “Ligação /Corredor Estruturante Primário” e abrange residualmente também no extremo nordeste “Ligação /Corredor secundário”.

Face ao enquadramento acima exposto são aplicáveis ao presente PP designadamente as seguintes disposições:

(...)

IV — Normas orientadoras

(...)

1 — Normas gerais

(...)

1.3 — Orientações territoriais

(...)

1.3.1 — Estuário do Tejo

1.3.1.1 — *Preservar e recuperar os valores naturais de grande diversidade e riqueza ecológica que constituem o estuário do Tejo, elemento central e valor ambiental estruturante da AML, potenciando a sua utilização para fins de turismo, recreio e lazer em articulação com o desenvolvimento dos núcleos urbanos ribeirinhos e com os valores naturais existentes.*

(...)

1.3.9 — Espaço de transição nascente

1.3.9.1 — *Aproveitar as potencialidades de Alcochete associadas ao estuário do Tejo e à área protegida envolvente, para fins turísticos e de recreio e lazer de baixa densidade, bem como de investigação relacionada com esses elementos naturais.*

(...)

2 — Normas específicas

(...)

2.2 — Estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental

(...)

2.2.3 — Ligações/corredores estruturantes primários

2.2.3.1 — Os IPT devem:

a) *Garantir o desafio e a descompressão do sistema urbano, através da não edificação destas áreas da REM e da sua não afetação a usos que limitem o funcionamento dos sistemas naturais;*

b) *Condicionar a atividade industrial em áreas de corredores e ligações estruturantes primários da REM ou na sua proximidade imediata, sempre que estejam em causa valores fundamentais para o funcionamento do sistema ecológico;*

(...)

3 — Ações urbanísticas

(...)

3.6 — Área de dispersão urbana a controlar

3.6.1 — Os IPT devem:

(...)

b) *Criar medidas que visem o ordenamento e estruturação do povoamento no espaço rural, a contenção da construção dispersa e o enquadramento e dinamização de atividades e usos compatíveis com as características do território e com as atividades agrícolas e florestais dominantes.*

(...)

— Apreciação conclusiva

Do Relatório da proposta não consta enquadramento completo e correto nas disposições do PROTAML, nomeadamente, nas orientações da “Unidade Territorial 1- “Estuário do Tejo” e na Unidade Territorial 9 – “Espaço de transição Nascente”, bem como na definição da estrutura ecológica no âmbito da Rede Ecológica Metropolitana.

Orientações territoriais 1.3.1.1 e 1.3.9.1, bem como face às Normas específicas 2.2.3.1 alíneas a) e b) relativas à Ligação/corredor estruturante primário.

Sublinha-se que a Ligação /Corredor Estruturante Primário da Estrutura metropolitana de proteção e valorização ambiental, no local coincide com sítio SIC da Rede Natura 2000 (PTCON 0009- Estuário do Tejo).

Acrescerá a apreciação específica/setorial das outras entidades convocadas para a CP, nomeadamente, o ICNF.

Planos territoriais de âmbito municipal

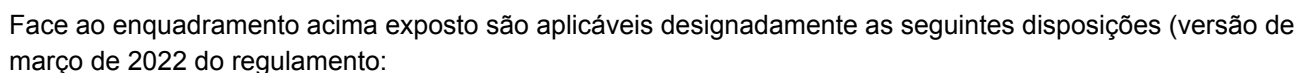
PDM de Alcochete, em vigor.

Para o local vigora o Plano Diretor Municipal de Alcochete, ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 141/1997 de 22/8, alterado cf. o Aviso n.º 17956/2018 , alterado cf. o Aviso n.º 14820/2020 e alterado cf. o Aviso n.º 15747/2024/2.

As regras de uso e ocupação/edificabilidade são as constantes do Plano de Pormenor em vigor.

Proposta de Revisão do PDM de Alcochete

O PDM de Alcochete encontra-se em processo de revisão, sendo que a proposta de Ordenamento prevê para a área de intervenção do PP, Solo Urbano como “Espaços de Atividades Económicas” e “Espaço Verde”. No extremo sudeste da área do PP a proposta de revisão do PDM classifica o local como Solo Rústico, “Espaços agrícolas de produção de tipo I”



Artigo 26º Ocupações e utilizações

1. *Constituem objetivos específicos de ordenamento destes espaços a salvaguarda da capacidade produtiva máxima do solo e a manutenção do seu uso agrícola ou reconversão para uso agrícola, assegurando a sua qualidade ambiental e paisagística.*

2. *A prática da atividade agrícola deve ser realizada em conformidade com o Código das Boas Práticas Agrícolas para a proteção da água contra a poluição por nitratos de origem agrícola.*

(...)

CAPÍTULO VI SOLO URBANO

SECÇÃO IV ESPAÇOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Artigo 74º Identificação

1. *Os Espaços de Atividades Económicas contemplam ou podem vir a contemplar estabelecimentos industriais e empresariais, bem como outras funções complementares, designadamente armazenagem, logística, serviços, comércio e equipamentos de utilização coletiva.*

2. *Os Espaços de Atividade Económica integram as seguintes subcategorias:*

a) *Espaços de Atividade Económica de tipo I – correspondem aos espaços de atividades económicas existentes no Freeport/Cardedeiras, Batel/Brasileiro e Passil/Fonte da Senhora (eixos N4/N118) e Fábrica de Explosivos.*

(...)

Artigo 75º Ocupações e utilizações

1. *Nestes espaços de atividades económicas de tipo I são admitidos estabelecimentos industriais, oficinas, armazéns, serviços e logística, comércio e operações de gestão de resíduos.*

(...)

Artigo 76º Regime de edificabilidade

4. *Para os espaços de atividades de tipo I, as novas construções e a ampliação de edifícios existentes, quando permitidas de acordo com o artigo anterior, e sem prejuízo da legislação aplicável, ficam sujeitas às seguintes condições:*

(...)

c) *Restantes espaços de atividades económicas de tipo I:*

i) *Número máximo de 3 pisos e altura máxima da fachada de 16 m, com exceção de razões funcionais ou técnicas em que poderá ser autorizada altura superior*

ii) *Índice máximo de utilização 0,60, ou o existente*

iii) *Índice máximo de impermeabilização 0,80 ou o existente.*

iv) *Para além da possibilidade de ampliação dos edifícios habitacionais existentes, neste tipo de espaço parece-nos de admitir novas construções para habitação em parcelas já afetadas a uso habitacional (acréscimo de 1 fogo) ou em parcelas contíguas a outras que já tenham uso habitacional, para o máximo de 1 fogo.*

(...)

SECÇÃO VI ESPAÇOS VERDES

Artigo 86º Identificação

1. *Os Espaços Verdes correspondem a áreas integradas na estrutura urbana que, atendendo às suas características e valor natural, contribuem para a manutenção das funções ecológicas e para a melhoria da qualidade de vida das populações em ambiente urbano.*

2. *Os Espaços Verdes correspondem, fundamentalmente, a espaços públicos ou privados, construídos ou naturais, equipados ou não, que contribuem para a melhoria do ambiente urbano e da qualidade de vida das populações, integrando ainda áreas com funções relevantes ao nível do funcionamento dos sistemas ecológicos.*

Artigo 87º Ocupações e utilizações

1. *Nos Espaços Verdes apenas se permitem atividades socioculturais, de recreio, lazer e desporto, compatíveis com a preservação e manutenção do funcionamento dos sistemas ecológicos e com as condicionantes legais aplicáveis, nos termos dos n.ºs seguintes.*

(...)

CAPÍTULO X DISPOSIÇÕES FINAIS E COMPLEMENTARES

Artigo 110º Disposições revogatórias

Com a entrada em vigor do presente Plano, são revogados os seguintes instrumentos de gestão territorial:

(...)

j) *Plano de Pormenor de Expansão da área de indústria, comércio e serviços do Passil;*

(...)

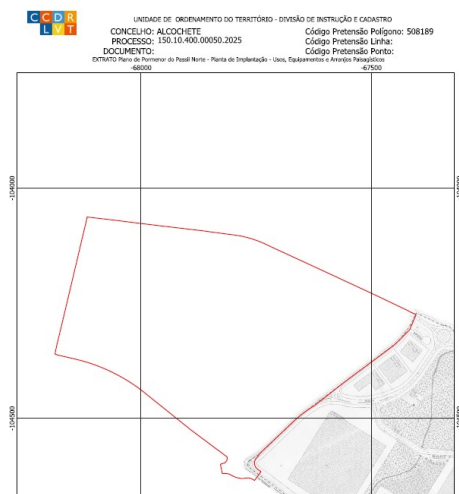
Do relatório da proposta não consta qualquer referência ao enquadramento na proposta de Revisão do PDM de Alcochete.

Na proposta do PDM não é feita referência à vigência do Plano de Pormenor, situação que deve ser ponderada e tratada pela CM conforme se afere da alínea j) do artigo 110.º da presente proposta de alteração.

Do mesmo modo e relacionada coma questão anterior, coloca-se a classificação e qualificação do extremo sudeste do plano de pormenor.

Plano de Pormenor do Passil Norte

Para parte residual sudeste do local vigora o Plano de Pormenor do Passil Norte, conforme a RCM n.º 62/2001, publicada a 31/5/2001. A área comum aos dois planos corresponde a via de circulação (Rua do Aceiro) e parte do seu entroncamento com a rotunda prevista no PP, o que deve ser clarificado e resolvido pela CM. (Ver figura abaixo).



Extrato da sobreposição do PP, com o Plano de Pormenor do Passil Norte

Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil

Para o local vigora o Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil, PP, conforme o Edital n.º 173/2008 publicado a 22/2/2008, plano sobre o qual incide a presente alteração.

— Enquadramento na classificação e qualificação e do solo e respetivas regras de ocupação/edificabilidade

Com a publicação do PP, a classificação e qualificação e do solo e respetivas regras de ocupação/edificabilidade, são as definidas no plano de pormenor.

Constou do Artigo 10.º do PP “Classificação do solo” São classificadas como solo urbano de carácter industrial, comercial e ou serviços, as áreas contidas dentro da linha limite do Plano”. Constou do Artigo 11.º do plano “Uso do solo” que a área de intervenção do Plano subdivide -se nas seguintes categorias:

- a) Área edificável, dentro dos lotes, com a observância do disposto nos artigos 25.º e 26.º do presente Regulamento;*
- b) Área de edificação proibida, pela observância das servidões e restrições de utilidade pública;*
- c) Área de espaços públicos.”*

Com a presente alteração do a CM não pretende alterar a classificação e qualificação do solo. Mas Deve constar a qualificação do solo devidamente alterada (nos termos do Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto).

Sobre os dados quantitativos da alteração , apresenta-se de seguida o quadro comparativo entre o PP e a presente proposta de alteração:

Parâmetros urbanísticos	PPEAICSP em vigor (Lotes 3 a 14)	Proposta de alteração do PPEAICSP		Notas / observações
		Geral	Novo e único lote ou parcela – “Lote 3”	
N.º de lotes	12	/	1 [possibilidade de ser subdividido em duas ou mais unidades autónomas]	/
Índice de Ocupação do Solo (Io)	<= 0,50	0,50	0,50	Aplicável à totalidade da parcela bruta (inicial). Em conformidade o Quadro sinóptico do novo lote 3 é apresentado de forma separadas dos lotes 1 e 2
Área máxima de implantação	25 904,00 m² (quadro sinótico, tendo em conta dos lotes finais)	/	37 626,00 m²	Aplicação do Índice de Ocupação à parcela bruta
Índice de Impermeabilização (Iimp)	Não previsto	0,75	0,75	Previsto na alteração do PDM
Área Impermeável máxima	/	/	56 439 m²	Aplicação do Índice de impermeabilização previsto na alteração do PDM

Parâmetros urbanísticos	PPEAICSP em vigor (Lotes 3 a 14)	Proposta de alteração do PPEAICSP		Notas / observações
		Geral	Novo e único lote ou parcela – “Lote 3”	
Área permeável			18 813 m²	
Índice Volumétrico (Iv)	Não é definido um índice, no entanto é apresentado no quadro sinótico o volume máximo ocupado pela construção	8	8	Previsto na alteração do PDM
Volume máximo de construção	414 464,00 m³ (quadro sinótico)	/	602 016 m³	Aplicação do Índice volumétrico previsto na alteração do PDM: 8 que corresponde a 8 m³ por m² de área de terreno (parcela bruta)
Altura de fachada máxima	O artigo 25.º do regulamento refere uma cêrcea máxima da 16m (termo que deixou de ser usado), refere ainda a altura máxima da cumeeira não deve ultrapassar a cêrcea em mais de 3 m	/	/	Independentemente de a alteração do PDM definir uma altura máxima de fachada de 20 m, considerou-se ser de manter as alturas máximas definidas no PPEAICSP, derivado da existência de uma servidão aeronáutica
Altura da edificação	/	/	16 m	Optou-se por designar por altura de edificação (versão atual do termo cêrcea, mantendo-se o definido no PPEAICSP, pelas razões acima mencionadas)
Estacionamento privado	1 lugar por 100 m² de implantação (Art.º 18.º) – máximo de 564 lugares (1 pesado por cada 6,6 ligeiros)	/	A definir em sede de projeto justificada com estudo de tráfego num intervalo entre os 277 e os 325 (no cenário da área máxima de implantação permitida)	Fundamentado pelo estudo de tráfego desenvolvido [Anexo II]
Estacionamento (Público)	Apenas definido no quadro sinótico o total para a área do PP num total de 171 lugares		A definir em sede de projeto considerado um valor máximo de 20% dos veículos ligeiros no interior do lote	Alinhados com o Quadro I do Art. 2.º da Portaria n.º 75/2024, de 29 de fevereiro e fundamentado pelo estudo de tráfego desenvolvido [Anexo II]
Espaços verdes	Previstos na Planta de implantação		Previstos na Planta de implantação	Mantido os espaços verdes previstos na planta de implantação
Afastamentos	10 m Se espaço Público 8 metros se outros lotes (Art.º 26.º)	/	10 m Se espaço Público 8 metros se outros lotes	
Cedências para espaços verdes e de utilização coletiva				Alinhadas com as exigências do PDM em vigor [Espaços verdes e de utilização coletiva: 20 m²/100m² de área bruta de construção] com exceção dos equipamentos coletivos: 10 m²/100m² de área de construção

Nota: atualmente nos termos do PP o número mínimo de lugares de estacionamento de veículos ligeiros é de 144 e o número mínimo de lugares de estacionamento de veículos pesados é de 27 o que perfaz os 171 lugares indicados.

— Identificar as propostas que alteram os IGT em vigor, relacionando e ponderando com as respetivas justificações

É alterada a configuração da rede viária interna e a configuração de um conjunto de 12 lotes propostos que são unido num único lote a designar por lote 3, por unificação da área atualmente prevista para os lotes 3 a 14, não se detetando nenhuma objeção, salvaguardadas que sejam as várias apreciações parcelares que integram o presente documento.

Referiu a CM no relatório da alteração do PP que o regulamento foi alterado nos artigos: 1.º, 3.º, 8.º, 9.º, 10.º, 12.º, 13.º, 14.º, 15.º, 16.º, 18.º, 21.º, 22.º, 23.º, 24.º, 27.º, 28.º e 31.º, tendo a CM que acautelar a apreciação acima efetuada no presente documento, sobre o regulamento.

Outros Instrumentos de Gestão

- Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa a Vale do Tejo (PROFLVT)

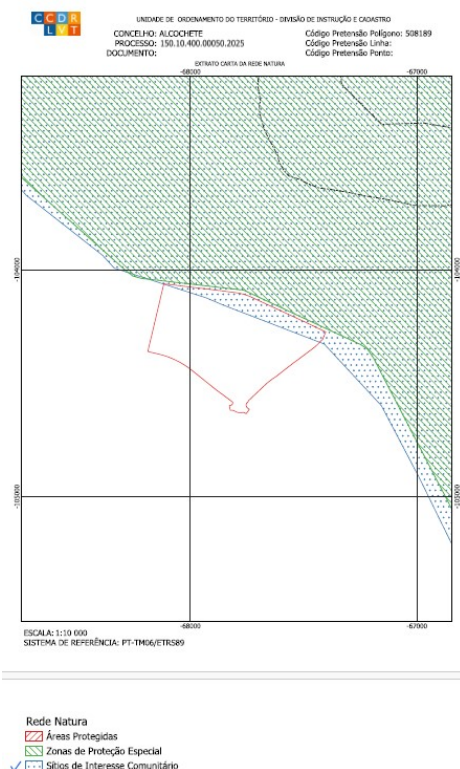
Deve ser assegurada a adequação da proposta com o PROFLVT, publicado no DR n.º 29/2019, série I, de 11/02/2019, pela Portaria n.º 52/20, da competência do ICNF.

- Plano Municipal de Defesa da Floresta Contra Incêndio (PMDFCI)

Deve ser assegurada a adequação da proposta com o PMDFCI, da competência da CM e do ICNF, importando sublinhar o disposto no Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de outubro que estabelece o Sistema de Gestão Integrada de Fogos Rurais (SGIFR) no território continental e define as suas regras de funcionamento e competências na gestão integrada de fogos rurais, da competência do ICNF.

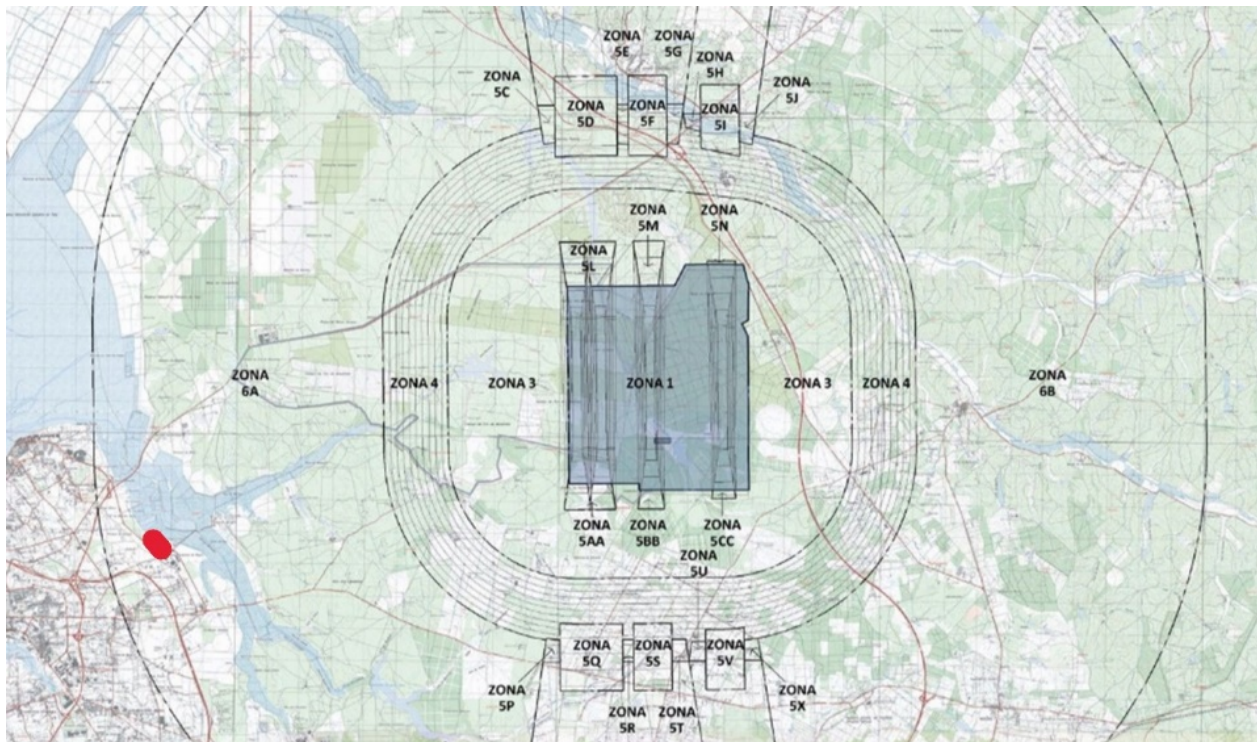
- Plano Sectorial da Rede Natura 2000

Conforme a RCM n.º 115-A/2008, publicada no Diário da República, 1.ª série de 21/7/2008. Competência do ICNF, face ao sítio SIC da Rede Natura 2000 (PTCON 0009- Estuário do Tejo).



- Medidas preventivas na zona do Novo Aeroporto de Lisboa

Conforme a RCM n.º 30/2026, publicada no Diário da República, 1.ª série de 20/2/2026. O local do PP, situa-se na Zona 6A, competência da **ANAC**.



A título indicativo, o local do PP indicado a encarnado

Enquadramento em regimes legais e regulamentares

Avaliação Ambiental (a CM não qualifica para AA)

Regime Jurídico da Avaliação Ambiental de Planos e Programas (RJAAPP), publicado pelo Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo D.L. n.º 58/2011, de 4 de maio.

Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) publicado pelo Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na sua atual redação.

— Entendimentos e fundamentos da CM

Sinteticamente a CM entendeu que:

1. Considera que a alteração ao plano de pormenor não se enquadra nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 3.º do RJAAPP, por não incluir a aprovação de projetos mencionados nos anexos I e II do Regime Jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA – Decreto Lei n.º 151 B/2013, de 31 de outubro, na atual redação) e não incidir sobre território integrado em sítio da lista nacional de sítios, sítio de interesse comunitário, zona especial de conservação ou zona de proteção especial.

2. Quanto à eventual qualificação ao abrigo da alínea c) do referido artigo, e tendo por referência os critérios de determinação da probabilidade de efeitos significativos no ambiente, constantes do Anexo ao RJAAPP, considera que a alteração:

Alínea a) do n.º 1 do Anexo - A proposta de alteração não motiva a mudança na visão estratégica nem no modelo territorial, mantendo-se válida a proposta de ocupação para a área definida no artigo 2.º do regulamento do PPEAICSP como uma área “com ocupação do solo por unidades de armazéns, compatíveis com o uso habitacional e não poluentes, e por espaços verdes de proteção e enquadramento”:

Alínea b) do n.º 1 do Anexo - A proposta de alteração, pela sua natureza e alcance, não revela incompatibilidades ou desconformidades com os instrumentos de gestão territorial eficazes de âmbito nacional e regional.

