

Adenda ao Relatório da Consulta Pública

Loteamento da Fundição de Oeiras

No âmbito do procedimento de AIA do projeto **Loteamento da Fundição de Oeiras**, decorreu entre o dia 25 de julho de 2023 e dia 26 de setembro de 2023, a Consulta Pública.

O relatório da Consulta Pública, foi encerrado em outubro de 2023. A 2 de novembro, o proponente enviou uma Nota de Esclarecimento relativamente a um documento divulgado na Internet (na página *Facebook* “Movimento Fundição de Oeiras”, da autoria de Ana Cristina Figueiredo) que levanta diversas questões relativamente ao estudo prévio, sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental, e ao respetivo EIA.

Uma vez que o Relatório da Consulta Pública foi concluído, e a fim de dar conhecimento dos esclarecimentos prestados pelo proponente às participações constantes no anexo do referido Relatório, emite-se a seguinte adenda:

EFEITO PREVISTO LDA

LOTEAMENTO DA FUNDIÇÃO DE OEIRAS



ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

Fase de Estudo Prévio

Nota de esclarecimento ao documento
divulgado no âmbito da Consulta Pública

Novembro 2023

Júlio de Jesus
consultores

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
consultores

1. INTRODUÇÃO

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do “Loteamento da Fundação de Oeiras”, em fase de estudo prévio, foi submetido pela sociedade **Efeito Previsto, Lda.**, enquanto proponente do projeto, na plataforma SILIAMB, nos termos do Regime Jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental (RJIA), estabelecido pelo Decreto-Lei (DL) n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na redação atual.

Foi, entretanto, divulgado na Internet um documento (na página Facebook “Movimento Fundação de Oeiras”, da autoria de Ana Cristina Figueiredo) que levanta diversas questões relativamente ao estudo prévio, sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental, e ao respetivo EIA. Presume-se que esse documento tenha sido enviado, no âmbito da consulta pública prevista no procedimento de AIA, à Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT), enquanto Autoridade de AIA. Por se entender que seria útil e clarificador para os trabalhos em curso da Comissão de Avaliação do procedimento de AIA ter desde já acesso a informação que possa contribuir para esclarecer parte das questões levantadas, elaborou-se a presente Nota de Esclarecimento.

No **capítulo 2** apresenta-se, sob a forma de caixas de fundo cinzento, excertos das observações e críticas constantes do documento disponibilizado na Internet, seguidas dos esclarecimentos.

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
 consultores

2. ESCLARECIMENTO DE OBSERVAÇÕES E CRÍTICAS CONSTANTES DO DOCUMENTO DIVULGADO NA INTERNET SOBRE O LOTEAMENTO DA FUNDIÇÃO DE OEIRAS E RESPECTIVO EIA

I. É imprescindível que o Licenciador (Câmara Municipal de Oeiras) estude alternativas de ocupação deste território que valorizem o espaço em questão, com impactes bem menos gravosos do que os do actual projecto, em termos ambientais, sociais, culturais e paisagísticos.

II. Que o Plano Director Municipal de Oeiras (PDMO), no seu art.º 66º n.º 1 estabelece disposições relativas à imagem urbana, incluindo que “as operações urbanísticas (...) devem respeitar os valores ou enquadramentos paisagísticos ou arquitectónicos relevantes e não devem prejudicar as características dominantes da área urbana envolvente (...)”.

Desde a primeira hora que o Município de Oeiras tem tido um papel fundamental no desenvolvimento da proposta, com as dinâmicas próprias de um processo desta natureza, introduzindo questões, solicitando alterações, ponderando alternativas e soluções diversas, por forma a valorizar o território. As questões ambientais, sociais, culturais e paisagísticas foram sempre consideradas. Aliás a iniciativa de realizar, já há alguns anos, o estudo da contaminação dos solos e das águas subterrâneas é exemplo dessa preocupação.