Alínea c) do n.º 1 do Anexo - Por se tratar de uma pequena alteração do desenho urbano de um Plano de Pormenor existente e aprovado, mantêm-se válidos os objetivos do plano aprovado anteriormente, nomeadamente prevendo a ocupação do solo por unidades de armazéns, compatíveis com o uso habitacional e não poluentes, e por espaços verdes de proteção e enquadramento.

Alínea d) do n.º 1 do Anexo - A ocupação de solo prevista para o tipo de projetos a implementar não apresenta alterações significativas face ao previsto no Plano em vigor para a mesma área. A alteração do PPEAICSP não procederá a qualquer alteração nas condicionantes identificadas, designadamente na linha de água que atravessa o plano, pelo que não irá causar impactos sobre aquela condicionante. Não é expectável que o procedimento de alteração do PPEAICSP provoque ou intensifique problemas ambientais, uma vez que a alteração é feita dentro das tipologias de ocupação já presentes no plano em vigor.

Alínea e) do n.º 1 do Anexo - A alteração do PPEAICSP integrará a legislação em matéria de ambiente e promoverá as boas práticas ambientais, quer através de soluções tomadas na elaboração do plano, quer na indicação de medidas para a sua execução.

Alínea a) do n.º 2 do Anexo - Com a implementação da presente alteração ao PPEAICSP não se prevê a ocorrência de impactos nem a afetação de recursos.

Alínea b) do n.º 2 do Anexo - Não se prevê efeitos cumulativos, na medida em que não à alteração de usos, face ao previsto no Plano em vigor.

Alínea c) do n.º 2 do Anexo - - Não aplicável.

Alínea d) do n.º 2 do Anexo - Não aplicável.

Alínea e) do n.º 2 do Anexo - A alteração de um lote, traduzindo-se na passagem de diversas unidades logísticas de pequena dimensão a uma unidade logística de grande dimensão, não introduz efeitos na área geográfica e a população afetada.

Alínea f) do n.º 2 do Anexo - - Quer na área de intervenção do PPEAICSP quer na envolvente não existem elementos patrimoniais relevantes. Não se prevê que sejam ultrapassados os valores limite em matéria de qualidade ambiental. A presente alteração mantém aproximadamente os mesmos índices de área de impermeabilização, não sendo por isso aplicável a utilização intensiva do solo.

Alínea g) do n.º 2 do Anexo - Ainda que o PPEAICSP confine com a ZEC e ZPE do Estuário do Tejo, não se prevê que a atividade exercida – atividade logística – possa ter efeitos sobre aquelas áreas.

— Avaliação setorial dos fatores/critérios de Não Sujeição

Determina uma alteração significativa na estratégia do PDM? **Não.**

Determina a transformação da Classificação e/ou da qualificação do solo, considerando efeitos cumulativos com o critério seguinte? **Não.**

Intensifica ou determina efeitos ambientais significativos nos domínios da energia, solo, ar (atmosfera e ruído), água (recursos hídricos) recursos minerais, património, biodiversidade, mobilidade e uso do espaço físico disponível, nomeadamente, quando de lugar à ocorrência de efeitos cumulativos? **Não.**

Afeta de modo direto ou indireto áreas sensíveis (definidas nos termos do DL n.º 151-B/2013 de 31 de outubro, na sua atual redação; Diretiva Habitats - DL n.º 38/2021 de 31 de maio) ou abrangidas por condicionantes legais (incluindo a área de implantação ou o funcionamento), considerando também os efeitos cumulativos com o critério anterior? **Sim, afeta recursos hídricos, afeta REN, afeta parcialmente Rede Natura 2000- PTCON 0009- Estuário do Tejo, sem prejuízo do parecer das outras entidades convocadas para a conferência procedimental.**

Contempla projeto(s) sujeito(s) a procedimento de AIA/AInCA? **Não se detetaram projetos expressamente sujeitos a procedimento de AIA/AInCA.**

Outros Critérios (especificar/justificar sinteticamente). **Não foram identificados outros critérios.**

No âmbito do **Ruído**, dada a natureza da proposta e considerando que o cumprimento dos princípios estabelecidos no RGR para a fase de planeamento municipal poderá assegurar a prevenção e controlo da qualidade do ambiente sonoro, o ruído não é um fator ambiental determinante para a decisão de isenção de Avaliação Ambiental na situação em análise.

No âmbito dos **Resíduos**, de acordo com o Relatório de Fundamentação da alteração o edifício logístico será de cerca de 37.626,00 m² pelo que eventualmente poderá estar enquadrado Alínea a) do n.º 1 do artigo 3.º do diploma da AAE: “Os planos e programas para os sectores da agricultura, floresta, pescas, energia, indústria, transportes, gestão de resíduos, gestão das águas, telecomunicações, turismo, ordenamento urbano e rural ou utilização dos solos e que constituam enquadramento para a futura aprovação de projetos mencionados nos anexos I e II do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua atual redação”; É referido que “(...) as orientações do RJGT para a elaboração, alteração ou revisão de planos aponta para a necessidade de cumprimento da legislação em matéria de ambiente bem como para a promoção de boas práticas ambientais, quer através de soluções tomadas na elaboração do plano, quer na indicação de medidas ambientais na sua execução”

As peças desenhadas / plantas não evidenciam qualquer ocupação no local nem qualquer passivo ambiental. No que respeita à gestão de resíduos os documentos são omissos, o que não se considera relevante, devendo, contudo, o promotor adotar os princípios estabelecidos no RGGR, em fase de obra e orientar a atividade em conformidade com os diplomas que norteiam a gestão de resíduos, o PERSU e o PERNU. Assim e no do ponto de vista da gestão de resíduos não se vê inconveniente no desenvolvimento do projeto desde que respeitados os princípios plasmados nos diplomas que balizam a gestão de resíduos, o RGGR, PERSU e PERNU.

No âmbito da **REN**, considerando que as matérias relativas à delimitação da REN e às respetivas exclusões foram objeto de apreciação autónoma em procedimentos próprios, e atendendo a que a alteração proposta não introduz modificações suscetíveis de gerar efeitos ambientais significativos no domínio específico dessa restrição de utilidade de pública, considera-se que não se justifica a sujeição da alteração do PPEAICSP a Avaliação Ambiental.

No âmbito do **Ordenamento do Território**, tratando-se de alterações que afetam parcialmente a área de intervenção e não implicam na estratégia e objetivos estratégicos do Plano, reportando-se à unificação de lotes, com alteração da rede viária/pedonal, nada há a obstar sobre a decisão da CM.

Entende-se justificado, nos termos do RJGT conjugado com o RJAAPP, que o âmbito/objeto deste procedimento de alteração não é suscetível de gerar efeitos ambientais relevantes pelo que é aceitável e adequada a não qualificação para efeitos de avaliação ambiental, conforme opção/decisão da CM.

Acresce que a CM deve atender à pronúncia de outras entidades com interesses/competências sobre a área (ERA) consultadas e convocadas para a CP.

Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão do Território (RJGT)

É da competência da CM a definição da área de intervenção do Plano e dos respetivos Termos de Referência e a

promoção/desenvolvimento de todas as formalidades/procedimentos legais (aprovações/deliberações camarárias,

participação preventiva, publicitação, publicação, etc.) e cumprimento dos prazos previstos no artigo 76.º do RJGT.

— Regimes legais aplicáveis

- Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (LBGPSOTU), publicada pela Lei n.º 31/2014, de 30 de maio, na sua atual redação.

- Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT), publicado pelo Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na sua atual redação.

— Conteúdo Documental - artigo 107.º do RJIGT

Sem prejuízo dos considerandos sobre o conteúdo material da proposta de alteração do PP, esta apresenta o conteúdo documental mínimo, para se perceber a proposta e realizar a CP.

Ainda assim considera-se que está em falta, designadamente o seguinte:

- Artigo 107.º, n.º1, c) Planta de Condicionantes (atualizada).
- Artigo 107.º, n.º2, d) alteração do Programa de execução das ações previstas; (em documento autónomo)
- Artigo 107.º, n.º2, f) alteração do Plano de financiamento e fundamentação da sustentabilidade económica e financeira (em documento autónomo)
- Artigo 107.º, n.º4, c) Planta ou relatório, com a indicação dos alvarás de licença e dos títulos de comunicação prévia de operações urbanísticas emitidos, bem como das informações prévias favoráveis em vigor ou declaração comprovativa da inexistência dos referidos compromissos urbanísticos na área do plano;
- Artigo 107.º, n.º4, e) Relatório sobre recolha de dados acústicos ou mapa de ruído, nos termos do n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento Geral do Ruído.
- Indicadores qualitativos e quantitativos que suportem a avaliação prevista no capítulo VIII, do RJIGT previstos no n.º7 do artigo 107.º do RJIGT.
- Artigo 107.º, n.º4, g) Ficha de Dados Estatísticos, FDE, foi apresentada e parcialmente preenchida no separador próprio da PCGT. Deve ser corrigida indicando a área do plano que não é de 24,55ha, e completada com a indicação designadamente das superfícies da Rede Natura, da REN, da Estrutura Ecológica Urbana, da área de construção e da área de impermeabilização e os consequentes índices de utilização e de impermeabilização. A preencher também no separador próprio constante na PCGT. Na FDE designadamente no Anexo C, quando se trate de alterações, apenas se preenchem os campos respeitantes a itens alterados. Nas alterações as áreas retiradas devem ser preenchidas com valores negativos e as novas áreas devem ser preenchidas com valores positivos.
- Artigo 107.º, n.º7, indicadores qualitativos e quantitativos que suportem a avaliação prevista no capítulo VIII.

— Conteúdo Material - artigo 102.º do RJIGT

Relatório e outros elementos que acompanham o plano.

Conforme o artigo 101.º do RJIGT, um plano de pormenor tem de desenvolver e concretizar em detalhe as propostas de ocupação de qualquer área do território municipal, estabelecendo regras sobre a implantação das infraestruturas e o desenho dos espaços de utilização coletiva, a implantação, a volumetria e as regras para a edificação e a disciplina da sua integração na paisagem, a localização e a inserção urbanística dos equipamentos de utilização coletiva e a organização espacial das demais atividades de interesse geral.

A proposta de alteração do PP deve adotar o conteúdo material apropriado às condições da área territorial a que respeita, aos objetivos e aos fundamentos técnicos previstos nos termos de referência e na deliberação municipal que determinou a alteração, justificando por se tratar de uma alteração de um PP em vigor e não de uma elaboração de um novo PP, nomeadamente e sem prejuízo da restante apreciação constante no presente documento, conforme o artigo 102.º do RJIGT.

Nos termos do n.º1 do artigo 119 do RJIGT as alterações aos programas e planos territoriais seguem, com as devidas adaptações, os procedimentos previstos no RJIGT para a sua elaboração.

Em conformidade com o disposto no artigo 118.º do RJIGT a decisão de elaborar a alteração do PP encontra fundamento na *“evolução das condições ambientais, económicas, sociais e culturais que lhe estão subjacentes”*, em concreto no facto de:

- Ter surgido uma oportunidade de investimento com enquadramento estratégico e económico, que corresponde a uma forma de ocupação distinta da prevista no PP em vigor.

- Decorridos mais de 17 anos sobre a entrada em vigor do PP, não ter sido realizada nenhuma das operações previstas na área sobre a qual se pretende desenvolver o projeto logístico, nem se perspetivar qualquer interesse de iniciativa privada em prosseguir com o previsto no PP atualmente em vigor.

Pese embora se encontre em vigor o PP, verifica-se que a solução proposta e disponível (12 lotes de pequena dimensão) não se coaduna com a procura atual, designadamente para áreas de apoio à atividade logística.

Desta forma, e como já referido, a presente alteração incide sobre a área correspondente aos Lotes 3 a 14 do PP, cuja agregação origina um único lote, passando a constituir uma nova unidade.

Referiu ainda a CM: *Esta alteração não compromete a solução do plano para a área remanescente, entretanto já executada, mas implica a substituição da atual estrutura fundiária, originalmente organizada tendo em vista a criação de doze pequenas unidades de armazéns, por uma única unidade industrial e logística de maior escala, com reorganização da geometria de implantação, acessibilidades internas e parâmetros urbanísticos aplicáveis, adequadas à implementação de um modelo logístico.*

Embora o regulamento do PP em vigor preveja a possibilidade de agregação de lotes, a presente proposta de alteração não se limita à aplicação do mecanismo previsto no disposto no artigo 26.º, pois visa, igualmente, o seguinte:

- A redefinição dos limites do lote ou da parcela resultante e da geometria de implantação;
- A alteração de parâmetros urbanísticos, nomeadamente os relacionados com implantação, volumetria e altura;
- A reconfiguração da estrutura interna de acessibilidades (ainda que pontual), com impacto na organização morfológica da área.

Não são perceptíveis as categorias propostas no local da presente alteração e na restante área do PP, que tem de estar em conformidade com o Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto. Deve constar do relatório a justificação da qualificação do solo proposta nos termos dos critérios constantes do Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto. Deve constar do regulamento e da planta de implantação a identificação dessas categorias.

Não consta o enquadramento completo e adequado do PP, face ao PROTAML.

Não consta o enquadramento do PP, na proposta de Revisão do PDM de Alcochete.

É referido no relatório que foi efetuado um Estudo de Tráfego tendo como base um edifício logístico com cerca de 38.851 m² (em linha com o que poderá vir a ser concretizado através da alteração do PP que prevê uma área máxima de implantação na ordem dos 37.626 m²).

Não se detetou o Anexo I – Estudo Hidrológico nem o Anexo II – Estudo de Mobilidade e Tráfego, referenciados como sendo anexos do relatório do plano.

O Plano de Financiamento do PP em vigor refere que “O financiamento de todas as obras de infra-estruturas novas e reforço, extensão e/ou ampliação será suportado pelos proprietários das parcelas abrangidas pela área do Plano, em partes proporcionais às áreas respetivas, aquando da(s) operação(ões) de loteamento a levar a efeito.”

No âmbito da presente alteração ao PP, e considerando que os Lotes 1 e 2 já se encontram executados, o Plano de Financiamento incide exclusivamente sobre os encargos associados à implementação das ações remanescentes.

No Programa de Execução reformulado deve ser explicitado o prazo global de execução do PP, o qual deve também constar do novo regulamento do PP.

Regulamento.

Peça constituinte do plano, conforme a alínea a) do n.º 1 do artigo 107.º do RJIGT.

- Apreciação jurídica da estrutura do regulamento.

1. Na generalidade.

1.1A proposta de regulamento apresenta uma estruturação deficiente, uma vez que há normativos que não estão colocados nas seções corretas, atenta a matéria que disciplinam.

1.2.Alguns preceitos encontram-se deficientemente redigidos e carecem de aprimoramento a esse nível pelo que tem uma sistematização pouco sequencial.

1.3.É omissa relativamente à regulamentação de determinadas matérias, que dada a natureza deste tipo de plano territorial se nos afigura que deveriam ser objeto de regulamentação, como sejam a articulação do plano com outros IGT que incidam sobre o mesmo território, gestão de resíduos, características das vias pedonais, dimensão mínima dos lotes e impermeabilização, por exemplo.

2. Na especialidade.

2.1.O Art.º 1º da proposta Deve corresponder uma epígrafe diferente, a qual poderá ser “Objeto e âmbito”, bem como uma redação que, antes de se referir ao âmbito territorial, mencione o objeto do regulamento, ou seja, que diga que o plano estabelece o regime de uso do solo, que define o modelo de ocupação, transformação e organização dos sistemas urbanos, por exemplo.

2.2.Deve seguir-se a norma que identifique o âmbito territorial.

2.3.A referência do Art.º 2º à classificação do solo como espaço industrial é incorreta porque o espaço industrial corresponde a uma qualificação. Bastará que se diga que se destina a um uso industrial, comércio e serviços, e o que mais se entender.

2.4.O Art.º 4º tem uma norma que contraria o disposto no n.º 1 do Art.º 4º do Decreto – Regulamentar n.º 5/2019, de 29 de setembro. Daquela norma resulta que as definições a aplicar para efeitos da interpretação e execução do plano, têm que ser as definições que dele constam, podendo, supletivamente, ser aplicadas as que constam de qualquer outra fonte (veja-se o n.º 1 do Art.º 4º do diploma).

2.5. A seção II do Capítulo III, tem uma epígrafe errada porque não diz respeito somente à qualificação do solo, mas também à sua classificação.

2.6.O Art.º 10º tem uma redação incorreta porque se refere às áreas contidas dentro da linha de limite do plano, quando a área de limite do plano é uma e só uma. O que deve dizer, é que a área de incidência do plano, é solo urbano.

2.7.Ao Art.º 11º deve corresponder uma epígrafe diferente, “Qualificação do solo”. As categorias devem corresponder aquelas a que constam do Art.º 74º do RJIGT (aprovado pelo Decreto – Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na sua atual redação) e do Art.º 21º do Decreto-Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto.

2.8.O Art.º 12º sob a epígrafe “Atividade dominante”, tem uma redação incorreta, porque aquele que é o uso dominante resulta da qualificação do solo que deve constar do artigo relativo a essa matéria. É incorreto dizer-se que a atividade dominante do plano é a industrial. Estamos perante uma norma sem objeto possível. Neste artigo o que poderá dizer-se é que o uso dominante na área de incidência do plano, será o industrial. Deve seguir-se um artigo relativo às atividades industriais que se consideram não compatíveis com aquele uso, excluindo-as ou referindo quais as condições a que deve obedecer a sua instalação.

2.9.O n.º 1 do Art.º 13º sob a epígrafe “Limitações e condicionamentos”, contem uma norma que deve constar do artigo antecedente. Tendo em conta as normas que constam dos seus n.ºs 2 e 3, elas devem constar de um artigo específico que diga respeito a saneamento.

2.10.O n.º 4 do Art.º 13º deve constar de um artigo autónomo. Relativamente ao ruído não existe uma classificação (veja-se o n.º 2 do Art.º 6º do RGR). Também não são previstas medidas de minimização desse mesmo ruído. A serem incluídas essas regras poderão dizer respeito ao “Ambiente sonoro”.

2.11.O n.º 5 do Art.º 13º da proposta de regulamento institui a possibilidade de sujeição a AIA das ações ou projetos que digam respeito à /zona de proteção especial do Estuário do Tejo. Não são os regulamentos administrativos as fontes de direito que podem impor essa sujeição, na medida em que são diplomas subordinados à lei. Assim sendo, estas ações estarão sujeitas a AIA ou a EIA, sempre que, ao abrigo dos respetivos regimes legais, o devam estar. É o que resulta da aplicação do princípio da legalidade em conformidade com o n.º 1 do Art.º 3º do CPA, do qual decorre que a lei só se aplica nas situações em que ela assim o determinar.

2.12. No Art.º 16º os espaços em causa são definidos como categorias, mas não constam do elenco de categorias A norma deve referir-se à forma como devem ser calculadas essas áreas.

2.13. A redação proposta para o Art.º 17º não nos parece clara. O n.º 1, uma vez que se refere a vias de circulação que limitam a área, deveria constar do artigo relativo ao âmbito territorial do plano.

2.14. O Art.º 18º tem uma redação deficiente. Antes de mais o seu n.º 1 deve dizer que é obrigatório que cada um dos lotes disponha de estacionamento privado. Um outro número que diga que o número de lugares de estacionamento terá por base os estudos de tráfego e que os parâmetros serão aqueles que esses estudos determinarem.

2.15. O n.º 4 do Art.º 20º deve fazer menção à respetiva peça.

2.16. O n.º 7 do Art.º 20º da proposta apresenta um erro de sintaxe.

2.17. O n.º 2 do Art.º 23º contem duas normas distintas que devem constar cada uma, de um número diferente.

2.18. O n.º 4 do Art.º 23º Deve dizer que serão localizadas.

2.19. Sugere-se que a epígrafe do Art.º 24, seja alterada para “Paisagismo”.

2.20. O corpo do n.º 1 do Art.º 26º refere-se a “condicionamentos”, quando na realidade, não é disso que trata. Basta que se diga que “As construções a edificar devem observar o seguinte:”.

2.21. A alínea a) do n.º 1 do Art.º 26º tem uma redação que carece de aprimoramento sugerindo-se que passe a ser “(...) com exceção do lote 3 que, numa extensão de 20 m(...)”.

2.22. Do n.º 2 do Art.º 26º deve ser expurgada a expressão “constituição de vedações”, bastando apenas que se diga que as “As vedações (...)devem (...)”.

2.23. A redação do Art.º 30º é incorreta, na medida em que nele se diz que são revogadas disposições sem que essas disposições sejam enunciadas, por um lado. Por outro, porque o que pode ser revogado, são diplomas legais ou normas, mas não áreas. Trata-se de uma norma cujo objeto é o errado. Carece de profunda revisão.

- Considerandos adicionais

Não se detetou o anexo do regulamento, mencionado no n.º 2 do artigo 25.º.

Não consta a definição do prazo de execução do plano, previsto na alínea i) do n.º 1 do artigo 102.º do RJIGT.

Terá a CM ponderar a inclusão no regulamento de uma norma que remeta para a necessidade do cumprimento da Lei n.º 38/2004 de 18 de Agosto e do Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 de agosto, relativo ao acesso universal a pessoas com mobilidade condicionada.

No âmbito da REN à semelhança do referido quanto à Planta de Condicionantes, o artigo 5.º da proposta de Regulamento não identifica a REN como restrição de utilidade pública incidente na área de intervenção. No que respeita ao artigo 6.º, com a epígrafe «Regime», prevê-se que “A ocupação, uso e transformação do solo, nas áreas abrangidas pelas servidões e restrições referidas no artigo anterior, obedecerão ao disposto na legislação aplicável cumulativamente com as disposições do Plano que com elas sejam compatíveis”

Esta redação não assegura de forma inequívoca a prevalência dos regimes jurídicos específicos aplicáveis às servidões e restrições de utilidade pública, porquanto condiciona a sua aplicação cumulativa a um juízo de compatibilidade, sem acautelar expressamente a resolução de eventual conflito normativo.