Em termos sociais e culturais a proposta acomoda uma série de usos, onde um deles é um equipamento com uma integração paisagística cuidada, quer ao nível da criação de amplas praças com jardins, ciclovias, zonas de estar e, sobretudo, da solução de ligação entre o Sul e o Norte de Oeiras, com a criação de uma ponte ciclo/pedonal. Com esta ligação, que surge justamente por causa desta proposta, “derruba-se” o efeito barreira da linha ferroviária prevendo-se a obtenção de ganhos de mobilidade consideráveis para a população residente, o que terá impacto positivo na sua qualidade de vida.

Muitos dos aspetos ligados à sustentabilidade só serão desenvolvidos na fase de projeto (por ex. produção local de energia renovável, soluções de redução do consumo de água nas habitações e no hotel, aproveitamento de águas pluviais e subterrâneas, etc.)

O processo tem sido avaliado pelos técnicos do Município de Oeiras de forma cuidada. Não nos podemos esquecer todos que o que existe hoje é um conjunto edificado obsoleto, de génese industrial, implantado em toda a área do lote, degradado e em muito mau estado de conservação e sem aproveitamento, com materiais que têm de ser retirados, com solo contaminado em algumas zonas que tem que ser removido o mais cedo possível. Adicionalmente, entende-se que de forma alguma, pelo contrário, a intervenção prevista no projeto despreze os valores ou enquadramentos paisagísticos ou arquitectónicos ou que contrariem o que são as características dominantes da área urbana envolvente. O projeto prevê edificações descontínuas, abaixo da altura máxima possível permitida pelo PDM, a convivência de diversos tipos de equipamentos que permitem a criação de uma centralidade urbana com várias valências e usos, todos devidamente integrados na paisagem.

III. Que o mesmo PDMO estabelece, no seu art.º 63º n.º 2, que as operações urbanísticas devem sempre que possível, prever soluções sustentáveis, nomeadamente no que respeita ao padrão de consumo de água previsto, reforço da mobilidade suave na área do Município ou qualificação da rede de espaços verdes na área do Município.

IV. Cumpre ao Município de Oeiras, através dos órgãos autárquicos, assegurar a sustentabilidade ambiental do território concelhio e a defesa da saúde e da qualidade de vida da população, objectivos que têm obrigatoriamente de sobrepor-se a qualquer decisão de carácter economicista.

O projeto prevê soluções sustentáveis, em particular relativamente ao consumo de água, ao reforço da mobilidade suave e à criação de espaços verdes. Esta é uma observação, por conseguinte, sem adesão à realidade da proposta como será facilmente comprovável.

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
consultores

Deve destacar-se a descontaminação do solo e, indiretamente, das águas subterrâneas. Essa descontaminação é um contributo muito significativo para a defesa da saúde da população.

A requalificação da área da Fundação de Oeiras, a criação de espaço público e de espaços verdes, a supressão da barreira existente entre a área a norte da linha ferroviária e a área a sul, a promoção de soluções de mobilidade suave e a sua interligação com as redes existentes são importantes contributos para a qualidade de vida da população.

V. Cumpre à CMO, enquanto licenciadora, assegurar a inversão da actual tendência de urbanização expansiva com forte concentração nas zonas suburbanas e litorais, e não promover projectos com edificações dissonantes e uma volumetria chocante relativamente às edificações da envolvente, criando impactes nocivos e irreversíveis, como os do projecto em análise.

Nova Oeiras é um projeto com 6 torres de 10 pisos que na altura também mereceu contestação. Faz parte da inovação, do tratar urbanisticamente áreas (ilhas) com construções praticamente devolutas e sem possibilidade de serem retomadas ou reutilizadas sem um novo programa urbanístico e arquitetónico. Não nos podemos esquecer – aliás, devemos mesmo ter sempre presente – que a propriedade foi vendida pelo Estado a um particular com uma perspectiva concreta de construção, bastante superior à atualmente proposta. Esta circunstância não é despicienda, porque é uma premissa fundamental do investimento, que desde o início pressupôs a edificação urbana como destino a dar ao local.

Assinale-se ainda que a área de implantação da atual Fundação e a impermeabilização do solo é muito superior à da proposta em análise, o que por si só seria um aspeto positivo para o atual projeto, mas assinale-se igualmente que é a manutenção do atual estado de coisas que tem impactes nocivos e que podem ser irreversíveis se não for efetuada uma intervenção no local. Adicionalmente, rejeita-se a falsa ideia de que as edificações sejam dissonantes e possuam, como explicitando anteriormente, uma volumetria chocante. Antes considera-se a proposta arquitetónica harmoniosa com o local e uma mais-valia para o desenvolvimento urbano daquela localidade com impactes positivos no conjunto da urbe.

VI. Cabe ao Município fomentar iniciativas que, sem nunca descurar a defesa da qualidade de vida e da saúde dos seus munícipes, articulem os interesses privados dos proprietários com uma visão integrada de ordenamento para os espaços e para o Concelho, mas também com a necessária abertura à participação pública.

VII. A participação efectiva dos cidadãos nas decisões que lhes dizem respeito, bem como a recolha dos seus contributos constitui um instrumento indispensável para o exercício de uma cidadania activa e para o aprofundamento da democracia participativa, enquanto característica fundamental de um Estado de Direito.

A participação pública é um dos pilares da Avaliação de Impacte Ambiental, tendo a respetiva consulta pública sido prolongada em mais um mês pela CCDR-LVT.

O proponente ainda em julho contactou a Presidente da Junta de Freguesia e disponibilizou-se a organizar uma sessão, com a participação das associações e entidades que a Junta entendesse relevantes e que teve lugar no passado dia 18 de setembro. O proponente, tal como informado nessa sessão, criou uma conta de e-mail (fundicaodeoeiras@gmail.com) para responder a pedidos de esclarecimento.

Para além da participação pública prevista no âmbito do licenciamento da operação de loteamento, realça-se que haverá uma nova consulta pública na fase de RECAPE (Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução), dado que o presente procedimento de AIA decorre em fase de estudo prévio.

VIII. Os EIA devem ser elaborados por entidades independentes, em particular do promotor imobiliário, que assegurem não só o rigor técnico, como uma estrita imparcialidade.

EFEITO PREVISTO, LDA.**Júlio de Jesus**
consultores

Esta afirmação, contraria a Diretiva comunitária sobre AIA e o regime jurídico nacional de AIA que são claros ao estabelecer que a elaboração do EIA é da responsabilidade do proponente. Nem faria sentido sê-lo por uma "entidade independente" do proponente, pela necessária interação com a equipa projetista e com o promotor ao longo da conceção e do desenvolvimento do projeto.

Aliás, existem vários mecanismos de controlo da qualidade do EIA produzido e da isenção dos responsáveis pelo EIA:

- Uma verificação da qualidade do EIA, designada na legislação por "verificação da conformidade do EIA", que é competência da Comissão de Avaliação, nomeada e presidida pela Autoridade de EIA e integrando representantes de uma série de organismos da Administração;
- A transparência do processo, com a disponibilização pública na Internet, de todas as peças do EIA;
- A existência de um código de conduta dos responsáveis pela elaboração do EIA, disponível em https://drive.google.com/file/d/1pyJ4nbG5e_1-gCbKwFbIb08uWY1E13P/view (p. 17), que complementa os códigos éticos das ordens e associações profissionais em que estão inscritos esses responsáveis.

A Fundação de Oeiras é um dos mais importantes e interessantes vestígios históricos da indústria metalúrgica. Fundada em 1929 sobre uma antiga construção fabril de fundição da última década do século XIX, funcionou até aos anos 90 do século XX, constituindo um relevante património concelhio, a preservar na memória colectiva.

Foi, indubitavelmente, uma das maiores fábricas da Vila de Oeiras, e aquela que empregou maior número de trabalhadores. A principal actividade era a fundição de metal ferroso para apoio às instalações eléctricas da indústria nacional, tendo evoluído no sentido da progressiva diversificação da produção, desde electrodomésticos até materiais/componentes com fins militares.