Impõe-se, por conseguinte, reformular o artigo 6.º de modo a assegurar a prevalência dos regimes jurídicos específicos sobre as disposições do Plano, nas áreas por aqueles abrangidas.

Deste modo, acautela-se a superveniência do RJREN relativamente às áreas que venham a integrar esta restrição de utilidade pública no âmbito do procedimento de delimitação que decorre em paralelo com a alteração do PP.

Planta de Implantação.

Peça constituinte do plano, conforme a alínea b) do n.º 1 do artigo 107.º do RJGT, a planta de implantação, tem de estabelecer, designadamente, o desenho urbano e as parcelas, os alinhamentos e o polígono base para a implantação de edificações, a altura total das edificações ou a altura das fachadas, o número de pisos, o número máximo de fogos, a área de construção e respetivos usos a demolição e manutenção ou reabilitação das edificações existentes e a natureza e localização dos equipamentos, dos espaços verdes e de outros espaços de utilização coletiva.

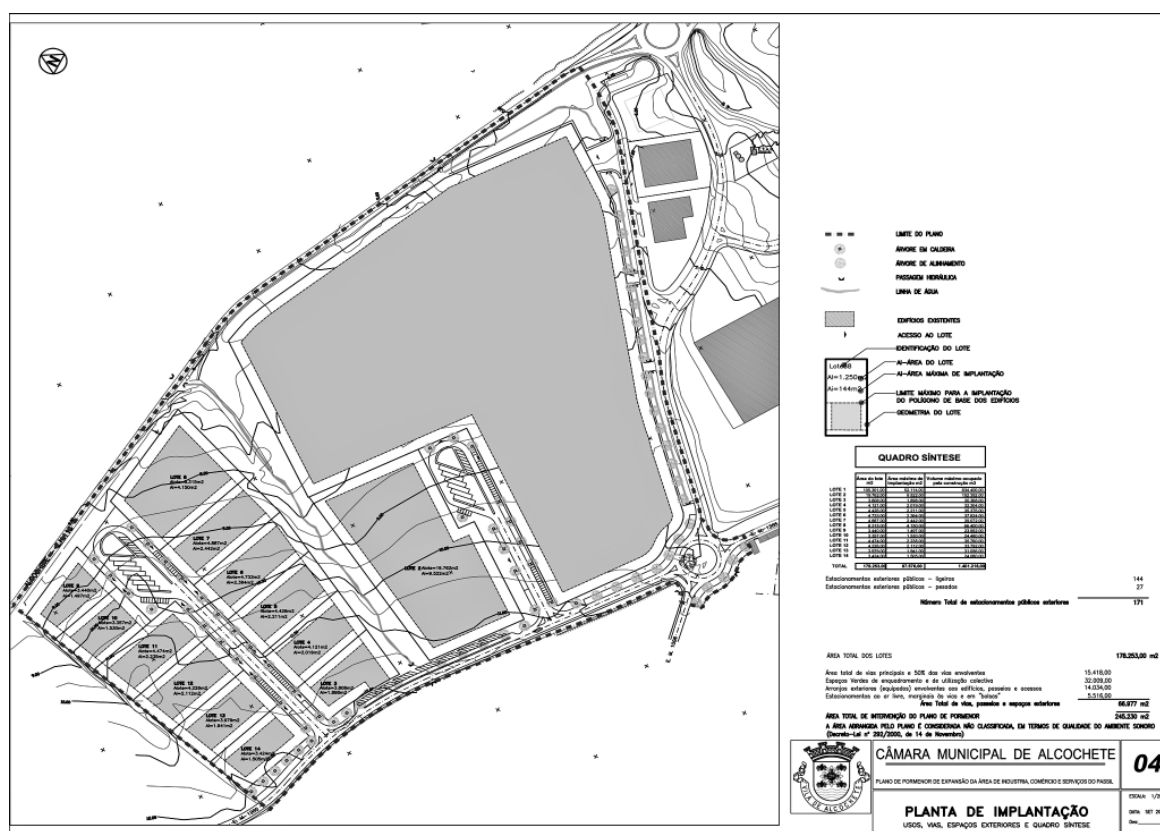
Deve constar a altura total das edificações ou a altura das fachadas.

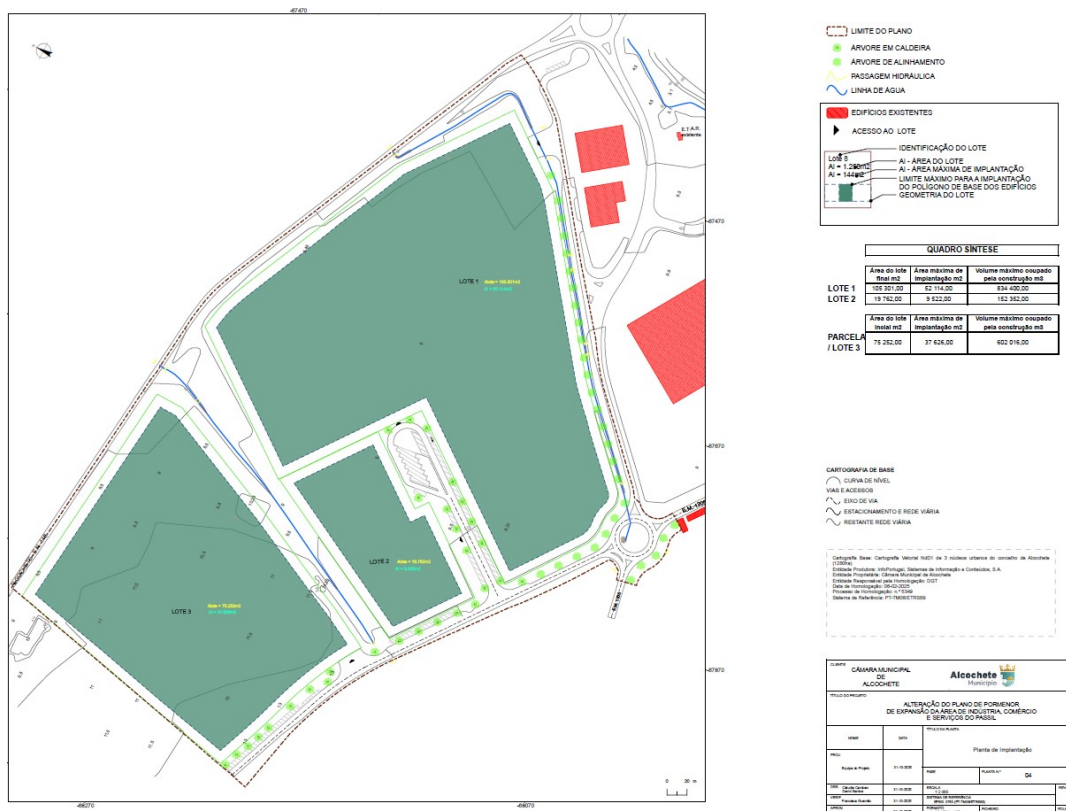
Deve constar o número máximo de pisos (acima e abaixo da cota de soleira).

Devem constar as áreas de implantação (valores totais).

Devem constar as áreas de construção (valores parciais e totais).

Deve constar a qualificação do solo (nos termos do Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto).





Planta de implantação, conforme a presente proposta de alteração.

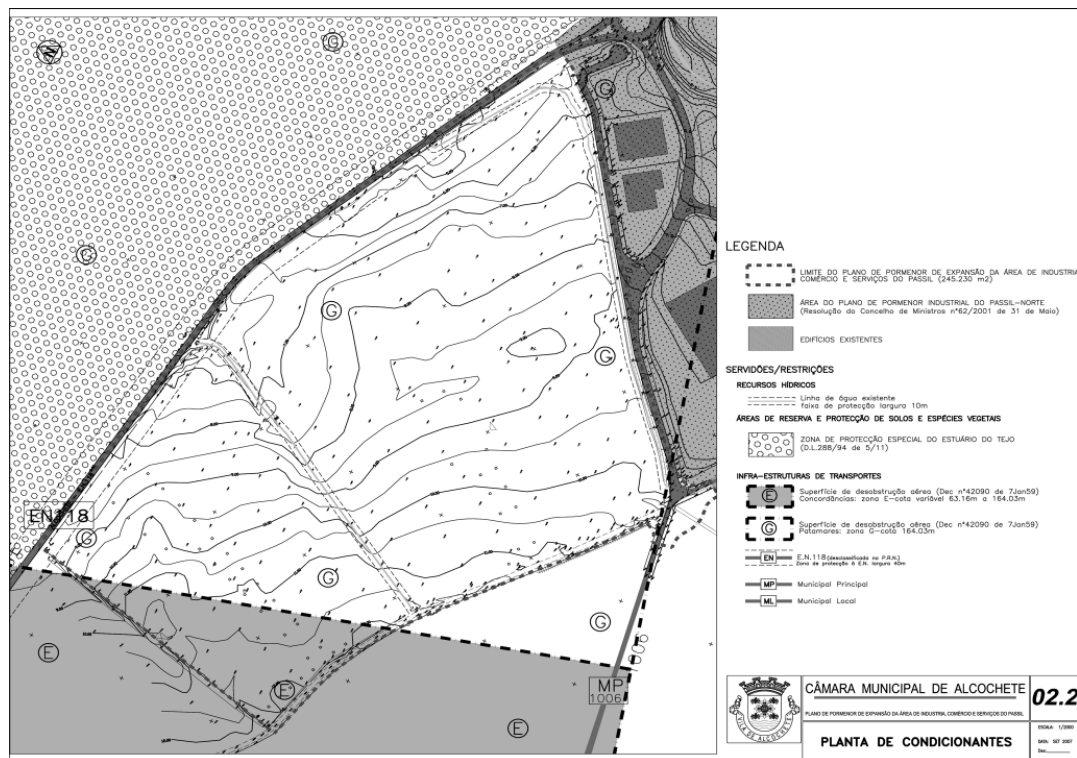
Planta de Condicionantes.

Peça constituinte do plano, conforme a alínea c) do n.º 1 do artigo 107.º do RJGT, a planta de condicionantes identifica as servidões administrativas e as restrições de utilidade pública em vigor, que possam constituir limitações ou impedimentos a qualquer forma específica de aproveitamento, devendo as entidades com competências específicas nas matérias aferir da sua rigorosa delimitação/identificação, bem como avaliar se a proposta de desenho urbano e as ações preconizadas salvaguardam as condicionantes em presença.

Não constou uma planta de condicionantes atualizada referente à presente alteração.

O Relatório de Fundamentação da alteração do PP (cf. P200_ALT_PP_Passil_RELATORIO_d.pdf) não identifica a REN como uma das restrições e utilidades pública presentes na sua área de intervenção.

O mesmo documento refere que, não tendo ocorrido alterações às servidões e restrições de utilidade pública, não foi promovida alteração à Planta de Condicionantes, acrescentando que a presente alteração não interfere com as servidões identificadas. Contudo, nos termos do artigo 15.º do RJREN, o procedimento de alteração do PP determinou a delimitação da REN na respetiva área de intervenção. Assim, ainda que o procedimento de delimitação da REN decorra autonomamente, a sua tramitação ocorre em paralelo e em conexão direta com a alteração do Plano. Em conformidade, o Relatório de Fundamentação deveria identificar expressamente a REN como restrição de utilidade pública incidente na área de intervenção, especificando as áreas abrangidas e as respetivas tipologias. Do mesmo modo, deveria ter sido apresentada Planta de Condicionantes que integrasse a delimitação da REN e assinalasse as propostas de exclusão, em consonância com o referido procedimento de delimitação.



Planta de condicionantes, em vigor.

Regimes Jurídicos Específicos

Decreto-Lei n.º 193/95, de 28 de julho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 130/2019, de 30 de agosto – Produção cartográfica no território nacional

Sobre a Cartografia a utilizar nos IGT (n.º 3 do artigo 203.º do RJIGT) e representação de quaisquer condicionantes e uma vez que se trata de uma temática específica, Deve ser recolhido o parecer da DGT que tutela essa matéria e a quem cumpre acautelar o cumprimento dos dispositivos legais aplicáveis.

Decreto Regulamentar n.º 5/2019, de 27 de setembro.

No artigo 4.º (Definições) da proposta de alteração do PP consta que “ Para efeitos do Regulamento são adotadas as definições e nomenclatura enunciadas no artº 9º da Resolução do Conselho de Ministros nº 141/97, de 22 de Agosto, que Ratifica o Plano Diretor Municipal de Alcochete.”

A proposta apresentada de definições para o PP, tem de ser obrigatoriamente reformulada nos termos do artigo 4.º do Decreto Regulamentar n.º 5/2019, de 27 de setembro.

Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto.

Classificação e qualificação do solo

Consta do PP em vigor e da presente proposta de alteração designadamente o seguinte:

“Artigo 10.º Classificação do solo

São classificadas como solo urbano de carácter industrial, comercial e ou serviços, as áreas contidas dentro da linha limite do Plano, estabelecida na planta de implantação, englobando a totalidade das zonas de ocupação urbana e os elementos pertencentes à estrutura ecológica de protecção e enquadramento, dentro do referido perímetro, conforme definido em planta de zonamento, que acompanha o Plano.

Artigo 11.º Uso do solo

A área de intervenção do Plano subdivide -se nas seguintes categorias:

- a) Área edificável, dentro dos lotes, com a observância do disposto nos artigos 25.º e 26.º do presente Regulamento;*
 - b) Área de edificação proibida, pela observância das servidões e restrições de utilidade pública;*
 - c) Área de espaços públicos.”*
- (...)*

Assume-se que a classificação do solo é solo urbano na área do PP, conforme constou do artigo 10.º do plano de pormenor e da presente proposta de alteração, recomendando-se que a redação no regulamento refira expressamente que toda a área do plano é classificada como solo urbano.

Sobre a qualificação do solo as categorias propostas não estão previstas, no presente Decreto Regulamentar, pelo que terá a CM de propor a qualificação do solo consonante com o estabelecido no artigo 25.º do presente Decreto ponderados os critérios de qualificação de solo urbano indicados no Decreto, designadamente no artigo 24.º

Estrutura Ecológica

Assume-se que a estrutura ecológica na área do PP, corresponde à “estrutura ecológica de protecção e enquadramento” conforme constou do artigo 10.º do plano de pormenor e da presente proposta de alteração. Contudo para efeitos do n.º 3 do artigo 13.º do presente Decreto Regulamentar deve ser expressamente definida/delimitada, desenvolvida e concretizada essa Estrutura Ecológica.

Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto. Acesso de pessoas com mobilidade condicionada Considera-se não acautelado. Não consta qualquer menção expressa à necessidade de cumprimento da Lei n.º 38/2004 de 18 de Agosto ou do Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto. Terá a CM ponderar a inclusão no regulamento de uma norma que remeta para a necessidade do cumprimento da Lei n.º 38/2004 de 18 de Agosto ou do Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 de agosto.

Dimensionamento e captação de áreas verdes/espço público, equipamentos, vias e estacionamento.

Nos termos do artigo 16.º são definidas as cedências para áreas verdes/espço público, nada havendo a obstar, sem prejuízo de que as áreas a ceder não são “categorias de espaços”.

Nos termos do artigo 17.º são definidas as novas vias com o respetivo perfil, nada havendo a objetar.

Nos termos do artigo 18.º que foi agora bastante reformulado é definido o estacionamento.

Referiu a CM no Relatório que: No que se refere às exigências de estacionamento, de acordo com o PP em vigor, artigo 18.º, os lugares de estacionamento são definidos em função da área de implantação e uso da edificação a construir, prevendo no caso de indústria e armazéns 1,5 lugares por cada 100 m² de área de implantação a distribuir por ligeiros e pesados na razão de 1 lugar por cada 6,6 ligeiros. aplicação dos parâmetros previstos no PP para a área de implantação máxima da parcela/ lote 3 resultaria num valor de 564 lugares de estacionamento privado, valor manifestamente excessivo tendo em conta a tipologia de uso que se pretende implantar. Desta forma, foi feita uma abordagem que pretende avaliar, face ao tipo de usos e de atividade prevista para o a área alvo de alteração, o número de lugares de estacionamento necessários. Esta abordagem iniciou-se com a consulta ao Estudo de Tráfego desenvolvido, apresentado no Anexo II cujos pressupostos apontam para a concretização de uma unidade logística no novo Lote/parcela 3. O Estudo de Tráfego foi desenvolvido tendo como base um edifício logístico com cerca de 38.851 m² (em linha com o que poderá vir a ser concretizado através da alteração do PP que prevê uma área máxima de implantação na ordem dos 37.626 m²), prevendo uma oferta de 325 lugares no interior do lote, dos quais 43 lugares para veículos pesados e 227 para veículos ligeiros, sendo 4 destinados a utilizadores com mobilidade condicionada, e no exterior do lote 55 lugares para veículos ligeiros.

Não consta dos elementos da proposta o referido Estudo de Tráfego.

Servidões e Restrições de Utilidade Pública

Reserva Ecológica Nacional (CCDRLVT)

Domínio Hídrico (APA)

Servidão rodoviária da EN 118 (Infraestruturas de Portugal)

Servidão militar do aeródromo do Montijo (DGAPDN)

Medidas preventivas na zona do Novo Aeroporto de Lisboa e na respetiva área circundante (ANAC)

Sítio SIC da Rede Natura 2000 -PT CON 0009- Estuário do Tejo (ICNF)

Montado de sobre (ICNF) (a confirmar pela entidade considerando que no PP em vigor não consta

Montado de sobre, que apenas consta no PDM em vigor).

Reserva Agrícola Nacional (RAN) – CCDRLVT

Não abrange RAN.

Reserva Ecológica Nacional (REN) – CCDRLVT

Foi apresentada proposta de Delimitação da REN na área do Plano.

Relativamente à Delimitação da REN e apesar da proposta de Delimitação das áreas a integrar na REN coincidir com a proposta de âmbito municipal apresentada em 2025, globalmente estabilizada, verifica-se que a mesma se encontra omissa nos termos do RJREN e da Norma de Procedimentos da CCDR LVT n.º 14/OT, designadamente quanto à necessária integração dos respetivos critérios e metodologia aplicada para a sua delimitação.

Concomitantemente e quanto ao processo de Exclusões, verifica-se que os elementos se apresentam insuficientes/omissos quanto à completa e fundamentada proposta de exclusões em concordância com o estabelecido no n.º 2 do artigo 9.º do RJREN, carecendo da devida integração quanto às áreas identificadas como “C” do respetivo compromisso e das áreas identificadas como “E” da devida fundamentação quanto à satisfação de carências, em concordância como previsto na Norma de Procedimentos n.º 14/OT, condição essencial para a respetiva apreciação e validação técnica.

O parecer no âmbito da REN será apresentado num documento autónomo, associado ao presente documento.

Regulamento Geral do Ruído

— Dispositivos legais

Regulamento Geral do Ruído (RGR), aprovado pelo DL n.º 9/2007, de 17 de janeiro com a retificação introduzida pela Declaração de Retificação n.º 18/2007, de 16 de março e a alteração introduzida pelo DL n.º 278/2007, de 1 de agosto, conjugado com o Regime de Avaliação e Gestão do Ruído Ambiente (RAGRA), aprovado pelo DL n.º 146/2006, de 31 de julho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 84-A/2022, de 9 de dezembro com a alteração introduzida pelo DL n.º 23/2023, de 5 de abril.

— Elementos/peças instrutórias

Regulamento, versão de julho de 2025.

Relatório de Fundamentação da alteração, datado de outubro de 2025.

Fundamentação para a isenção de AA, datado de abril de 2025.

Deliberação e Termos de Referência.

Peças desenhadas.

— Apreciação conclusiva sobre o conteúdo documental e material

No que se refere à integração dos condicionalismos relativos ao ambiente sonoro no procedimento de alteração, o Relatório de Fundamentação apenas refere: “foi elaborada em fevereiro de 2005 a caracterização acústica do meio ambiente na zona do Passil. Os estudos à data revelaram que, no período diurno, o contributo dominante do ruído corresponde ao tráfego rodoviário da EN118, existindo também um certo contributo de ruído de tráfego aéreo decorrente do movimento da base área militar.

Este ruído situa-se no intervalo 45-50 dB(A)” e acrescenta que, “no que se refere ao período noturno, o mesmo estudo dá nota que o meio acústico ambiente da área do PP decai significativamente”. Constata-se que o referido estudo não acompanha a Proposta, a que acresce não ser referido o âmbito em que o mesmo foi realizado nem fundamentada a sua atualidade. Sendo certo que estamos perante dados que, não obstante o âmbito em que foram recolhidos e a evolução que tenha ocorrido ao nível do território e das fontes sonoras com contributo para a caracterização acústica, reportam, no mínimo, há 20 anos, entende-se, salvo fundamentação em contrário, que a caracterização acústica carece de atualização.

Não obstante o Regulamento da Proposta definir os objetivos de qualidade acústica pretendidos para a área de intervenção e inclusivamente ser referido que foi elaborado um estudo de tráfego no âmbito da proposta de alteração do PP, os documentos disponibilizados também não integram a avaliação do contributo da concretização da alteração para a melhoria ou agravamento da situação acústica atual e prevista para a área de influência do PP. Este facto constitui uma desconformidade com o estabelecido no RGR, designadamente no nº2 do artigo 7º conjugado com o nº1 do artigo 6º.