No domínio do interesse patrimonial, importa reconhecer o valor arquitectónico das grandes naves industriais da Fundação de Oeiras, em betão armado, com vãos significativos e amplos lanternins, sendo que o corpo cilíndrico junto à estação de Oeiras revela um cunho modernista que é testemunho do interesse geral do conjunto.

Apresenta também uma importante colecção de painéis de azulejos, produzidos na Fábrica Viúva Lamego, instalados em pavilhões e edifícios desactivados das suas funções originais, como refeitório, laboratório, posto médico, escritórios, creche e cave de vinhos, e um baixo-relevo no exterior do edifício sede.

A nível de avaliação deste Património Cultural, o EIA do projecto de loteamento em análise é de uma pobreza confrangedora, minimizando e desvalorizando a preservação da memória histórica e cultural de uma ocupação tradicional com impacto no Concelho.

A requalificação pós-industrial da área em causa deveria apostar prioritariamente em equipamentos colectivos e de lazer, preservando as memórias e os vestígios da ocupação tradicional originária.

Discorda-se da consideração sobre o elevado valor arquitectónico da generalidade dos edifícios do antigo conjunto fabril, que manifestamente não têm. Aliás, a constatar-lo está o facto de que não foram objeto de qualquer classificação, a nível nacional ou municipal, nem deveriam sê-lo, porque não possuem objetivamente tal valor. A conservação das naves industriais seria injustificada face à necessidade de descontaminação do solo e aos objetivos de requalificação da área.

Assinale-se que já não existe no local qualquer espólio de natureza industrial, como máquinas, caldeiras, etc., com exceção dos próprios edifícios.

O projeto assume a conservação do edifício-sede e, conseqüentemente, do baixo-relevo e dos azulejos que alberga. Também é assumido que todos os painéis de azulejos serão retirados e conservados, com a

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
consultores

intervenção de equipa de técnicos de conservação e restauro. Grande parte dos azulejos será aplicado no espaço público previsto, devendo os outros ser confiados a museu, nomeadamente ao Museu do Azulejo.

Como não poderia deixar de acontecer, a Lei n.º 79/2017, de 18 de agosto, relativa à conservação do património azulejar, será rigorosamente cumprida.

Todos estes trabalhos de retirada, conservação e destino dos azulejos, bem como de baixos-relevos, serão pormenorizados no RECAPE.

O PNPOT define "... o quadro estratégico a concretizar pelos novos planos municipais e intermunicipais de ordenamento do território (n.º 3 do artigo 4.º) e nele, para a "Área Metropolitana de Lisboa - Opções para o Desenvolvimento do Território", são expressamente referidas, entre outras as seguintes opções: (i) proteger as zonas ribeirinhas e a zona costeira e desenvolver um programa coerente de qualificação que valorize o seu potencial como espaços de recreio e de lazer; (ii) valorizar os recursos paisagísticos e ambientais, com relevo para os estuários; estruturar os espaços de maior aptidão para o desenvolvimento das indústrias de ócio e de lazer; (iii) implementar a Rede Ecológica Metropolitana e garantir uma gestão integrada dos corredores ecológicos.

O PROT-AML, por sua vez, é um instrumento estratégico fundamental para um adequado ordenamento do território da Área Metropolitana de Lisboa, que refere expressamente (já em 2002) que "o paradigma do desenvolvimento sustentável tem, ainda, como corolário a inversão da actual tendência de urbanização expansiva com forte concentração nas zonas suburbanas e litorais."

Preconiza, nomeadamente: (i) a contenção da expansão da Área Metropolitana de Lisboa, sobretudo sobre o litoral e as áreas de maior valor ambiental, bem como nas zonas consideradas críticas ou saturadas do ponto de vista urbanístico; (ii) a salvaguarda da paisagem e dos valores ambientais ribeirinhos; e (iii) a salvaguarda da estrutura ecológica metropolitana, que integra os valores naturais mais significativos e que desempenham uma função ecológica essencial ao funcionamento equilibrado do sistema urbano metropolitano".