Para a realização dos trabalhos tendentes o integral cumprimento dos requisitos impostos pelo RGR para a fase de Planeamento Municipal, importa atender aos aspetos que seguidamente se referem:

- dos condicionalismos impostos no RGR relativamente à fase de Planeamento Municipal e das competências atribuídas aos municípios nos artigos 6º a 10º deste diploma legal, decorre que a alteração do PP Deve assentar em critérios de qualidade acústica. Como tal, e independentemente do procedimento onde possa ser assegurada a qualidade do ambiente sonoro – integrada, ou não, no procedimento de avaliação ambiental – a alteração Deve atender às fontes de ruído existentes e previstas e aos níveis sonoros que caracterizam a área de estudo (na situação em concreto, eventualmente por recurso aos mapas municipais de ruído) e decorrem da proposta, bem como, acautelar a compatibilização com os níveis sonoros e objetivos de qualidade acústica pretendidos para a área envolvente-classificação de zonas sensíveis e mistas;
- atendendo aos objetivos da Proposta e tendo em conta o tráfego rodoviário previsto e as características dos acessos (os quais, de acordo com o Relatório de Fundamentação, foram objeto de estudo de tráfego), as entidades gestoras das infraestruturas rodoviárias, nomeadamente da EN118, devem ser consultadas de modo a que possam pronunciar-se/comprometer-se sobre os dados de tráfego a considerar na avaliação acústica, sobre eventuais implicações dos acréscimos de tráfego previstos nos níveis sonoros que caracterizam a área de influência da via e sobre a articulação da proposta com eventuais planos de redução de ruído existentes ou em desenvolvimento com implicações na área de estudo. Esta necessidade enquadra-se nas competências de gestão e controlo do ruído ambiente atribuídas pelo RGR às entidades responsáveis pelas infraestruturas (artigo 19º).
- a análise a desenvolver Deve ter em conta a articulação com outros instrumentos de planeamento (nomeadamente a revisão do PDM e os PP do Passil Norte e Sul), para os quais tenham sido definidos objetivos de qualidade acústica, efetuada a caracterização acústica do território e definidas condicionantes em termos de ocupação do território ou de execução de medidas de redução de ruído;
- a forma como foram ponderados os princípios de qualidade acústica com vista à conformidade com o RGR, Deve constar do relatório de fundamentação da alteração;
- caso decorra da concretização da proposta um agravamento das condições acústicas, com violação dos níveis máximos de exposição aplicáveis à envolvente, devem ser identificadas as medidas a concretizar e/ou o regime aplicável.

Conclusão - RGR

O Regulamento do PP integra no nº4 do artigo 13º, os objetivos de qualidade acústica pretendidos para a área de intervenção - “área não classificada”, dando cumprimento formal ao nº2 do artigo 6º do RGR. Contudo, e como se expõe na presente apreciação, não foram avaliadas as implicações da concretização da proposta para a melhoria ou agravamento da qualidade do ambiente sonoro da envolvente, não fazendo parte dos elementos de acompanhamento a informação (estudo acústico/

mapas de ruído) na qual, em conformidade com os critérios de qualidade acústica impostos pelo RGR, se deveria apoiar a elaboração da proposta e a evidência da sua conformidade com este diploma legal. Este facto constitui uma desconformidade com o estabelecido no RGR, designadamente no nº2 do artigo 7º conjugado com o nº1 do artigo 6º.

Com vista à integral conformidade com os condicionalismos impostos pelo RGR, a Câmara Municipal Deve atender às considerações efetuadas na presente apreciação.

Apreciação global

As competências atribuídas pelo RJIGT às CCDR no âmbito do acompanhamento dos planos municipais, não incidem sobre os aspetos de oportunidade/adequabilidade da proposta, mas sobre a relação desta com o ordenamento e normativos de uso e ocupação do solo vertidos nos instrumentos em vigor (PROTAML e PDM) e em elaboração/desenvolvimento (revisão do PDM).

As peças escritas e desenhadas devem ajustar-se em função das alterações de conteúdo/substantivas que se efetuem para efeito de cumprimento legal.

A proposta é consonante com os objetivos genéricos estabelecidos a montante pela CM e mostra coerência com os termos de referência do plano.

Da apreciação à proposta de alteração do Plano, evidenciam-se lacunas/falhas de conteúdo documental e material nos termos do RJIGT e relativamente a outros dispositivos legais (Decretos Regulamentares, RJREN e RGR):

-RJIGT: a proposta final da alteração do Plano deve adequar o conteúdo material e documental previsto nos artigos 102.º e 107.º do RJIGT.

-PROTAML: a proposta carece de justificação e enquadramento completo no PROTAML.

-PDM de Alcochete: a proposta da presente alteração carece de enquadramento face à proposta de Revisão do PDM.

- PP Passil Norte: a proposta carece de enquadramento face ao Plano de Pormenor do Passil Norte

- RGR: a proposta carece de elementos complementares que demonstrem a conformidade acústica.

-REN: o parecer da CCDRLVT no âmbito da proposta de delimitação da REN é desfavorável por deficiente instrução nos termos do respetivo regime legal, conforme o documento S05598-202602-UOT/DOT.

-Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto: a proposta carece de retificações/complementos. Assim, não está a presente proposta em condições de ser colocada a discussão

Conclui-se que a proposta merece parecer favorável condicionado a que a CM pondere e trate as matérias legais em causa antes de ser colocada a discussão pública nos termos do artigo 89.º do RJIGT.

O desenvolvimento do plano deve seguir articuladamente o RJIGT e o regime jurídico da REN.

Deve o município atender às posições das restantes entidades com competências em matérias vinculativas de modo a assegurar a conformidade legal e regulamentar do plano.

UOT/DGT. Fevereiro de 2026



Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo

PARECER À PROPOSTA DE DELIMITAÇÃO DA RESERVA ECOLÓGICA NACIONAL NA ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PLANO DE PORMENOR DE EXPANSÃO DA ÁREA DE INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS DO PASSIL – ALCOCHETE (PCGT – ID 1257)

VERSÃO DE JANEIRO DE 2026

(nos termos do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, na atual redação)

Através da Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial (PCGT), e ao abrigo do disposto no artigo 86.º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT – aprovado pelo Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na atual redação), a Câmara Municipal de Alcochete (CMA) apresentou junto desta CCDR a proposta para o Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil (PPEAICSP), solicitando a realização da respetiva conferência procedimental com as entidades administrativas representativas dos interesses a ponderar.

Não dispondo o município de Alcochete de Carta da Reserva Ecológica Nacional (REN) em vigor, nos termos do artigo 15.º do Regime Jurídico da REN (RJREN – aprovado pelo Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, e sucessivamente alterado pelos Decretos-Leis n.º 239/2012, de 2 de novembro, n.º 96/2013, de 19 de julho, n.º 80/2015, de 14 de maio, n.º 124/2019, de 28 de agosto, e n.º 11/2023, de 10 de fevereiro), a elaboração de planos territoriais de âmbito municipal determina que se proceda à delimitação da REN na respetiva área de intervenção. Em cumprimento desta disposição, conjuntamente com os elementos instrutórios da proposta de PPEAICSP, a CMA disponibilizou a proposta de delimitação da REN para a área de intervenção desse instrumento de gestão territorial, estando a conferência procedimental prevista no n.º 1 do artigo 11.º do RJREN agendada para a mesma data da conferência procedimental do PPEAICSP – 21/01/2026.

De acordo com os elementos instrutórios disponibilizados na PCGT, a presente proposta de delimitação da REN decorre da proposta de delimitação da REN para o município de Alcochete, desenvolvida no âmbito da revisão do Plano Diretor Municipal (PDM), cuja conferência procedimental ocorreu em 28/03/2023, correspondendo a última versão apreciada pela CCDR LVT e pela Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. / Administração da Região Hidrográfica do Tejo e Oeste (APA/ARHTO), à de maio de 2025.

Nos termos do artigo 4.º do RJREN, a proposta de delimitação da REN agora apresentada é composta pelo conjunto das seguintes tipologias:

- I. Áreas relevantes para a sustentabilidade do ciclo hidrológico terrestre (ARSCHT):
 - a. *Áreas estratégicas de infiltração e de proteção e recarga de aquíferos (AEIPRA);*
- II. Áreas de prevenção de riscos naturais (APRN):
 - b. *Zonas ameaçadas pelas cheias (ZAC);*

No respeitante ao conteúdo do nível operativo, a proposta de delimitação da REN na área de intervenção do PPEAICSP inclui também um conjunto de áreas a excluir desta restrição de utilidade de pública. Estas exclusões compreendem áreas com edificações legalmente licenciadas ou autorizadas (exclusões por compromisso, identificadas pelo prefixo «C» – polígonos C59 e C70), bem como sobre áreas destinadas à satisfação de carências

existentes em termos de habitação, atividades económicas, equipamentos e infraestruturas(exclusões para a satisfação de carências, identificadas pelo prefixo «E» – polígono E10).

A apreciação à proposta de delimitação da REN foi realizada à luz do disposto no [Regime Jurídico da REN](#), da [Norma de Procedimentos da CCDR LVT n.º 14/OT – Tramitação dos processos de delimitação da REN](#) (de novembro de 2024), das [Orientações Estratégicas Nacionais e Regionais previstas no RJREN](#) (OENR – revistas pela Portaria n.º 336/2019, de 26 de setembro, e posteriormente alterada pela Portaria n.º 264/2020, de 13 de novembro), do [Guia Metodológico para a delimitação da Reserva Ecológica Nacional – Região de Lisboa e Vale do Tejo](#) (de julho de 2015, aplicável nas questões omissas nas OENR), e da [Norma Técnica para a Produção e Reprodução das Cartas de Delimitação da REN](#) (publicada pela Comissão Nacional do Território e aplicável por via da publicação em *Diário da República* do Aviso n.º 9282/2021, de 17 de maio).

1 INSTRUÇÃO DO PROCEDIMENTO

Atentos aos elementos instrutórios disponibilizados na PCGT, verifica-se que, não obstante ter sido apresentado o conteúdo documental identificado na Norma de Procedimentos da CCDR LVT n.º 14/OT – *Tramitação dos processos de delimitação da REN*, na sua versão de novembro de 2024, designadamente cartografia, Memória Descritiva e Justificativa (MDJ), conjunto de dados geográficos e quadro relativo às propostas de exclusão, o respetivo conteúdo material não observa, de forma generalizada, as especificações técnicas e formais estabelecidas nessa mesma norma.

1.1 PEÇAS ESCRITAS

- A expressão «REN bruta» corresponde à proposta de áreas a integrar a REN, pelo que não deve constar de qualquer elemento instrutório.
- Embora a MDJ refira a necessidade de garantir a conformidade da presente proposta com a da delimitação da REN no âmbito da revisão do PDM, contudo, trata-se de um procedimento autónomo, ainda que possa considerar estudos de âmbito municipal. Assim, o procedimento de delimitação da REN na área de intervenção do PPEAICSP deve ser instruído de forma autónoma do processo de delimitação municipal, não podendo dele depender para efeitos de fundamentação da proposta apresentada.
- Relativamente à MDJ, considera-se:
 - A MDJ não faz referência ao enquadramento legal do procedimento de delimitação da REN, atualizado e com referência aos diplomas em vigor, considerando-se ainda que a referência genérica à conformidade com a Norma de Procedimentos da CCDR LVT n.º 14/OT – *Tramitação dos processos de delimitação da REN*, não supre a exigência de identificação formal e sistemática do quadro legal aplicável.
 - A MDJ identifica as tipologias presentes na área de intervenção, designadamente *Áreas estratégicas de infiltração e de proteção e recarga de aquíferos* (AEIPRA) e *Zonas ameaçadas pelas cheias* (ZAC), mas não descreve os critérios e as metodologias de base à sua delimitação, nos termos das OENR, nem indica as respetivas funções, constantes do Anexo I do RJREN.
 - A MDJ não identifica ou apresenta qualquer fonte de informação, estudos desenvolvidos ou procedimentos adotados na delimitação, nem apresenta cartogramas individualizados para cada tipologia de áreas a integrar a REN.

- As designações das tipologias de áreas a integrar na REN deverão ser revistas em todos os elementos instrutórios.
- A MDJ integra cartogramas que representam a delimitação da REN e as exclusões propostas, reportados às versões de 2022 e 2026. Contudo, não apresenta cartogramas individualizados por tipologia nem quaisquer outras peças gráficas associadas à aplicação das metodologias de delimitação.
- A proposta de delimitação da REN, incluindo as exclusões, deve corresponder à versão mais recente. Devem, por isso, ser eliminadas todas as referências à versão de 2022.
- No respeitante às propostas de exclusão, a MDJ não explicita os critérios adotados para a identificação das áreas efetivamente já comprometidas (legalmente construídas, licenciadas ou autorizadas), nem uma demonstração, em articulação com a estratégia municipal e com os resultados da avaliação do plano em vigor ou em alteração, da necessidade das áreas a excluir para a satisfação de carências em termos de atividades económicas, incluindo fundamentação objetiva da exclusão e justificação da inexistência de alternativa.
- Não foram apresentados os quadros-síntese previstos nas alíneas *k)*, *m)* e *n)* do n.º 2 do item C do Anexo I da Norma de Procedimentos n.º 14/OT, na versão de novembro de 2024. O quadro constante da p. 6 da MDJ apenas cumpre parcialmente o disposto naquela norma.

1.2 PEÇAS DESENHADAS/ CARTOGRAFIA

- As peças desenhadas apresentadas não cumprem integralmente as especificações técnicas constantes do Modelo de Dados da REN, designadamente no que respeita a:
 - Denominação da peça desenhada;
 - Designação das tipologias;
 - Tratamento dos objetos com continuidade para além do limite da área de intervenção do PPEAICSP, os quais devem ser artificialmente fechados ou interrompidos exatamente nesses limites.
- Embora tenha sido apresentada peça desenhada com a proposta de delimitação da REN sobre a Planta de Implantação do PPEAICSP, contudo, não foi apresentada a proposta de delimitação da REN, incluindo as exclusões, de forma individualizada relativamente a esse Plano.

1.3 CONJUNTO DE DADOS GEOGRÁFICOS

O conjunto de dados geográficos apresentado não cumpre, quanto à estrutura, organização e nomenclatura, o Modelo de Dados da REN definido pela CNT na Norma Técnica para a Produção e Reprodução das Cartas de Delimitação da REN.

2 PROPOSTA DE DELIMITAÇÃO DA REN

Atentos aos elementos instrutórios apresentados, verifica-se que a proposta de áreas a integrar a REN compreende duas tipologias: AEIPRA e ZAC. Refira-se, contudo, que as ZAC não incidem sobre a área de intervenção do PPEAICSP, porquanto a proposta de delimitação da REN abrange uma área territorial maior do que a delimitada por aquele Plano.

Embora a MDJ não explicita os critérios nem as metodologias subjacentes à delimitação das referidas tipologias da REN, nos termos das OENR, ainda assim, constata-se que a delimitação agora proposta para a área de intervenção e envolvente próxima ao PPEAICSP coincide com a proposta de delimitação de âmbito municipal submetida pela CMA em maio de 2025 (v. Figura 1e Figura 2), a qual foi objeto de parecer conjunto da CCDR LVT e da APA/ARHTO em setembro de 2025.



Figura 1: Proposta de delimitação da tipologia AEIPRA à escala municipal (v. 2025) sobreposta à proposta de AEIPRA na área de intervenção do PPEAICSP

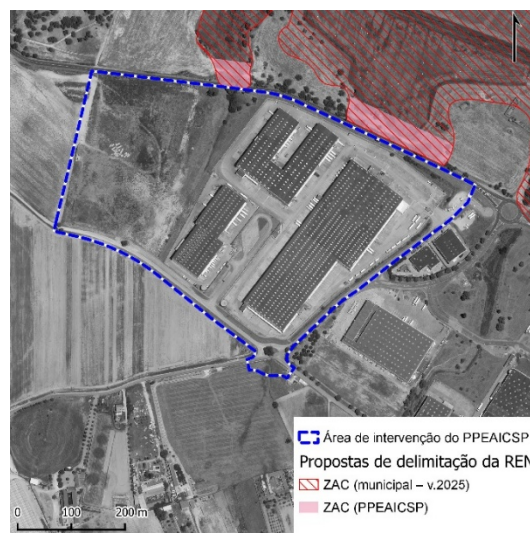


Figura 2: Proposta de delimitação da tipologia ZAC à escala municipal (v. 2025) sobreposta à proposta de ZAC na área de intervenção do PPEAICSP

No parecer à proposta de delimitação da REN do município de Alcochete, emitido em setembro de 2025, refere-se que a tipologia AEIPRA se encontrava estabilizada no que respeitava à componente de *recarga do aquífero*. Quanto à ZAC, o referido parecer determinava que a estabilização da proposta dependia da respetiva adequação ao parecer da APA, designadamente no referente à componente resultante de galgamento das águas estuarinas, com a integração da área de inundação de probabilidade média do Plano de Gestão dos Riscos de Inundações (PGRI), devendo ainda ser harmonizado o limite inferior da ZAC com a Linha Limite do Leito (LLL).

Sem prejuízo da proposta de delimitação ora apresentada coincidir com componentes estabilizadas das mesmas tipologias na proposta de delimitação da REN de âmbito municipal associada à revisão do Plano Diretor Municipal de Alcochete, verifica-se que a mesma não se encontra devidamente instruída e fundamentada do ponto de vista técnico, em conformidade com o disposto na Norma de Procedimentos da CCDR LVT n.º 14/OT – *Tramitação dos processos de delimitação da REN*.

Com efeito, embora ambos os procedimentos incidam sobre a mesma matéria, a delimitação da REN de âmbito municipal e o procedimento de delimitação da REN associado à alteração do PPEAICSP são autónomos e desenvolvem-se em escalas distintas, pelo que a correspondência material entre componentes das duas propostas não dispensa a apresentação dos critérios adotados nem a demonstração da aplicação das metodologia de delimitação na área de intervenção do PPEAICSP, não podendo a fundamentação de um procedimento suprir a exigência de fundamentação técnica própria do outro.

Nestes termos, emite-se parecer desfavorável à proposta de delimitação das áreas a integrar a REN.

O parecer desfavorável ora emitido não decorre da discordância quanto aos limites das tipologias de áreas a integrar a REN, mas exclusivamente da insuficiência de fundamentação técnica autónoma e da inobservância dos requisitos instrutórios estabelecidos na Norma de Procedimentos da CCDR LVT n.º 14/OT.

3 PROPOSTA DE EXCLUSÕES À REN

De acordo com o n.º 2 do artigo 9.º do RJREN, *“na elaboração da proposta de delimitação da REN deve ser ponderada a exclusão de áreas com edificações legalmente licenciadas ou autorizadas, bem como das destinadas à satisfação das carências em termos de habitação, atividades económicas, equipamentos e infraestruturas”*. Nos termos da alínea b) do n.º 3 do mesmo artigo, as exclusões destas áreas, que em princípio deveriam ser integradas na REN, devem ser fundamentadas e indicar o fim a que se destinam.

O n.º 5 da Secção II (Diretrizes para a delimitação) do Anexo das OENR refere que, na identificação de áreas a excluir da REN, deve ser considerada a dimensão relativa da área afeta à tipologia sobre a qual incide a proposta de exclusão e a relevância desta no contexto da respetiva tipologia a salvaguardar e da área total do concelho.

Nestes termos, a proposta de exclusões da REN integra duas áreas a excluir por compromisso, identificadas pelo prefixo «C» (C59 e C70) e uma área destinada à satisfação de carências em termos de atividades económicas, identificada pelo prefixo «E» (E10).

Atentos ao disposto no artigo 9.º do RJREN e na Norma de Procedimentos da CCDR LVT n.º 14/OT, de novembro de 2024, a apreciação às propostas de exclusão da REN na área do PPEAICSP teve em consideração o seguinte conjunto de critérios:

– Não admitir exclusões à REN nas seguintes circunstâncias:

- Por princípio, vias, bem como os usos e ações compatíveis com os objetivos de proteção ecológica e ambiental, e de prevenção e redução de riscos naturais de áreas integradas na REN, nos termos do Anexo II do RJREN.
- Tipologias de risco, nomeadamente *Zonas ameaçadas por cheias* (ZAC), independentemente de a área se encontrar ou não edificada ou comprometida;

– Situações em que é admissível a exclusão da REN: tipologia de AEIPRA.

Importa salientar a relevância do cumprimento legal da *classificação e qualificação do solo*, nos termos da Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (LBPPSOTU – Lei n.º 31/2014, de 30 de maio, na atual redação), do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT – Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na atual redação) e/ ou do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML – Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2002, de 8 de abril), devendo as propostas de exclusão assumirem previamente esse cumprimento.

O parecer relativo às propostas de exclusão à REN está sempre condicionado à decisão em matéria de Ordenamento do Território.

Verifica-se que, na área de intervenção do PPEAICSP, as propostas de exclusão correspondem, em termos gerais, às apresentadas pela Câmara Municipal de Alcochete em 2022/2023 no âmbito da proposta de delimitação municipal associada à revisão do PDM de Alcochete, com exceção da exclusão E10, cujos limites

foram revistos de modo a considerar o limite correto do polígono máximo de implantação dos edifícios propostos (v. Figura 3).

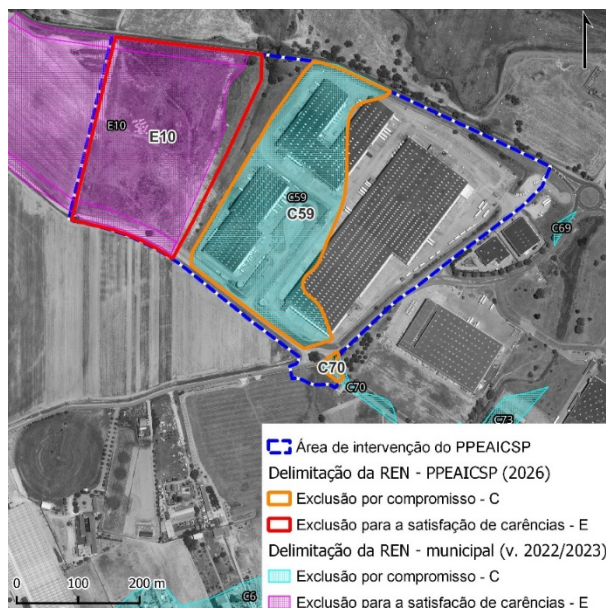


Figura 3: Representação das propostas de exclusão à REN na área de intervenção do PPEAICSP, sobrepostas às propostas de exclusão de âmbito municipal, na versão 2022/2023

Atentos à proposta para a área de intervenção do PPEAICSP, considera-se:

- No seguimento da apreciação anteriormente realizada às propostas de exclusão submetidas a esta CCDR no âmbito da delimitação da REN municipal, na versão de 2022/2023, e considerando já a alteração dos limites da proposta E10, conclui-se que, relativamente aos limites das áreas agora propostas, a mesma se considera aceite, ficando esta posição condicionada à posição que a APA vier a emitir no âmbito das suas competências.
- Atendendo a que a delimitação da REN na área de intervenção do PPEAICSP constitui um procedimento autónomo face à delimitação da REN de âmbito municipal, e verificando-se que o Município de Alcochete não dispõe ainda, no todo ou em parte, de delimitação da REN aprovada e publicada em *Diário da República*, importa proceder à redefinição da numeração das propostas de exclusão para C1, C2 e E1.

Não obstante o exposto, entende-se que a proposta de exclusões no âmbito do presente procedimento não se encontra devidamente fundamentada quanto à metodologia e aos critérios utilizados para identificar as áreas efetivamente comprometidas, designadamente as que se encontram legalmente construídas, licenciadas ou autorizadas. Acresce que no âmbito da fundamentação das exclusões a mesma não se apresenta suficiente e em concordância com o n.º 2 do artigo 9.º do RJREN e Norma de Procedimentos da CCDR LVT n.º 14/OT.

Nestes termos, entende-se de emitir **parecer desfavorável** à proposta de exclusões à REN apresentada.

4 CONCLUSÃO

Face ao exposto, e nos termos da análise efetuada por esta CDR aos elementos instrutórios submetidos na PCGT, conclui-se que, no que respeita às tipologias abrangidas ou presentes na envolvente da área do

PPEAICSP, a delimitação das áreas a integrar na REN coincide com a proposta de âmbito municipal apresentada em 2025, encontrando-se, quanto a esse conteúdo, estabilizada.

Também as propostas de exclusão à REN, ainda que objeto de ajustamentos pontuais de limites, designadamente na exclusão E10, correspondem, em termos substanciais, às soluções anteriormente apreciadas por esta CCDR no âmbito da proposta municipal submetida em 2022/2023.

Contudo, o presente procedimento de delimitação da REN, circunscrito à área de intervenção do PPEAICSP, reveste natureza autónoma face ao procedimento de âmbito municipal, exigindo instrução própria, completa e fundamentada, nos termos do RJREN e da Norma de Procedimentos da CCDR LVT n.º 14/OT – *Tramitação dos processos de delimitação da REN*.

Verifica-se que os elementos apresentados não desenvolvem de forma sistemática e autónoma a metodologia adotada, nem explicitam os critérios técnicos aplicados à delimitação das tipologias da REN. Do mesmo modo, não se encontram devidamente demonstrados os pressupostos de exclusão em concordância com o estabelecido no n.º 2 do artigo 9.º do RJREN.

A ausência de explicitação clara dos critérios, da metodologia, das fontes de informação consideradas e da fundamentação técnica, bem como de estudos complementares elaborados à escala municipal, compromete a verificação da conformidade da proposta com o Regime Jurídico da REN e com as exigências instrutórias previstas na Norma de Procedimentos n.º 14/OT, condição essencial para a respetiva apreciação e validação técnica.

Nestes termos, e com fundamento na insuficiência e inadequada fundamentação da proposta apresentada, a CCDR LVT emite:

- **Parecer desfavorável à proposta de delimitação de áreas a integrar a REN;**
- **Parecer desfavorável à proposta de exclusões à REN.**

Salienta-se que o sentido desfavorável do presente parecer não decorre de discordância quanto ao conteúdo material das tipologias de áreas a integrar a REN, já estabilizadas, nem quanto às exclusões anteriormente apreciadas, mas da insuficiência dos elementos instrutórios quanto à fundamentação exigível no âmbito do presente procedimento.

CCDR LVT, fevereiro de 2026.

Exmos. Srs./ À
Presidente da Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P.

Rua Alexandre Herculano, 37
1250-009 Lisboa

Sua referência:
Email ID 1257 - Plano de Pormenor de Expansão da
Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil
Email de 09.02.2026

Processo:
Entr. Int.: SIGO/NOT-493/2026
056/SIGO/2026

Nossa referência:
DG/144/SIGO/26
2026-02-24

Assunto: PCGT - 1257 - Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil - Alteração -
Convocatória para conferência procedimental.

Em nove de fevereiro de 2026 esta Direção-Geral rececionou um pedido de parecer por parte da CCDD LVT, destinado à apreciação dos elementos para parecer final sobre o plano de Pormenor de Expansão da área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil, no prazo de 20 dias úteis. Os elementos da proposta foram disponibilizados através da plataforma PCGT.

Assim, considera-se importante efetuar o seguinte enquadramento relativamente às áreas setoriais a salvaguardar e da competência desta Direção-Geral:

Na área dos recursos energéticos, as bases da organização e o funcionamento do Sistema Elétrico Nacional (SEN) estão definidas pelo Decreto-Lei n.º 15/2022, de 14 de janeiro, que transpõe a Diretiva (UE) 2019/944 e a Diretiva (UE) 2018/2001. Existe ainda um conjunto alargado de diplomas legislativos que regulamentam a atividade energética nacional.

Na área dos recursos geológicos, a Lei n.º 54/2015, de 22 de junho, estabelece as bases do regime jurídico da revelação e do aproveitamento dos recursos geológicos existentes em território nacional, encontrando-se a atividade extrativa regulamentada por legislação específica no âmbito da gestão do território e da preservação e valorização dos diversos usos do solo.

No Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto, encontra-se prevista a possibilidade do seu exercício em diversas classes de espaço, nomeadamente rústico, sendo objetivo do diploma, entre outros, a *“preservação e defesa de solos com potencialidade para aproveitamento de exploração de recursos geológicos”* (alínea d) do artigo 37º da Lei n.º 31/2014, de 30 de maio, pelo que esta Direção-Geral procurará salvaguardar essa compatibilidade.

Também o regime jurídico da Reserva Ecológica Nacional (REN) - Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 11/2023, de 10 de fevereiro - e o Regime Jurídico da Reserva Agrícola Nacional (RAN) - Decreto-Lei nº 73/2009, de 31 de março com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 36/2023, de 26 de maio - estabelecem a compatibilidade da atividade extrativa com estas classes de espaço.

Assim, sobre as áreas da tutela desta Direção-Geral (recursos geológicos e energia), importa informar o seguinte:

1. Recursos Energéticos

1.1 Combustíveis

A n/Direção de Serviços de Combustível indica que nada tem a referir quanto ao assunto em análise que área de estudo para o projeto do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil, situada no concelho da Alcochete, não interfere com gasodutos, oleodutos ou redes de distribuição de gás natural licenciadas por estes Serviços. Contudo, atendendo à dinâmica de construção de novas infraestruturas, a presente informação poderá sofrer alterações, desde a data desta resposta até à data da efetiva intervenção prevista.

1.2 Energia Elétrica

Informa a n/Direção de Serviços de Energia Elétrica (DSEE) que no âmbito do pedido de parecer para alteração ao Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil, somos a referir que não se identificaram sobreposições para com centros electroprodutores bem como infraestruturas de transporte de energia elétrica.

Considera-se nada haver a referir, informando-se que, para além da informação que se encontra disponível através de Serviços Web, deverão ser consultadas as entidades concessionárias responsáveis pela distribuição de energia.

2. Recursos Geológicos

2.1 Recursos Hidrogeológicos e Geotérmicos

Indica a n/ Direção de Serviços de Recursos Hidrogeológicos e Geotérmicos (DSRHG) que na área de implantação do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil – Alteração, confirma-se que não existem recursos hidrogeológicos ou geotérmicos qualificados ou em vias de qualificação, pelo que a DSRHG nada tem a referir.

2.2 Concessões Mineiras (Depósitos Minerais)

Verifica a n/ Direção de Serviços de Estratégia e Fomento dos Recursos Geológicos que na sequência da solicitação e feita a implantação da área alvo da Alteração do PPEAICSP no DGECSIG, com base nas Shape file fornecidas, verifica-se que a área da Alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil (PEAICSP) não se sobrepõe a quaisquer direitos sobre depósitos minerais, atribuídos ou requeridos, pelo que nada existe a opor à referida alteração, no tocante aos recursos geológicos/depósitos minerais.

2.3 Pedreiras (Massas Minerais)

Informa a n/ Direção de Serviços de Minas e Pedreiras (DSMP) que da sequência da análise do pedido em referência, verificou-se que a área em causa não se encontra abrangida por servidões administrativas ou restrições de utilidade pública no domínio dos recursos geológicos, da competência da Direção de Serviços de Minas e Pedreiras.

Foi igualmente aferido que a maioria dos terrenos integrados na área já se encontram ocupados por edificações afetas à indústria e comércio, configurando uma ocupação consolidada.

Assim sendo, informa-se que esta Direção de Serviços de Minas e Pedreiras não tem nada a opor ao Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil.

3. Conclusão

Face ao exposto, considera-se que os elementos apresentados, de um modo geral, se encontram em condições de ser aceites por parte desta Direção-Geral, pelo que nada temos a opor.

Não obstante dos comentários supraindicados das respetivas Direções de Serviço, reitera-se o seguinte:

- A informação referente aos recursos energéticos e recursos geológicos encontra-se disponível através de serviços *Web*, no site desta Direção Geral (www.dgeg.gov.pt - Serviços online).
- Atendendo a que a informação relativamente aos recursos energéticos e aos recursos geológicos que consta no DGE SIG é uma informação dinâmica e em permanente atualização, aconselha-se a informação fornecida neste ofício seja confirmada/atualizada por parte da entidade/equipa responsável, através de consulta ao SIG desta Direção-Geral, que poderá ser visualizada e/ou descarregada usando o mesmo software utilizado para visualização/manipulação de Shape files (*.shp).
- Os dados estatísticos encontram-se em “Estatística”.
- Para informações referentes a servidões relacionadas com a rede elétrica (para além da informação que se encontra disponível através de serviços web), oleodutos e gasodutos deverão ser consultadas as entidades concessionárias responsáveis pelo transporte e distribuição de energia.
- Quanto a informações atualizadas sobre eventuais áreas de valor geológico e/ou geomorfológico (incluindo as áreas potenciais) na área do concelho em estudo, deverá ser consultado o Laboratório Nacional de Energia e Geologia (LNEG).
- Quanto a informações atualizadas sobre eventuais áreas de “recuperação ambiental” no concelho em causa, deverá ser consultada a Empresa de Desenvolvimento Mineiro, S.A. (EDM).

Com os melhores cumprimentos,

Assinado por: **NUNO MIGUEL GERALDES FREIRE DE SOUSA NEVES**
Num. de Identificação: 08363218
Data: 2026.02.24 15:18:45+00'00'

Nuno Sousa Neves
Coordenador da Equipa de SIG e Ordenamento - Técnico superior (Arq.)
(Despacho n.º 32/2021 de 06/12/2021)

[LM]

Do ponto de vista formal, o acompanhamento dos procedimentos de formação dos Instrumentos de Gestão Territorial resulta do disposto na Lei de Bases da Política de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (LBPSOTU1) e do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT 2), cabendo à Direção-Geral do Território (DGT) acautelar, nas matérias que estão no âmbito das suas competências, que são respeitados os requisitos e orientações que resultam deste quadro legal, regulamentar e institucional.

O presente documento traduz o parecer da DGT no que respeita às matérias da sua competência, emitido com base na análise das Plantas que constituem a proposta de *Elaboração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil*, no município de Alcochete.

Na sequência da solicitação através da PCGT APOIO, e após apreciação efetuada sobre uma amostra da documentação disponibilizada na Plataforma no Separador Acompanhamento – Conferência Procedimental, vimos informar o seguinte:

1. INFRAESTRUTURA GEODÉSICA NACIONAL

A Rede Geodésica Nacional (RGN) e a Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão (RNGAP) constituem os referenciais oficiais para os trabalhos de georreferenciação realizados em Portugal e encontram-se protegidos pelo Decreto-Lei nº 143/82, de 26 de abril. A informação sobre a localização dos vértices geodésicos da RGN e das marcas de nivelamento da RNGAP pode ser consultada na página de internet da DGT:

<https://www.dgterritorio.gov.pt/dados-abertos>

Caso seja necessário poderá ser solicitada à DGT uma listagem da informação da RGN e da RNGAP.

Esta informação consta do Registo Nacional de Dados Geográficos (RNDG) e pode também ser consultada através do Sistema Nacional de Informação Geográfica (SNIG):

<https://snig.dgterritorio.gov.pt/>

N.º Req.	Requisitos	Suporte legal	Conforme (S / N / NA)
1.1	Os vértices geodésicos da RGN deverão ser corretamente representados na Planta de Condicionantes, com os respetivos topónimos.	DL 143/1982	NA

Restrições

- A zona de proteção dos vértices geodésicos da RGN é constituída por uma área circunjacente ao sinal, nunca inferior a 15 metros de raio, e deve ser assegurado que qualquer edificação ou arborização a implantar não vai obstruir as visibilidades das direções constantes das respetivas minutas de triangulação.
- Deve ser assegurada a integridade física das marcas de nivelamento da RNGAP apesar de estas não terem que ser representadas na Planta de Condicionantes.
- O desenvolvimento de algum projeto que dificulte ou condicione a normal função dos vértices geodésicos ou das marcas de nivelamento, nomeadamente a violação da zona de respeito dos primeiros, ou das suas visibilidades, requer a solicitação de um parecer prévio à DGT sobre a viabilidade da sua remoção ou da sua realocização.

S – Sim; N – Não; NA - Não se aplica.

NA – Dentro do limite deste Plano de Pormenor não existem vértices geodésicos.

2. CARTOGRAFIA

Os requisitos das plantas que constituem os planos territoriais são estabelecidos principalmente no projeto de portaria que estabelece o Sistema de Submissão Automática dos Instrumentos de Gestão Territorial (SSAIGT) e a Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial (PCGT) e na Norma Técnica sobre o Modelo de Dados e Sistematização da Informação Gráfica dos PDM, utilizando as definições estabelecidas no Decreto Regulamentar nº 5/2019, de 27 de setembro. A escolha de cartografia topográfica a utilizar na elaboração dos planos territoriais enquadra-se no DL nº 193/95, de 28 de julho republicado pelo DL nº 130/2019, de 30 de agosto. Para mais informação sobre a cartografia a usar nos planos deve ser consultado o documento “Princípios orientadores para a produção de

cartografia topográfica vetorial com as Normas e Especificações Técnicas para da Direção-Geral do Território”, disponível na página de Internet da DGT.

N.º Req.	Requisitos	Suporte legal	Conforme (S / N / NA)
2.1	Os planos de pormenor só podem utilizar cartografia topográfica vetorial.	DL 130/2019 Art.15º-A / 3	S
2.2	A cartografia topográfica (vetorial ou de imagem) a utilizar nos planos territoriais é obrigatoriamente oficial ou homologada.	DL 130/2019 Art.15º-A / 1	S
2.3	A cartografia oficial e homologada consta do Registo Nacional de Dados Geográficos (RNDG) integrado no Sistema Nacional de Informação Geográfica (SNIG).	DL 130/2019 Art.3º / 5	S
2.4	Em Portugal continental, a cartografia topográfica para fins de utilização pública deve ser elaborada e atualizada com base no sistema de georreferência PT -TM06/ETRS89 (EPSG:3763).	DL 130/2019 Art.3º-A / 1	S
2.5	A cartografia topográfica a utilizar deve cumprir os seguintes requisitos de exatidão posicional planimétrica e altimétrica: • Melhor ou igual a 0,30 metros em planimetria e 0,40 metros em altimetria.	DL 130/2019 Art.15º-A / 9	S
2.6	A cartografia topográfica a utilizar nos planos territoriais deve observar, à data da deliberação municipal ou intermunicipal que determina o início do procedimento de elaboração, alteração ou revisão do plano, o seguinte prazo : • cartografia oficial ou homologada, com data de edição ou de despacho de homologação inferior a três anos.	DL 130/2019 Art.15º-A / 5 Alterado p/ Decreto-Lei n.º 45/2022 de 8 de julho	S
2.7	As plantas que constituem os planos territoriais, contêm uma legenda que é formada por duas partes: • A legenda rótulo, com as indicações necessárias à identificação da planta; • A legenda da simbologia, com as indicações de descodificação dos símbolos utilizados na planta.	DR nº 5/2019 (conceitos nos domínios do OTU)	S

Na **legenda rótulo** deve constar a seguinte informação:

N.º Req.	Requisitos	Suporte legal	Conforme (S / N / NA)
2.8	a) Indicação do tipo de plano e respetiva designação, de acordo com a tipologia dos planos territoriais estabelecida na lei;	DR nº 5/2019 (conceitos nos domínios do OTU)	S
2.9	b) Designação da planta, tendo por referência o conteúdo documental estabelecido na lei para a figura de plano em causa;		S
2.10	c) Data de edição e número de ordem da planta no conjunto das peças que integram o plano;		S
2.11	d) Indicação da escala de representação para a reprodução em suporte analógico, ou em suporte digital no formato de imagem;		S
2.12	e) Identificação da entidade pública responsável pelo plano;		S
2.13	f) Identificação da versão da Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP) utilizada;		NA
	g) Identificação da cartografia topográfica vetorial e/ou cartografia topográfica de imagem utilizada na elaboração da carta base, designadamente:		
2.14	i. Se cartografia oficial: entidade produtora, série cartográfica e/ou ortofotocartográfica oficial, entidade proprietária e data de edição;		NA
2.15	ii. Se cartografia homologada: entidade proprietária, entidade produtora, data e número de processo de homologação e entidade responsável pela homologação;		S
2.16	iii. Data e número de processo de homologação de atualização de cartografia topográfica vetorial e entidade responsável pela homologação, se aplicável;		NA
2.17	iv. Sistema de georreferência aplicável de acordo com o estabelecido na lei;		S
2.18	v. Exatidão posicional planimétrica e altimétrica e a exatidão temática, se aplicável, de acordo com as especificações técnicas da cartografia utilizada.		N(1)

N.º Req.	Requisitos	Suporte legal	Conforme (S / N / NA)
S – Sim; N – Não; NA - Não se aplica.			
N(1) – Falta a indicação dos valores de exatidão posicional planimétrica e altimétrica (0,30m e 0,40m, respetivamente) e de exatidão temática (5%).			

Recomendações

DR nº 5/2019 (conceitos nos domínios do OTU)

Na **legenda da simbologia** devem constar todos os símbolos utilizados na planta, organizados e designados de acordo com o catálogo de objetos utilizado na elaboração da planta.

Na reprodução da planta em suporte analógico ou em suporte digital com formato de imagem esta legenda é imprescindível para a leitura da planta.

As plantas que constituem os planos territoriais devem permitir a sua reprodução em suporte digital com formato de imagem em escalas que tenham em consideração a escala da carta base e permitam uma visão de conjunto do modelo de organização territorial e com o detalhe adequado ao objeto e conteúdo material do tipo de plano.

Usualmente a escala de representação adotada para o Plano de pormenor é a escala 1:2 000 ou superior.

3. LIMITES ADMINISTRATIVOS

Os limites administrativos encontram-se representados na Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP). Esta carta regista o estado da delimitação e demarcação das circunscrições administrativas do País e é publicada anualmente.

A Direção-Geral do Território é responsável pela execução e manutenção da CAOP, de acordo com a alínea I) do n.º 2 do artigo 2.º do Decreto Regulamentar n.º 30/2012, de 13 de março.

As competências da DGT em matéria de delimitação administrativa estão circunscritas à representação de limites para fins cadastrais e cartográficos. A Assembleia da República é o organismo com competência para a criação, extinção e modificação de autarquias locais, cf. CRP art.164º alínea n, incluindo a fixação legal de novos limites administrativos.

Os dados da CAOP são geridos numa base de dados geográficos e são disponibilizados sem custos para os utilizadores através de serviços de visualização (WMS) e descarregamento (ATOM), disponíveis no site da DGT:

<https://www.dgterritorio.gov.pt/cartografia/cartografia-tematica/caop>

Esta informação consta do RNDG e pode também ser consultada através do SNIG:

<https://snig.dgterritorio.gov.pt/>

N.º Req.	Requisitos	Suporte legal	Conforme (S / N / NA)
3.1	Os limites administrativos devem estar representados nas plantas que constituem os planos territoriais.		NA
3.2	Os limites administrativos representados no plano territorial devem ser os que constam a edição mais recente da Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP), disponível à data que determina a elaboração, revisão ou alteração do plano territorial. Sempre que no decurso dos trabalhos venham a ficar disponíveis edições mais atualizadas da CAOP e que tal se justifique, deverá ser utilizada a edição mais atualizada.		NA
3.3	Na legenda das plantas que constituem os planos territoriais deve ser indicada a versão e data de edição da CAOP utilizada.	DR nº 5/2019 (conceitos nos domínios do OTU)	NA
3.4	A simbologia utilizada para a representação dos limites administrativos deve constar da legenda da respetiva planta.		NA

S – Sim; N – Não; NA - Não se aplica.

NA - o Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil insere-se totalmente na *freguesia de Alcochete*, no município de Alcochete. Como tal, não necessita de ter os limites administrativos representados.

4. SISTEMA DE SUBMISSÃO AUTOMÁTICA (SSAIGT)

Para desmaterialização dos programas e planos territoriais e melhoria progressiva da fiabilidade, rigor e eficiência da disponibilização da informação sobre IGT, encontra-se desenvolvido o Sistema de Submissão Automática (SSAIGT) destinado ao envio dos instrumentos de gestão territorial para publicação no Diário da República (DR) e para depósito na Direção Geral do Território (DGT).

Esta plataforma é de utilização obrigatória e constitui a infraestrutura através da qual são praticadas todas as formalidades relativas aos procedimentos já referidos e em conformidade com a Portaria nº 245/2011 de 22/6 e com o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial.

Deste modo e em antecipação aos referidos atos de publicação no Diário da República e depósito na DGT, considera-se oportuno que a autarquia promova a verificação da conformidade das peças e plantas do presente instrumento de gestão territorial a publicar e a depositar, com os requisitos e condições formais e operacionais de acesso do SSAIGT (ver Anexo I).

Com este objetivo, anexa-se uma lista para a verificação do conteúdo documental desmaterializado do PP com a indicação dos ficheiros que devem ser submetidos no SSAIGT.

Para informações complementares disponibilizam-se os seguintes *links* para a página da DGT:

- Manual de utilização (SSAIGT):
https://ssaigt.dgterritorio.gov.pt/Manuais_SSAIGT/ManualUtilizador_IGT_planos-prog.pdf
- Área de Apoio do SSAIGT (versão de dezembro de 2022):
<http://ssaigt.dgterritorio.pt/AreaApoioIGT/AreaApoio.htm>

5. CONCLUSÃO

O parecer da DGT é **favorável condicionado**. Deverá ser corrigido o requisito 2.18 de **2. Cartografia**.

Publicação do Plano de Pormenor		Obrigatoriedade de		Formato para publicação* DOC, DOCX, RTF, ODF, ODT, XLS, XLSX, ODS, PDF destrancado; imagens JPG; tabelas XLS 1 envio = 1 fich. ZIP	Formato para depósito** se original em formato editável: DOC, DOCX, RTF, ODF, ODT, XLS, XLSX, ODS, PDF; se original em suporte analógico: formato imagem (JPG, PNG, TIF, ...); 1 envio = 1 fich. ZIP
		publicação	depósito		
Peças fundamentais (escritas e gráficas) a submeter na plataforma do SSAIGT (as que constituem o Plano conforme referido no respetivo Regulamento, em conformidade com o n.º 1 do art. 107.º do RJIGT)					
Peças escritas					
	Texto do ato a publicar	sim	sim	editável de entre os acima referidos	PDF, ou qualquer outro formato do documento oficial, conforme acima referido
	Deliberação sobre o procedimento (elaboração, revisão, alteração ou alteração por adaptação ou alteração simplificada, retificação, correção matricial, revogação, suspensão pelo município ou pelo governo, medidas preventivas e normas provisórias).	sim	sim	editável de entre os acima referidos	PDF, ou qualquer outro formato do documento oficial, conforme acima referido
	Regulamento (conforme alínea a), n.º 1, art.º 107º do RJIGT - DL n.º 80/2015)	sim	sim	editável de entre os acima referidos	PDF, ou qualquer outro formato do documento oficial, conforme acima referido
Peças gráficas					
	Planta de implantação (conforme alínea b), n.º 1, art.º 107º do RJIGT - DL n.º 80/2015)	sim	sim	vetorial (shape file) georeferenciado e raster (TIFF e TFW)	PDF ou qualquer outro (TIFF, JPEG, PNG, etc.), conforme acima referido
	Planta de condicionantes (conforme alínea c), n.º 1, art.º 107º do RJIGT - DL n.º 80/2015)	sim	sim	vetorial (shape file) georeferenciado e raster (TIFF e TFW)	PDF ou qualquer outro (TIFF, JPEG, PNG, etc.), conforme acima referido
Peças que acompanham/complementares a submeter na plataforma do SSAIGT (as referidas no respetivo Regulamento, em conformidade com o n.º 2 e seguintes do art. 107.º do RJIGT)					
Peças escritas					
	Todas as referidas no respetivo ponto do Regulamento	não	sim	n.a.	PDF ou qualquer outro formato, conforme acima referido
Peças gráficas					
	Todas as referidas no respetivo ponto do Regulamento	não	sim	n.a.	pdf ou qualquer outro (TIFF, JPEG, PNG, etc.), conforme acima referido

* Manual de apoio SSAIGT, ponto 6.2

** Manual de apoio SSAIGT, ponto 6.3

Observações:

- . Sistema de coordenadas aplicável às peças gráficas: ETRS89TM06;
- . Se submissão de ficheiros de base de dados: mdb ou gdb;
- . Se submissão de ficheiros tabelas de dados: xls ouxlsx
- . Sempre que se trate de alteração, alteração por adaptação, correções materiais, retificação, medidas preventivas ou suspensão de planos em vigor com implicações nas peças gráficas, são enviados cumulativamente, para cada peça gráfica:
 - ficheiro vetorial (shape file)
 - ficheiro raster (TIFF uncompressed e respetivo TFW) da área/polígono(s) em causa
 - ficheiro raster (TIFF uncompressed e respetivo TFW) de toda a planta

[Informações adicionais - Área de Apoio do SSAIGT](#)



E-REDES - Distribuição de Eletricidade, S.A.

Rua Dom Luís I, 12
1249-008 Lisboa – Portugal

Exmos/as. Senhores/as
Câmara Municipal De Alcochete
Largo de São João 5
2890-027 Alcochete

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data
PCGT ID 1257	09-02-2026	Carta/1657/2026/E-REDES	02-03-2026

Assunto: Plano de Pormenor Passil (Concelho de Alcochete)

Exmos/as. Senhores/as

Respondendo à solicitação de Vossas Exas. sobre o referido assunto, vimos por este meio dar conhecimento da apreciação da E-REDES sobre as condicionantes que o projeto em causa poderá apresentar, na atividade e nas infraestruturas existentes ou previstas por esta empresa.

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

A área do EIA é atravessada pelos traçados subterrâneos das Linhas a 30 kV (1) “LN 1502L2004840” e (2) “LN 1502L2004802” (conforme Planta em Anexo).

Ainda na área do EIA, encontram-se estabelecidas redes de Baixa Tensão (ligadas a postos de transformação MT/BT de distribuição de serviço público) (conforme Planta em Anexo).

Todas as intervenções no âmbito da execução do EIA do Plano, ficam obrigadas a respeitar as servidões administrativas constituídas, com a inerente limitação do uso do solo sob as infraestruturas da RESP, decorrente, nomeadamente, da necessidade do estrito cumprimento das condições regulamentares expressas no Regulamento de Segurança de Linhas Elétricas de Alta Tensão (RSLEAT) aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 1/92 de 18 de fevereiro e no Regulamento de Segurança de Redes de Distribuição de Energia Elétrica em Baixa Tensão (RSRDEEBT) aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 90/84 de 26 de dezembro, bem como das normas e recomendações da DGEG e da E-REDES em matéria técnica.

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

Alertamos, ainda, para a necessidade de serem tomadas todas as precauções, sobretudo durante o decorrer de trabalhos, de modo a impedir a aproximação de pessoas, materiais e equipamentos, a distâncias inferiores aos valores dos afastamentos mínimos expressos nos referidos Regulamentos de Segurança, sendo o promotor e a entidade executante considerados responsáveis, civil e criminalmente, por quaisquer prejuízos ou acidentes que venham a verificar-se como resultado do incumprimento das distâncias de segurança regulamentares.

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

Com os melhores cumprimentos,

Direção de Gestão de Ativos
e Planeamento de Rede



João Vasco Ferreira
(Técnico Superior ESP/GEN)

Anexo: O referido no Texto.

 PP Passil_Anexo da Carta

 PP Passil_Anexo da Carta

Direção Regional da Conservação da Natureza e das Florestas de
Lisboa e Vale do Tejo
DRCNB-LVT – DOT

 www.icnf.pt | rubus.icnf.pt
 pna@icnf.pt
 265541140

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P.

Rua Alexandre Herculano 37
1250-009 LISBOA

vossa referência	nossa referência	nosso processo	Data
<i>your reference</i>	<i>our reference</i>	<i>our process</i>	<i>Date</i>
	S-006206/2026	P-001888/2026	2026-02-26
Assunto	Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial (PCGT) - 1257		
<i>subject</i>	Alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil, Alcochete. Convocatória para conferência procedimental. Emissão de parecer		

Ex.^{mo(a)} senhor(a),

Na sequência da receção dos elementos inseridos na PCGT, relativos à proposta de Alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil, nos termos do art.º 86.º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, aprovado através do Decreto-Lei n.º 80/2015 de 14 de maio, na redação vigente, e à proposta de delimitação da Reserva Ecológica Nacional na área do Plano, nos termos do art.º 15.º do Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 166/2008, na redação em vigor, cumpre ao Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF,IP) emitir os respetivos pareceres.

Da análise dos elementos disponibilizados na PCGT no âmbito das competências adstritas ao ICNF,I.P. e, desse modo enquanto entidade ERIP / ERAE, resulta o que de seguida se sistematiza.

1. Apreciação da proposta de Alteração do PP

1.1. O Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil, doravante a designar como PPEAICSP ou PP, foi inicialmente publicado pelo Edital n.º 173/2008 de 22 de fevereiro, tendo por objetivo “*constituir uma unidade de gestão territorial, com uma área de 24,523 ha, classificada como espaço industrial, comércio e ou serviços, com ocupação do solo por unidades de armazéns, compatíveis com o uso habitacional e não poluentes, e por espaços verdes de protecção e enquadramento*”, conforme disposto no art.º 2º do seu Regulamento.

A área de intervenção (AI) do PPEAICSP, e por conseguinte da proposta de Alteração, contígua à área industrial consignada pelo Plano de Pormenor do Passil-Norte, encontra-se classificada como “*solo urbano de carácter industrial, comercial e ou serviços*”, de acordo com o art.º 10º do Regulamento do PP em vigor, localizando-se a sul da Estrada Nacional 118 e no limite norte da área urbana do Passil, concelho de Alcochete, tendo por acesso principal o Caminho Municipal 1205, também designado por Rua do Aceiro.

Posterior à publicação do Plano Diretor Municipal de Alcochete (PDM Alcochete) pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 141/97 de 22 de agosto, o PP vigente, promoveu alterações a este último. Os Termos de Referência mencionam que os parâmetros urbanísticos previstos no âmbito da alteração do PP em análise estão em linha com os definidos na revisão do PDM Alcochete, em curso, que atende a AI dentro do limite norte do perímetro urbano do Passil, e sobre o qual o ICNF,IP, em Conferência Procedimental de 28.03.2023, emitiu parecer através do ofício S-009764/2023 de 27.03.2023.

1.2. O PPEAICSP em vigor observa 14 lotes, referindo-se que de acordo com o Relatório de Fundamentação da Alteração (RFA) foram concretizadas as ações associadas à ocupação dos lotes 1 e 2, embora estejam por realizar as intervenções relativas a “*arranjos exteriores e mobiliário urbano, o enquadramento paisagístico e plantações, bem*



como quaisquer intervenções remanescentes associadas à rede de distribuição de gás e telecomunicações”, entre outras, correspondentes a ações a concretizar a “curto prazo” (out. 2025, p.40).

De acordo com o referido documento (out.2025, p.30), a “...alteração incide sobre a área correspondente aos Lotes 3 a 14 do PP, cuja agregação origina um único lote ou parcela, passando a constituir uma nova unidade”. Refere ainda que “Embora o regulamento do PP em vigor preveja a possibilidade de agregação de lotes, a presente proposta de alteração não se limita à aplicação do mecanismo previsto no disposto no artigo 26.º” do regulamento vigente “pois visa, igualmente, o seguinte:

- A redefinição dos limites do lote ou da parcela resultante e da geometria de implantação;
- A alteração de parâmetros urbanísticos, nomeadamente os relacionados com implantação, volumetria e altura;
- A reconfiguração da estrutura interna de acessibilidades (ainda que pontual), com impacto na organização morfológica da área.”

Assim, para além da agregação dos 12 lotes num único e consequente modificação da estrutura viária interna, ainda se destacam de entre as alterações propostas: alteração na classificação do solo de “solo urbano de carácter industrial, comercial e ou serviços” para “solo urbano de carácter industrial, logístico, comercial e/ou serviços” e alteração dos parâmetros urbanísticos.

1.3. Salienta-se assim que a área de intervenção (faixa junto à EN118) e, por conseguinte, o novo lote proposto, são abrangidos parcialmente pelo Sítio Estuário do Tejo (PTCON0009), atual Zona Especial de Conservação Estuário do Tejo (ZEC Estuário do Tejo)¹ e confinam com a Zona Especial de Proteção (ZPE) Estuário do Tejo (PTZPE0010)², embora a primeira não conste na Planta de Condicionantes do PP em vigor.

O RFA refere que “No que concerne à Planta de Condicionantes, não tendo havido alterações às servidões e restrições de utilidade pública na área de intervenção do PPEAICSP, a mesma não foi alvo de alteração”, pelo que não apresenta a referida Planta. No entanto, a Planta de Condicionantes deverá ser corrigida por forma a integrar todas as SARUP vigentes na AI do PP, implicando também a correção do art.º 5.º do regulamento da Alteração do PP.

1.4. A AI e a área de incidência das alterações propostas, sendo abrangidas pela ZEC Estuário do Tejo³, e como tal por área da Rede Natura 2000, integram-se em perímetro urbano, que se mantém na proposta de Revisão do PDM Alcochete, em curso, não se verificando a ocorrência de habitats do anexo B-I do Decreto-Lei nº 140/99 de 24 de abril, na redação vigente, de acordo com a informação cartográfica mais recente.

Ainda assim, releva que em áreas envolventes ocorrem habitats e espécies, nomeadamente de avifauna, constantes dos anexos do referido Decreto-Lei, para além da AI se integrar em Corredor Ecológico delineado no Programa Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo⁴, estabelecido no art.º 9.º, n.º 1 do seu regulamento, estando presente uma linha de água na área central (sentido nordeste / sudoeste), confinante com o novo lote.

Nesta sequência, a proposta pode merecer acolhimento, entendendo-se propor que seja garantido um espaço verde de transição no limite norte do novo lote 3, bem como o reforço da cortina arbórea prevista na Planta de Trabalho – Enquadramento Paisagístico: Espaços Verdes Exteriores, incluindo na área de cedência confinante com a EN118, em continuidade com os “Espaços Verdes de enquadramento e de utilização coletiva” previstos e associados à linda de água, a constar na Planta de Implantação do PP. Ainda e no desenvolvimento dos projetos de espaços exteriores importará considerar soluções preferencialmente não artificializadas, com recurso a vegetação autóctone não ornamental, utilizando espécies bem adaptadas às condições edafoclimáticas locais, com reduzidas necessidades hídricas e boa resiliência ao fogo.

¹ Estabelecida pelo Decreto Regulamentar n.º 1/2020 de 16 de março.

² Zona de Proteção Especial do Estuário do Tejo (PTZPE010) - Criada ao abrigo do Decreto-Lei nº 280/94, de 5 de novembro.

³ Informação geográfica disponível no geocatalogo do ICNF,IP em <https://geocatalogo.icnf.pt/catalogo.html>

⁴ Aprovado pela Portaria nº 52/2019 de 11 de fevereiro, na redação em vigor.



Atender também à necessidade de adoção de soluções de iluminação artificial no espaço exterior direcionadas para o solo e com o mínimo de impacte sobre as áreas classificadas, atenta a presença de espécies de avifauna.

De modo a contemplar os aspetos referenciados, poderá o polígono de implantação previsto no lote 3 ser reduzido e/ou serem aditadas/revistas, na proposta de Regulamento da Alteração do PP, normas específicas aplicáveis à sua ocupação (por exemplo alterando o disposto na alínea a) do n.º 1 do art.º 26º e desenvolvendo o estabelecido no n.º 7 do mesmo artigo) e aos projetos paisagísticos a desenvolver para os Espaços Verdes de enquadramento e de utilização coletiva no art.º 24º.

Ainda damos nota sobre o disposto no Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de outubro, na redação em vigor, que estabelece o Sistema de Gestão Integrada de Fogos Rurais (SGIFR) no território continental português, estando o âmbito de intervenção do ICNF,IP estabelecido no seu art.º 7.º. E relativamente às redes de defesa, a responsabilidade do ICNF,IP consta no art.º 46.º do mesmo Decreto-Lei. Salienta-se assim que as restrições e condicionantes mais específicas, como proibições ou limitações a operações de edificação e infraestruturas no território, incidem principalmente em solos rústicos e em Áreas Prioritárias de Prevenção e Segurança (APPS), as quais são inscritas no Programa Sub-Regional de Ação de Gestão Integrada de Fogos Rurais da Área Metropolitana de Lisboa (PSRAGIFR-AML)⁵, sendo neste caso, competência da CM Alcochete, a verificação das exceções e condicionamentos previstos de acordo com os artigos 60º e 61.º do referido Decreto-Lei. Ainda no âmbito do SGIFR, salienta-se a importância de salvaguardar que, em caso de necessidade de redefinição da Rede Secundária de Faixas de Gestão de Combustíveis, o ónus da sua instalação e manutenção não recaia sobre terceiros, recomendando-se que as situações elencadas nas presentes notas sejam avaliadas e acauteladas pelo Município, enquanto entidade responsável por estas matérias.

2. Dispensa de Avaliação Ambiental Estratégica

A deliberação tomada em Reunião de Câmara, incluiu a aprovação da dispensa de sujeição da Alteração do PP a Avaliação Ambiental Estratégica, prevendo-se a elaboração de *“relatório de eventual não sujeição do plano a AAE, demonstrando que da alteração ao plano não resultam impactes significativos no ambiente com base nos critérios estabelecidos no anexo do”* Regime Jurídico da Avaliação Ambiental de Planos e Programas (RJAAPP)⁶ *“...de acordo com o n.ºs 1 e n.º 2 do art.º 120º do DL 80/2015 de 14 de maio”*, segundo os Termos de Referência aprovados.

A CM Alcochete apresenta “Documento de fundamentação da decisão de não sujeição a Avaliação Ambiental Estratégica” da Alteração do PP, de 9.04.2025, face aos critérios estabelecidos no art.º 3º do RJAAPP, concluindo que *“Após a análise efetuada nos capítulos anteriores (...) qualifica-se a alteração do PPEAICSP como não suscetível de ter efeitos significativos no ambiente”*.

Embora a fundamentação exibida mencione que *“A alteração do PPEAICSP não se enquadra”* na alínea b) do n.º 1 do artigo 3.º do diploma da AAE, *“na medida em que não abrange território relativo a um sítio da lista nacional de sítios, sítio de interesse comunitário, zona especial de conservação ou zona de proteção especial”*, referindo no âmbito da alínea g) do n.º 2 do seu Anexo apenas confrontação *“com a ZEC e ZPE do Estuário do Tejo”*, verifica-se de facto e como já referenciado, sobreposição parcial da AI da Alteração do PP e do novo lote proposto, com a ZEC Estuário do Tejo.

Não obstante, perante a inexistência de habitats constantes no anexo do Decreto-Lei 140/99 de 24 de abril, na atual redação cartografados na AI, a situação existente e a tipologia de alterações propostas, bem como o estabelecido no art.º 12º da proposta de Regulamento da Alteração do PP, entende-se que a proposta não será suscetível de ter efeitos significativos sobre o ambiente. Reforça o disposto no n.º 5 do art.º 13º da proposta de Regulamento que, em conformidade com a legislação vigente, acautelará a avaliação de qualquer intervenção / operação urbanística.

Competindo à entidade responsável pela elaboração da alteração do PP a sua qualificação para efeitos de AAE, de acordo com os critérios estabelecidos no anexo a que se refere o n.º 6 do art.º 3.º do RJAAPP, menciona-se que se compreende a decisão da CM Alcochete, não obstante haver a necessidade de correção da aplicação dos critérios de

⁵ Publicado pelo Aviso n.º 17830/2024/2, de 19 de agosto

⁶ RJAAP – aprovado pelo Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio.



determinação da probabilidade de efeitos significativos no ambiente mediante o anexo referenciado do RJAAPP e da fundamentação.

3. Análise de Exclusões da Reserva Ecológica Nacional

O Município de Alcochete ainda não dispõe de Carta da REN aprovada, pelo que a proposta diz respeito à alteração da área de intervenção do PPEAICSP a incluir na REN e às áreas a excluir da mesma, face ao PP em vigor. Neste contexto mantém-se a proposta de 3 polígonos de exclusão (C59, C70 e E10), alterando-se apenas os limites do polígono E10 enquadrado na satisfação de carências em termos de atividades económicas.

Embora o referido polígono incida parcialmente em área da ZEC Estuário do Tejo, no mesmo não está cartografada a ocorrência de habitats do anexo B-I do Decreto-Lei 140/99 de 24 de abril, na atual redação, como antes mencionado, pelo que se entende não haver nada a opor.

4. Conclusão

Face ao acima exposto e atentas as competências do ICNF, IP, emite-se **parecer favorável condicionado** à proposta de Alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil, tendo em vista os aspetos antes referenciados.

Relativamente à não sujeição da proposta de Alteração do PP a procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica, compreende-se a decisão da CM Alcochete face à situação existente, enquadramento e o tipo de modificações previstas, levando a não ter objeções à referida determinação, não obstante se propor a correção acima identificada.

À proposta de delimitação da Reserva Ecológica Nacional na área de intervenção do PP e exclusões não se levantam objeções.

Com os melhores cumprimentos,

Diretor Regional de Conservação da Natureza e Florestas de Lisboa e Vale do Tejo

Assinado por: **CARLOS ALBERTO MARCELINO DE ALBUQUERQUE**

Num. de Identificação: 06501139

Data: 2026-03-02 12:40:43 +00'00'

Carlos Albuquerque

Documento processado por computador, nº S-006206/2026

Departamento de Gestão de Serviços da Rede
Direção de Serviços da Rede e Parcerias

Praça da Portagem
2809-013 ALMADA
Portugal
T +351 212 279 000

gsr@infraestruturasdeportugal.pt

À

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo

VI/ REF ^a	ANTECEDENTE	NI/ REF ^a	PROCESSO	DATA
PCGT	-	007-4985890	2086STB260211	2026-03-02

Assunto: PCGT – ID 1257 - Alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil

Na sequência da consulta efetuada referente à Proposta de Alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil (PP Expansão do Passil Norte) a Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) informa o seguinte:

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Como ponto prévio, refere-se que todas as referências legais, regulamentares e contratuais, feitas à REFER, E.P.E. e ou à EP, S.A., consideram-se feitas à IP.

A área de intervenção do PP Expansão do Passil Norte encontra-se em área de jurisdição rodoviária da IP, nos termos do art.º 41.º do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional. Neste contexto, as referências à Rede Rodoviária Nacional (RRN) deverão respeitar a identificação, hierarquização e nomeação exposta no Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, retificado pela Declaração de Retificação n.º 19-D/98, de 31 de Outubro, e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto, no âmbito do qual a RRN é constituída pela Rede Nacional Fundamental (Itinerários Principais-IP) e pela Rede Nacional Complementar (Itinerários Complementares-IC e Estradas Nacionais-EN).



O PRN integra uma outra categoria de estradas, as “Estradas Regionais (ER)”, as quais, de acordo com o artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, asseguram as comunicações públicas rodoviárias do continente com interesse supramunicipal e complementar à RRN, de acordo com a Lista V anexa ao citado Decreto-Lei.

Para além das estradas acima supracitadas, há ainda a referir as estradas não incluídas no PRN, “Estradas Nacionais Desclassificadas (EN)”, as quais manter-se-ão sob jurisdição da IP até integração na rede municipal, mediante celebração de acordos de mutação dominial entre a IP e as Câmaras Municipais.

Esta distinção, entre as estradas que se encontram desclassificadas pelo PRN mas que se mantêm sob jurisdição da IP e as desclassificadas que já se encontram entregues ao respetivo município, deve ser explícita nos elementos constantes da Proposta do PPAP.

De salientar que, a 27 de abril de 2015, foi promulgada e publicada em Diário da República a Lei n.º 34/2015, que aprovou o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), em vigor desde 26 de julho de 2015. Este diploma regula a proteção da estrada e sua envolvente, fixa as condições de segurança e circulação dos seus utilizadores e as de exercício das atividades relacionadas com a sua gestão, exploração e conservação, das estradas nacionais e das estradas regionais constantes do PRN, bem como das estradas nacionais desclassificadas — ou seja, não incluídas no PRN, mas ainda sob jurisdição da IP — e as ligações à RRN em exploração à data da entrada em vigor do Estatuto. A proposta do PPAP deverá respeitar este normativo.

Das disposições legais em matéria de proteção da rede rodoviária decorrentes do EERRN, salienta-se o papel da IP enquanto Administração Rodoviária e consequentes poderes de autoridade pública na área de jurisdição rodoviária (artigo 41.º, 42.º e 43.º), isto é, a área abrangida pelos bens do domínio público rodoviário do Estado, cuja composição abrange as estradas a que se aplica o EERRN, bem como as zonas de servidão rodoviária e a designada zona de respeito.

A zona de servidão *non aedificandi* e a zona de respeito, aplicáveis às estradas referidas estão definidas no artigo 32.º e na alínea vv) do art.º 3.º do EERRN, respetivamente. As operações urbanísticas em prédios confinantes e vizinhos das infraestruturas rodoviárias sob jurisdição da IP estão sujeitas às limitações impostas pela zona de servidão *non aedificandi* e, se inseridas em zona de respeito, a parecer prévio vinculativo desta empresa, nos termos do disposto no artigo 42.º n.º 2 alínea b) do EERRN.

2. ÁREA DO PLANO E INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS

A área de intervenção do PP Expansão do Passil Norte situa-se no concelho de Alcochete, na freguesia de Alcochete, abrangendo uma área de 24,523ha.



Figura 1 – Delimitação da área de intervenção do PP Expansão do Passil Norte (Fonte: SIG IP)

Verifica-se que a área de implantação do PP Expansão do Passil Norte interfere diretamente com a estrada desclassificada EN118, que se encontra sob jurisdição da IP.

As zonas de servidão *non aedificandi* e de visibilidade aplicáveis à EN118, definidas nos artigos 32.º e 33.º, respetivamente, do EERRN, devem ser respeitadas. Além disso, as obras e atividades na zona de respeito da estrada, nos termos da alínea vv) do artigo 3.º do mesmo diploma, estão sujeitas a parecer prévio vinculativo da IP, nos termos do referido estatuto.

Para além desta infraestrutura rodoviária, a rede rodoviária existente de maior proximidade à área de intervenção do Plano é constituída pela IP1/A2, integrado na Concessão Brisa (concessão do

Estado), tutelada pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), entidade responsável pela gestão do respetivo contrato de concessão, e o IC3/A33, integrado na Subconcessão Baixo Tejo, tutelada pela IP.



Figura 2 - Rede rodoviária na envolvente da área do PP Expansão do Passil Norte (Fonte: SIG IP)

3. ANÁLISE DOS ELEMENTOS DISPONIBILIZADOS

Apreciado os elementos disponibilizados na Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial no âmbito da alteração do PP Expansão do Passil Norte, a IP entende que devem ser salvaguardados os seguintes aspetos:

1. No que se refere às infraestruturas rodoviárias e como orientação geral, salienta-se que a espacialização da estratégia de desenvolvimento municipal a propor no PP não deve comprometer o nível de serviço e função inerente às estradas da rede rodoviária sob jurisdição da IP, nem o cumprimento dos requisitos legais em matéria de ruído ambiente.
2. Da análise ao Regulamento, constata-se que o n.º 1 do art.º 17.º, respeitante à identificação da rede rodoviária na área do Plano, não explicita de forma clara a respetiva hierarquização e nomeação das estradas, devendo ser identificada a jurisdição de cada estrada. Esta



identificação, quer em termos de representação cartográfica quer em termos de legenda, deve ser assegurada uma legibilidade que permita distinguir com clareza a EN118 da rede municipal. A proposta de hierarquização da rede viária não deverá suscitar dúvidas quanto aos níveis hierárquicos em que se integram as estradas sob jurisdição da IP, bem como as integradas na rede municipal, pelo que a Planta de Implantação deverá complementar a identificação dos diferentes níveis hierárquicos.

3. O n.º 3 do art.º 17.º do Regulamento deverá ser revisto/corrigido e ajustada de acordo com o referido no ponto anterior, bem como identificado o PRN em vigor.
4. A alínea c) do n.º 3 e o n.º 4 do artigo 17.º do Regulamento deverão ser corrigidos em conformidade com a legislação em vigor, devendo ser observadas as servidões e os respetivos condicionamentos previstos nos artigos 32.º e 33.º, bem como as proibições as proibições relativas a terrenos confinantes e vizinhos da estrada, estabelecidas no artigo 57.º do EERRN, aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, que revogou o Decreto-Lei n.º 13/71 de 23 de janeiro, conforme já exposto no ponto anterior do presente parecer. A construção de vedações de carácter definitivo deverá obedecer ao definido no n.º 1 do art.º 55.º do EERRN.
5. Em sede de Regulamento deverá ficar consagrado que qualquer proposta de intervenção, direta ou indireta, na EN118, sob jurisdição da IP, deve ser objeto de estudo específico e de pormenorizada justificação, devendo os respetivos projetos cumprir as disposições legais e normativas aplicáveis em vigor, e ser previamente submetidos a parecer e aprovação das entidades competentes para o efeito, designadamente a IP, enquanto concessionária geral da Rede Rodoviária.
6. As alterações atrás referidas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos elementos que lhe fizer referência.

4. PARECER DA IP

Face ao exposto, a IP emite parecer favorável à proposta de Alteração do PP Expansão do Passil Norte condicionado às correções identificadas no art.º 17.º do Regulamento.

Com os melhores cumprimentos,

A Diretora

Isabel Caspurro

Assinado por: **Isabel Maria Neves dos Santos Caspurro**

Num. de Identificação: 08078303

Data: 2026.03.02 14:40:21+00'00'

(Ao abrigo da Decisão nº 1/2024-DRP)



CHAVE MÓVEL

Ex.ma Sra.
Eng^a Paula Pinto
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Rua Alexandre Herculano, nº 37
1250-009 LISBOA

Sua referência
E-mail Plataforma PCGT - ID 1257

Sua comunicação de
2026 02 09

Nossa referência
Ofício LNEG nº 00206

Data
2026 02 25

Assunto: PCGT - ID 1257 - Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do
Passil - Alteração - Convocatória para conferência procedimental.
Envio de Parecer

Na sequência do e-mail, de V. Exa., mencionado em epígrafe, relativo ao Plano de Pormenor de
Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil - Alteração - Convocatória para
conferência procedimental, junto se envia o Parecer desta Instituição.

Com os melhores cumprimentos,

O Coordenador da UGHGC

Assinado por: **RUBEN PEREIRA DIAS**
Num. de Identificação: 05087398
Data: 2026.02.27 11:38:34+00'00'



Ruben Pereira Dias

Anexo: O mencionado

**COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
DE LISBOA E VALE DO TEJO**

E-mail da Plataforma PCGT de 9 de fevereiro de 2026

**Assunto: PCGT - 1257 - Plano de Pormenor de Expansão da Área de
Indústria, Comércio e Serviços do Passil - Alteração -
Convocatória para conferência procedimental**

Nome do Responsável(is) Técnico(s) / Unidade de Investigação

Mestre Susana Machado / Unidade de Geologia, Hidrogeologia e
Geologia Costeira

Fevereiro | 2026

PARECER

Solicita a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR LVT) ao LNEG, na sua qualidade de Entidade com Responsabilidades Ambientais Específicas e Entidade Representativa de Interesses Públicos, parecer sobre a proposta de alteração ao Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil (PPEAICSP).

A proposta de alteração ao PPEAICSP tem como propósito enquadrar a possibilidade de concretização de novos projetos de desenvolvimento urbano na vertente de logística, reforçando e atualizando os parâmetros urbanísticos aplicáveis de modo a dar resposta às exigências atuais da atividade de logística, armazenagem e indústria e de competitividade na economia regional e nacional. O PPEAICSP em vigor prevê uma forma de ocupação que inviabiliza a aprovação deste projeto, uma vez que as áreas disponíveis no interior do PP consideram a existência de cerca de 12 lotes de pequenas dimensões. A presente alteração prevê proceder à alteração na dimensão dos lotes, mas mantendo os usos previstos e não comprometendo a solução do Plano para a área remanescente.

Em termos geológicos, na área afeta a este PP aflora a formação de Santa Marta, do Pliocénico, caracterizada por arenitos fluviais, finos a grosseiros, quase sempre arcóscicos, apresentando frequentemente estratificação entrecruzada e/ou estruturas convolutas. Na sua base ocorrem conglomerados pouco espessos e descontínuos. Na área, a perigosidade geológica deve ser considerada com particular importância, destacando-se a que se encontra associada à atividade sísmica, identificada como elevada para esta região. Esta atividade resulta essencialmente de sismos intraplaca com registo histórico, gerados a partir do Sistema de Falhas do Vale Inferior do Tejo e da zona de falha de Pinhal Novo-Alcochete.

Não são conhecidas condicionantes geológicas, como ocorrência de valores geológicos com interesse conservacionista, na área do projeto.

Avaliação Ambiental Estratégica

O LNEG concorda com a dispensa de AAE face à inexistência de afetações na geologia e geomorfologia decorrente da implantação da alteração ao PPEAICSP.

Proposta de alteração ao Plano de Pormenor

As alterações previstas para o PPEAICSP, relacionadas com a fusão de lotes de terreno e mantendo os seus usos, não criam qualquer constrangimento do ponto de vista geológico e geomorfológico. Dai

que nada temos a comentar sobre a proposta de alteração ao plano bem como sobre a revisão do Regulamento do Plano.

Conclusão

O LNEG emite parecer favorável à proposta de alteração ao Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil.



Despacho Conselho Diretivo

*Aprovo condicionado, nos termos das pareceres
Ana Catarina Sousa - 2026.03.02
Ana Catarina Sousa*

Ana Catarina Sousa
Vice-Presidente
Património Cultural, I.P.

Despacho Diretor Departamento

Concordo com os termos propostos.
À consideração superior.
Paulo Lebre Duarte
Diretor do Departamento dos Bens Culturais, em 02.03.2026

Assinado por: **PAULO TAVARES LEBRE DIAS
DUARTE**
Num. de Identificação: 05536512
Data: 2026.03.02 10:13:57+00'00'

Despacho Chefe Divisão

Concordo com a emissão de parecer Favorável condicionado ao cumprimento do proposto no ponto 5.2 do presente parecer de arqueologia.
À consideração superior

Ana Sofia Gomes

Chefe da Divisão de Arqueologia, Territórios e Valores Ambientais

Assinado por: **ANA SOFIA BRÁS GOMES**
Num. de Identificação: 10507679
Data: 2026.03.01 21:40:27+00'00'

GP

67459

Informação

2026/1(081)

Data

28.02.2026

Assunto

**PCGT - ID 1257 - Plano de
Pormenor de Expansão da
Área de Indústria, Comércio
e Serviços do Passil,
Alcochete - Alteração.
Conferência Procedimental.**

ENQUADRAMENTO LEGAL

- Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, que estabelece as bases da política e do regime de proteção e valorização do património cultural.
- Decreto-Lei n.º 78/2023, de 4 de setembro, procede à criação do Património Cultural, I. P., e aprova a respetiva orgânica.
- Portaria n.º 388/2023 de 23 de novembro, aprova os Estatutos do Património Cultural, I. P.
- Decreto-Lei n.º 140/2009, de 15 de junho, que estabelece o regime jurídico dos estudos, projetos, relatórios, obras ou intervenções sobre bens culturais classificados, ou em vias de classificação, de interesse nacional, de interesse público ou de interesse municipal.
- Decreto-Lei n.º 309/2009, de 23 de outubro, que estabelece o procedimento de classificação dos bens imóveis de interesse cultural, bem como o regime jurídico das zonas de proteção e do plano de pormenor de salvaguarda.



-Decreto-Lei n.º 164/97, de 27 de junho, que harmoniza a legislação que rege a atividade arqueológica em meio subaquático aplicável à atividade arqueológica em meio terrestre.

-Decreto-Lei n.º 164/2014, de 4 de novembro que publica o Regulamento de Trabalhos Arqueológicos.

-Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de dezembro, que estabelece o regime jurídico da urbanização e da edificação, na sua redação atualizada.

SERVIDÃO ADMINISTRATIVA

Analisada a documentação disponibilizada, verifica-se a ausência de qualquer imóvel classificado ou em vias de classificação, à data, na área de intervenção do IGT em epígrafe.

PARECER TÉCNICO DE ARQUEOLOGIA

1. ENQUADRAMENTO ADMINISTRATIVO

1.1. A presente apreciação recai sobre a proposta de **Alteração ao Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil, Alcochete¹ (PPEAICSP)**, da responsabilidade da Câmara Municipal de Alcochete (CMA), com a referência PCGT - ID 1257.

1.2. O Património Cultural, Instituto Público (PC IP) é convocado nos termos do disposto no n.º 3 do art.º 5.º do Regime de Avaliação Ambiental de Planos e Programas (Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio), tendo sido nomeada técnica representante do PC IP, para efeitos do artigo 86.º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT), em articulação com o artigo 5.º da Portaria n.º 277/2015, de 10 de setembro.

1.3. Nesta sequência, emite-se o presente parecer no âmbito da **Conferência Procedimental**, a realizar no dia 03/03/2026, tendo por base a documentação submetida na PCGT para esse efeito, designadamente:

ELEMENTOS CONSTITUINTES

- Regulamento (29/09/2025)
- Planta de Implantação (31/10/2025; escala 1:2000)

ELEMENTOS DE ACOMPANHAMENTO

- Relatório de Fundamentação da alteração (outubro 2025)
- Documento de fundamentação da decisão de não sujeição a Avaliação Ambiental Estratégica da Alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil (PPEAICSP)

2. ENQUADRAMENTO LEGAL NO ÂMBITO DO PATRIMÓNIO ARQUEOLÓGICO

Na vertente de salvaguarda do património arqueológico, a presente apreciação enquadra-se nos seguintes diplomas legais, bem como Planos e Programas.

2.1. Lei n.º 107/2001 de 8 de setembro: artigos 740.º, 4.º a 79.º, 103.º e 107.º.

¹ Publicado no DR-II Série - n.º 38, de 22 de fevereiro de 2008.

2.2. Lei n.º 31/2014, de 30 de maio (Lei de Bases da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo): alínea h) do art.º 2.º; alíneas b) e c) do nº 1 do art.º 3.º; alínea a) do nº 2 do art.º 3.º.

2.3. Regime Jurídico da Avaliação de Planos e Programas (RJAPP): Nos termos da alínea a) do artigo 2.º e da alínea e) do nº 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio.

2.4. Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT): Segundo o Decreto-Lei n.º 80/2015, na sua redação atual: alínea b) do nº 1 do art.º 4.º; alínea g) do artigo 10.º; artigo 17.º; alínea a) do nº 1 do art.º 102.º (conteúdo material); alínea a) do nº 2 do art.º 107.º (conteúdo documental).

2.5. Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT): a atual política nacional de ordenamento do território e do urbanismo identifica o património arqueológico e arquitetónico como ativo estratégico e recurso territorial relevante para a memória e identidade das comunidades.

2.6. Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML): normas orientadoras específicas do PROT-AML (ratificado pela RCM n.º 68/2002, publicado no DR n.º 264, I Série-B, de 8 de abril), relativas à Estrutura Metropolitana de Proteção e Valorização Ambiental, em termos de salvaguarda do património arqueológico («2.11. PATRIMÓNIO ARQUEOLÓGICO»).

3. CARACTERIZAÇÃO DA PROPOSTA: RELATÓRIO DE FUNDAMENTAÇÃO – DISPENSA DE AAE – REGULAMENTO – PLANTA DE IMPLANTAÇÃO

3.1. O PPEAICSP incide sobre uma área de intervenção com **24,52 ha**, situada na Herdade da Barroca, no Município de Alcochete, «*classificada como espaço industrial, comércio e ou serviços, com ocupação do solo por unidades de armazéns, compatíveis com o uso habitacional e não poluentes, e por espaços verdes de proteção e enquadramento*» (cf. art.º 2.º do Regulamento em vigor).

3.2. O Plano de Pormenor encontra-se parcialmente concretizado e é contíguo à área industrial consignada pelo Plano de Pormenor do Passil-Norte.

Contudo, segundo o *Documento de fundamentação da decisão de não sujeição da presente proposta de alteração a Avaliação Ambiental Estratégica*, «*Pese embora se encontre em vigor o PPEAICSP verifica-se que a solução proposta, lotes de pequena dimensão, não se coaduna com a procura, designadamente para áreas de apoio à atividade logística.*».

A presente proposta visa, por isso, «proceder à alteração na dimensão dos lotes, não comprometendo a solução do Plano para a área remanescente, entretanto executada e permitindo a concretização de um investimento de interesse, não só para o município, como também para a região.».

3.3. O **Relatório de fundamentação** apresenta uma «*análise das características ambientais e territoriais com relevância para a área de intervenção*», a qual é

completamente omissa relativamente a património cultural, designadamente na envolvente.

3.4. Já no **Documento de fundamentação da decisão de não sujeição da presente proposta de alteração a Avaliação Ambiental Estratégica**, são analisados os critérios de determinação da probabilidade de efeitos significativos no ambiente (onde se incluem o património cultural imóvel e sua envolvente), definidos no Anexo (a que se refere o n.º 6 do art.º 3.º) do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, na redação atual. Sobre a alínea f) do n.º 2 do Anexo («O valor e a vulnerabilidade da área suscetível de ser afetada, devido a: i) Características naturais específicas ou património cultural», é sumariamente invocado que **«Quer na área de intervenção do PPEAICSP quer na envolvente não existem elementos patrimoniais relevantes»**.

3.5. Na mesma senda, constata-se que:

- o Regulamento não inclui medidas de salvaguarda arqueológica;
- a Planta de Implantação não inclui zonamento de salvaguarda arqueológica.

3.6. Por último, faz-se nota de que **não foram identificados antecedentes processuais junto da administração do património cultural competente, designadamente pareceres emitidos no âmbito da elaboração do PPEAICSP, nem Pedido de Autorização de Trabalhos Arqueológicos para estudos de caracterização e diagnóstico na vertente do património cultural no âmbito da elaboração do plano de pormenor, estudo de impacte ambiental ou no âmbito da execução de projetos.**

4. PATRIMÓNIO ARQUEOLÓGICO

4.1. Numa primeira análise, **não foram identificados sítios arqueológicos inventariados**, até à data, no Sistema de Informação e Gestão Arqueológica – Endovélico, PC IP, coincidentes com a área de intervenção do PPEAICSP, nem na envolvente imediata. De igual modo, verifica-se **a ausência de qualquer imóvel classificado ou em vias de classificação**, à data da presente apreciação, na área de intervenção do IGT em epígrafe.

Neste ponto, ressaltamos que o regulamento do PDM de Alcochete em vigor prevê nos art.º 57.º e 66.º apenas medidas de salvaguarda para a área do Porto dos Cacos/Vale da Palha. Por seu turno, a Carta Arqueológica do Concelho de Alcochete, realizada entre 2004 e 2008, não foi atualizada ou revista, até à data. Pelo que não estão preconizadas no referido IGT medidas destinadas à efetiva identificação atempada de bens arqueológicos com vista à sua proteção e salvaguarda, designadamente, para a área de incidência do PPEAICSP.

4.2. Contudo, no nosso entendimento, deverá ser tido em conta que **esta zona do território é rica em vestígios arqueológicos, registando-se ocupações com longas diacronias desde o Paleolítico.**

Nomeadamente, a área de intervenção do PPEAICSP situa-se:

- a cerca de 2km a N da área da Atalaia, onde estão inventariados os sítios arqueológicos Atalaia 2 CNS 23300 (Vestígios de Superfície?; Neo-Calcolítico), Atalaia

1 CNS 23298 e Atalaia 3 CNS 27936 (Vestígios de Superfície?; Indeterminado / Pré-história);

- a cerca de 2km a W do sítio arqueológico Fonte da Raposa CNS 22702 (Forno; Romano);
- acerca de 2km a E do sítio arqueológico Batel CNS 5882 (Estação de Ar Livre; Paleolítico Inferior e Indeterminado);
- junto à margem esquerda da Ribeira das Enguias, próximo ao estuário do rio Tejo, a cerca de 4km a NW dos limites da ZEP da Olaria Romana do Porto dos Cacos, classificada como Sítio de Interesse Público (SIP), cf. Portaria n.º 591/2011, DR, 2.ª Série, n.º 121, de 27-06-2011, situada na margem direita.

4.3. Sendo que a ausência de sítios arqueológicos inventariados, até à data, no Sistema de Informação e Gestão Arqueológica – Endovélico, PC IP, coincidentes com a área de intervenção do PPEAICSP não é necessariamente prova de ausência de uma ocupação humana antiga do local, mas antes sinal, porventura:

- da intensa antropização da margem esquerda da Ribeira das Enguias, designadamente, por áreas construídas e áreas de regadio intensivo, com potencial efeito negativo sobre património quando realizada sem enquadramento de medidas de salvaguarda arqueológica;
- e do desconhecimento atual relativo a fases mais recuadas, no qual deve ser sobretudo tido em conta o escasso número de trabalhos arqueológicos realizados nesta área do concelho.

4.4. Assim, perante:

- o facto de se tratar de áreas bastante atrativas às populações desde a pré-história (cf. vestígios de ocupação pré-histórica associada a terraços fluviais na margem esquerda do estuário do Tejo), pela abundância de linhas de água, proximidade a esteios navegáveis, terrenos com características favoráveis à agricultura, proximidade do estuário do Tejo e orografia do local;
- a proximidade a sítios arqueológicos conhecidos (v. *supra*);
- o impacto extenso e profundo no solo e subsolo, pela implantação das áreas de construção, redes de infraestruturas, modelação de terreno e criação de vias de acesso, previstas na proposta de alteração do PPEAICSP, e efeito cumulativo da urbanização da envolvente nas últimas décadas;

entende-se que existe o potencial risco de a execução da parte remanescente não executada do PPEAICSP poder resultar na perda de conhecimento científico relativo as anteriores fases de ocupação deste território e destruição irreversível ou séria ameaça ao Património Arqueológico, recurso cultural finito, frágil e não renovável, o qual goza de um regime especial de proteção legal, em conformidade com os artigos 74.º a 79.º da Lei n.º 107/2001 de 8 de setembro.

4.5. Logo, **para uma avaliação fundamentada da alteração ao PPEAICSP relativamente ao património cultural, designadamente o património arqueológico, deveria ter sido elaborada uma situação de referência atualizada e caracterização na vertente de arqueologia, com base em trabalhos arqueológicos realizados por arqueólogo ou equipa de arqueologia legalmente habilitada e autorizada pela**

administração do património cultural competente. Deveria incluir o levantamento documental e bibliográfico, assim como a prospeção arqueológica sistemática prévia (neste caso, da parte remanescente do plano de pormenor, ainda não executada e objeto das alterações ora propostas), com vista à adequada avaliação dos potenciais efeitos sobre o património arqueológico e definição de medidas de salvaguarda do património arqueológico a verter no Regulamento e Planta de Implantação.

Estudos estes que têm estado ausentes desde a elaboração do IGT, não tendo a área de intervenção do Plano de Pormenor sido alvo de trabalhos arqueológicos.

5. PROPOSTA DE DECISÃO

Em face do exposto, no que diz respeito ao Património Arqueológico, considerando os princípios de Arqueologia Preventiva, preconizados na Convenção Europeia para a Proteção do Património Arqueológico, na Lei n.º 107/2001 de 8 de setembro, diretrizes do PROT-AML suprarreferidas e exigíveis pelo articulado mencionado *supra* do RJIGT, propõe-se a emissão dos seguintes pareceres, salvo outro entendimento superior:

5.1. Proposta de Alteração ao PPEAICSP: parecer favorável condicionado, nos seguintes termos.

5.1.1. No estrito âmbito da proposta de alterações relativas à dimensão dos lotes, entende-se que não há lugar à pronúncia por parte do PC IP.

5.1.2. Todavia, pese embora as alterações ora propostas sejam passíveis de serem aceites, ainda assim entende-se que a efetiva salvaguarda do património arqueológico pode ser comprometida.

Com efeito, tendo presente o art.º 118.º do RJIGT (*«Os planos intermunicipais e municipais são alterados em função da evolução das condições ambientais, económicas, sociais e culturais que lhes estão subjacentes ou sempre que essa alteração seja necessária, em resultado da entrada em vigor de novas leis ou regulamentos.»*), tendo o PPEAICSP sido inicialmente publicado em 2008 e não tendo sido revisto até ao presente, há que assinalar as seguintes **desconformidades do PPEAICSP** com o:

- **RJIGT** (alínea b) do n.º 1 do art.º 4.º alínea g) do art.º 10.º; art.º 17.º; alínea a) do n.º 1 do art.º 102.º; alínea a) do n.º 2 do art.º 107.º²), na medida em que não

² Segundo o Decreto-Lei n.º 80/2015, na sua redação atual:

- «Os programas e os planos territoriais devem explicitar, de forma clara, os fundamentos das respetivas previsões, indicações e determinações, a estabelecer com base no conhecimento sistematicamente adquirido [...] Dos recursos naturais e do património arquitetónico e arqueológico», cf. alínea b) do n.º 1 do art.º 4.º;
- o património arquitetónico, arqueológico e paisagístico é considerado como recurso territorial nos termos da alínea g) do artigo 10.º;
- os programas e os planos territoriais devem estabelecer as medidas indispensáveis à respetiva proteção e valorização, conforme o disposto no artigo 17.º:
 - «1 - Os vestígios arqueológicos, bem como os elementos e conjuntos construídos, que representam testemunhos da história da ocupação e do uso do território e assumem interesse relevante para a memória e a identidade das comunidades, são identificados nos programas e nos planos territoriais.
 - 2 - Os programas e os planos territoriais estabelecem as medidas indispensáveis à proteção e à valorização do património arquitetónico, arqueológico e paisagístico, acautelando o uso dos espaços envolventes.

contém a identificação e caracterização objetiva do património arqueológico, como recurso territorial a ter em conta, com base no conhecimento sistematicamente adquirido e atualizado, nem contempla medidas e zonamentos adequados para a sua salvaguarda.

De notar que a proteção do património arqueológica já era preconizada na alínea b) do art.º 4.º, na alínea e) do art.º 10.º e art.º 15.º do DL n.º 316/2007, de 19 de setembro, que procedeu à quinta alteração ao Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de setembro;

- com as normas orientadoras específicas 2.11.1. a) e b) do **PROT-AML**³, relativas à Estrutura Metropolitana de Proteção e Valorização Ambiental, em termos de salvaguarda do património arqueológico, na medida em que não foi assegurado um levantamento sistemático e atualizado da situação de referência do património arqueológico, resultante de trabalhos arqueológicos realizados sob a responsabilidade técnico-científica de arqueólogos legalmente habilitados e autorizados, a partir do qual deveriam ser propostas as medidas e zonamentos adequados de salvaguarda do património arqueológico;

5.2. Atendendo a que o plano se encontra já parcialmente executado, e numa posição proativa por parte deste instituto, propõe-se **parecer favorável condicionado a que sejam sanadas as desconformidades detetadas, devendo ser integrado o seguinte normativo no Regulamento e ser representada e delimitada a zona ainda não executada objeto de alteração ao plano como área sujeita a condicionante de arqueologia na Planta de Implantação:**

«1. Na área dos lotes objeto de alteração ao PPEA/CSP assinalados na Planta de Implantação, todos os trabalhos com impacto no solo e subsolo, nomeadamente no âmbito de operações de construção, de infraestruturação, de modelação de terreno, abertura/alargamento de acessos, ficam sujeitos a acompanhamento arqueológico integral, presencial e contínuo.»

3 - No quadro definido por lei e pelos programas e planos territoriais, cuja eficácia condicione o respetivo conteúdo, os planos intermunicipais e municipais estabelecem os parâmetros urbanísticos aplicáveis e a delimitação de zonas de proteção.».

• O conteúdo material de um plano de pormenor deve incluir «A definição e a caracterização da área de intervenção, identificando e delimitando os valores culturais e a informação arqueológica contida no solo e no subsolo, os valores paisagísticos e naturais a proteger», cf. alínea a) do nº 1 do art.º 102.º;

• De acordo com a alínea a) do nº 2 do art.º 107.º, quanto ao conteúdo documental, um plano de pormenor deve ser acompanhado por «Relatório, contendo a fundamentação técnica das soluções propostas no plano, suportada na identificação e caracterização objetiva dos recursos territoriais da sua área de intervenção e na avaliação das condições ambientais, económicas, sociais, e culturais para a sua execução.».

³ «2.11.1 - Os IPT devem:

a) Realizar acções sistemáticas e estruturadas de identificação, registo e inventariação dos sítios e vestígios arqueológicos existentes, nomeadamente pela elaboração/actualização da carta arqueológica dos diversos municípios;

b) [...] a partir desse conhecimento, elaborar cartas de zonamento onde se definam as áreas que requerem medidas diferenciadas de estudo e salvaguarda do património arqueológico. [...]».

2. Todos os trabalhos arqueológicos referidos no número anterior são dirigidos por arqueólogo ou equipa de arqueologia legalmente habilitados e autorizados, estando a cargo do promotor em conformidade com a legislação de salvaguarda do património arqueológico em vigor.

3. Em função dos resultados obtidos no decurso dos trabalhos arqueológicos e eventual relevância científica e patrimonial de vestígios arqueológicos que venham a ser detetados, a administração do património cultural competente pode determinar medidas adicionais de salvaguarda.».

Em caso de concordância superior, propõe-se que o teor da presente informação seja comunicado via PCGT até dia 02/03/2026, inclusive.

À consideração superior,

Rita Ramos – Arqueóloga 28/02/2026

Assinado por: **RITA ISABEL RAMOS PEREIRA
RAMOS**
Num. de Identificação: 08445464
Data: 2026.03.02 09:21:13+00'00'



Anexo V

**Ata da reunião da Conferência de
Serviços**

ATA DE CONFERÊNCIA PROCEDIMENTAL

Realizada ao abrigo do n.º 3 do artigo 86º do Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na sua atual redação -

Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT)

Data: 3 de Março de 2026

Hora: 15h30

Local: Instalações da CCDR LVT (Rua Alexandre Herculano, n.º 37 – Lisboa)

Designação: Alteração do Plano de Pormenor de Expansão da Área de Indústria, Comércio e Serviços do Passil-PCGT ID 1257.

Concelho: Alcochete

ORDEM DE TRABALHOS

1. Proposta de Delimitação da REN
2. Não qualificação da alteração do Plano para efeitos de Avaliação Ambiental (AA)
3. Proposta de alteração do Plano de Pormenor (PP)

ASSUNTOS TRATADOS

A Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR LVT) deu início à Conferência Procedimental com a representação das entidades indicadas na lista de presenças, bem como da Câmara Municipal de Alcochete (CM) que foi convidada a estar presente.

A CCDRLVT informou que a CM solicitou o agendamento da Conferência Procedimental via Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial (PCGT) onde disponibilizou a proposta do plano e os vários documentos instrutórios.

Tendo em consideração o enquadramento e a natureza da proposta, a 9/2/2026 a CCDRLVT convocou na PCGT as entidades representativas dos interesses a ponderar (ERIP).

Conforme constava da convocatória, atendendo ao enquadramento e ao âmbito do procedimento de elaboração do Plano, poderia, a pedido das entidades, ser fornecido um link para participação em videoconferência (Microsoft Teams). O referido link foi disponibilizado a todas às entidades na PCGT.

Entidades Presentes:

- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT)
- Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF) - em videoconferência.
- Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC) - em videoconferência.
- Património Cultural (PC) - em videoconferência.
- Infraestruturas de Portugal (IP) - em videoconferência.
- E-Redes - em videoconferência.
- Direção-Geral de Armamento e Património da Defesa Nacional (DGAPDN) - em videoconferência.

- Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG)- em videoconferência.

A CM de Alcochete esteve presente em videoconferência, como convidada.

Entidades ausentes:

- Direção Geral do Território (DGT)
- Força Aérea Portuguesa (FAP)
- Setgás
- AMARSUL
- IAPMEI, Agência para a Competitividade e Inovação
- Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC)
- Agência Portuguesa do Ambiente (APA)
- Laboratório Nacional de Energia e Geologia (LNEG)
- SIMARSUL

A CCDRLVT fez o enquadramento da Conferência Procedimental no Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT), publicado pelo Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio e alertou que o n.º 3 do artigo 84º do RJIGT, por via do n.º 3 do artigo 86º, considera que as entidades que não manifestem, fundamentadamente, a sua discordância em reunião com as soluções propostas, bem como as entidades ausentes que não manifestaram a sua posição até à data, nada têm a opor à proposta de plano.

A CCDRLVT informou ainda os presentes que teriam de estar designados na PCGT para representar a entidade e transmitir o respetivo parecer vinculativo. Solicitou, ainda, que todos os presentes, quando interpelados para se pronunciarem, se identifiquem e, caso entendam, evidenciem o parecer escrito se não o carregaram previamente na PCGT.

Para efeitos da presente ata são considerados os pareceres carregados na PCGT até ao fim da CP, sem prejuízo de outros que sejam exibidos pelas entidades presentes em reunião.

Foram ainda prestadas as seguintes informações:

- A DGT carregou o seu parecer na PCGT, de teor favorável condicionado.
- A DGEG carregou o seu parecer na PCGT, de teor favorável.
- A IP carregou o seu parecer na PCGT, de teor favorável condicionado.
- O LNEG carregou o seu parecer na PCGT, de teor favorável.
- O ICNF carregou o seu parecer na PCGT, de teor favorável condicionado.
- O PC carregou o seu parecer na PCGT, de teor favorável condicionado e comunicou que participaria na reunião por videoconferência.
- A E-Redes carregou o seu parecer na PCGT, de teor favorável.
- A DGAPDN comunicou que participaria na reunião por videoconferência.
- A APA comunicou que não participaria na reunião, mas carregou o seu parecer na PCGT, de teor favorável condicionado.
- A ANEPC comunicou que participaria na reunião por videoconferência e carregou o seu parecer na PCGT, de teor favorável condicionado.
- O IAPMEI, Agência para a Competitividade e Inovação, rejeitou na PCGT o pedido de nomeação de um representante.
- A AMARSUL, não nomeou nenhum representante na PCGT, mas indicou à CCDRLVT o seu representante.
- A Setgás, não nomeou nenhum representante na PCGT.
- A ANAC, não nomeou nenhum representante na PCGT.
- A FAP, não nomeou nenhum representante na PCGT.

1. PROPOSTA DE DELIMITAÇÃO DA REN

A CCDRLVT informou que se realizou hoje em momento anterior a Conferência Procedimental prevista no artigo 15.º e no artigo 11.º do RJREN, referente à proposta de Delimitação da Reserva Ecológica Nacional (REN) na área do plano, apresentada pela CM em simultâneo com a proposta de alteração do plano de pormenor, onde

estiveram presentes representantes da CCDRLVT, do ICNF e da CM. Conforme respetiva ata que fica em anexo à presente, a proposta mereceu parecer desfavorável.

2. NÃO QUALIFICAÇÃO DA ALTERAÇÃO DO PLANO PARA EFEITOS DE AVALIAÇÃO AMBIENTAL (AA)

Estiveram presentes em reunião as seguintes entidades que foram identificadas como **ERAE** (entidades com responsabilidades ambientais específicas): CCDRLVT, ICNF, ANEPC, PC e IP.

Apreciada a fundamentação apresentada pela CM pronunciaram-se nos seguintes termos as entidades:

CCDR LVT – Nada tem a obstar sobre a não qualificação do plano para efeitos de Avaliação Ambiental (cf. parecer anexo).

ICNF - Parecer favorável (cf. parecer anexo), devendo a CM proceder à correção da fundamentação nos termos do Anexo I do RJAAPP.

ANEPC - Parecer favorável (cf. parecer anexo).

PC – Não se pronuncia.

IP - Não se pronuncia.

Todas as entidades presentes pronunciaram-se de sentido favorável ou informaram que não há lugar a pronúncia, sobre a decisão da CM de não qualificação da alteração do plano para efeitos de Avaliação Ambiental nos termos expressos em ata e nos pareceres anexos.

3. PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DO PLANO DE PORMENOR (PP)

Analisados os elementos apresentados pela CM, as entidades presentes pronunciaram-se nos termos que de seguida se expõem:

CCDRLVT – Apreciação favorável condicionada (cf. parecer anexo). Que resulta no essencial de lacunas e desconformidades legais e regulamentares nos seguintes âmbitos:

-RJIGT: a proposta final da alteração do Plano deve adequar o conteúdo material e documental previsto nos artigos 102.º e 107.º do RJIGT.

-PROTAML: a proposta carece de justificação e enquadramento completo no PROTAML.

-PDM de Alcochete: a proposta da presente alteração carece de enquadramento face à proposta de Revisão do PDM.

- PP Passil Norte: a proposta carece de enquadramento face ao Plano de Pormenor do Passil Norte

- RGR: a proposta carece de elementos complementares que demonstrem a conformidade acústica.

- REN: o parecer da CCDRLVT no âmbito da proposta de delimitação da REN é desfavorável por deficiente instrução nos termos do respetivo regime legal, conforme o documento S05598-202602-UOT/DOT.

-Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto: a proposta carece de retificações/complementos.

ICNF – Parecer favorável condicionado (cf. parecer anexo).

ANEPC - Parecer favorável condicionado (cf. parecer anexo).

PC - Parecer favorável condicionado (cf. parecer anexo), conforme o ponto 5.2 da Informação GP 67459 com despacho de 2/3/2026, por forma a sanar as desconformidades detetadas com o RJIGT e com o PROTAML.

IP - Parecer favorável condicionado (cf. parecer anexo), às correções identificadas no parecer referentes ao artigo 17.º do regulamento.

DGAPDN – Parecer favorável.

DGEG – Parecer favorável (cf. parecer anexo).

E-Redes – Parecer favorável (cf. parecer anexo).

A CCDRLVT deu a palavra à CM de Alcochete para que se pronunciasse nos termos que entendesse pertinentes. A CM informou que na condução do processo irá ponderar os pareceres das entidades e proceder à adequação nos termos que considerar ajustados.

SÍNTESE DO PARECER DA CONFERÊNCIA PROCEDIMENTAL

O sumário anterior dos pareceres emitidos não substitui o conhecimento do seu conteúdo integral para o seguimento adequado pela CM.

Todas as entidades pronunciaram-se em sentido favorável ou informaram que não há lugar a pronúncia, sobre a não qualificação da alteração do plano para efeitos de Avaliação Ambiental.

Sobre o plano, face aos pareceres favoráveis condicionados da DGT (ausente), da APA (ausente), da ANEPC, da CCDRLVT, da IP, do ICNF e do PC, resulta da conferência procedimental que a proposta de plano não reúne condições para prosseguir para discussão pública, nos termos do artigo 89.º do RJIGT.

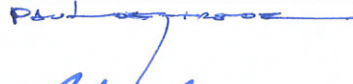
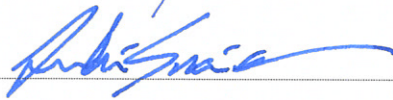
Cabe à CM, com as várias entidades, presentes e ausentes, estabelecer o modelo de articulação após a Conferência Procedimental.

TAREFAS A REALIZAR

Após assinatura dos presentes e para efeitos de assinatura dos representantes em videoconferência, a CCDRLVT remeterá a ata (via correio eletrónico) para a E-Redes, que circulará sequencialmente pelas seguintes: ANEPC, DGAPDN, DGEG, ICNF, IP, PC, e CMA que a devolverá pela mesma via devidamente assinada à CCDRLVT.

Terminada a reunião, os presentes aprovaram a presente ata que, com os respetivos anexos, será colocada na Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial (PCGT), no separador destinado à ata da Conferência Procedimental, sendo as entidades e a CM de Alcochete informadas deste facto.

LISTA DE PRESENÇAS

ENTIDADES	REPRESENTANTE(S)	ASSINATURA
CCDR-LVT	Paulo Estremoz	
	André Saraiva	
ICNF (videoconferência)	Elisabete Bizarro	
	Isabel Peralta	
ANEPC (videoconferência)	Sandra Reis	
IP (videoconferência)	João Lopes	
PC (videoconferência)	Rita Ramos	
DGEG (videoconferência)	Nuno Neves	
DGAPDN (videoconferência)	António Ghira	
E-Redes (videoconferência)	Ana Pereira	

CM de Alcochete
(videoconferência)

Rui Marrafa

Vítor Carvalheira

ANEXOS

- **Pareceres das entidades presentes:**
 - CCDRLVT (Documento n.º I07142-202602-UOT/DGT, Fevereiro/2026);
 - PC (Informação GP 67459 com despacho de 2/3/2026)
 - IP (Ofício 007-4985890 de 2/3/2026)
 - E-Redes (Carta/1657/2026/E-REDES de 2/3/2026)
 - ICNF (Ofício S-006206/2026 de 2/3/2026)
 - ANEPC (Ofício OF/1374/PSet/2026 de 3/3/2026)
 - DGEG (ofício DG/144/SIGO/26 de 24/2/2026)
- **Pareceres das entidades ausentes:**
 - DGT (ofício S-DGT/2026/489 de 13/2/2026)
 - APA (ofício S011817-202603-ARHTO de 3/3/2026)
 - LNEG (Ofício LNEG nº 00206 de 27/2/2026)
- **Ata da Conferência Procedimental REN, com anexos.**