O projeto não colide com quaisquer das opções acima referidas do PNPOT, porquanto não se localiza em zonas ribeirinhas ou costeiras, em estuários, em áreas da Rede Ecológica Metropolitana ou em corredores ecológicos.

Relativamente ao PROTAML a área em questão não constitui um valor ambiental (pelo contrário, é uma área contaminada), não integra a estrutura ecológica metropolitana, não tem valores naturais nem desempenha qualquer função ecológica relevante. Considera-se, ainda, que a zona envolvente, predominantemente de baixa densidade como objetivamente verificável, não é qualificável como "zonas consideradas críticas ou saturadas do ponto de vista urbanístico".

No PDMO, a área de intervenção integra-se na Unidade Operativa de Planeamento e Gestão (UOPG) Poente Sul cujo índice máximo de utilização do solo aplicável é de 0,60 (n.º 2 do artigo 56º).

Ora, sendo o índice de utilização o quociente entre a área bruta de construção acima do solo e a área total do terreno, aplicando este índice à área total de intervenção do projecto – 82867 m² - teríamos um máximo de 49720 m² de área bruta da construção. No entanto a previsão no projecto é de 129419 m², i.e., um índice de 1,56!!!

Conforme se pode ler no ponto 2 do artigo 56.º do Regulamento do PDMO (alterado e republicado pelo Aviso n.º 19629/2022 ,de 13 de outubro), "[o] índice máximo de utilização do solo aplicável é de 0,60 e refere-se à totalidade da área da UOPG poente sul." Significa isto que este índice não deve ser aplicado de forma direta e exclusiva à área de intervenção do loteamento, pois tal pressupõe ignorar a edificação existente na totalidade da UOPG, em particular as baixas densidades que resultam do modelo de ocupação observado. Mesmo com o projeto, o índice global da UOPG não excederá 0,60.

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
consultores

É ainda necessário que sejam inequivocamente apresentados os elementos relativos à transformação fundiária, nomeadamente as áreas de cedência para o domínio público, os lotes para equipamentos colectivos a ceder para o domínio privado municipal e as áreas onde se prevêem intervenções complementares de utilidade colectiva, como o silo situado a Norte da linha, junto do interface rododiferroviário. Neste sentido, importa clarificar os compromissos de financiamento e as contrapartidas do promotor da operação face ao Município, a Infraestruturas de Portugal e a outras entidades afectadas.

As áreas de cedência para o domínio público municipal, os lotes para equipamentos coletivos constam da Planta Síntese e do Quadro Sinóptico (disponíveis no anexo 3 e 4.1 do EIA).

Tratando-se de um estudo prévio e de um Pedido de Informação Prévio à Câmara Municipal de Oeiras seria prematuro que estivesse já definido o Contrato de Urbanização onde as contrapartidas serão contratualizadas. É, por conseguinte, uma afirmação deslocada no tempo.

Neste projecto de 2023, agora em consulta pública, com excepção do edifício sede, está prevista a demolição total de todas as edificações existentes (as actuais oficinas da CP, a antiga Fundação de Oeiras e o edifício residencial devoluto na Rua Francisco António da Silva), e o reposicionamento das oficinas da CP dentro da área de intervenção, mais a poente.

Segundo o cronograma apresentado, as operações de demolição decorrerão única e exclusivamente nos meses 13 a 19 e que as operações de construção de edificado decorrerão única e exclusivamente nos meses 37 a 60.

Ora, como será necessariamente obrigatório manter a continuidade das operações de manutenção dos veículos ferroviários nas oficinas da CP em Oeiras, a demolição das actuais oficinas da CP apenas pode ser feita após a construção e equipamento das novas oficinas previstas, o que significa que, ou terá de haver construção das novas oficinas muito antes do previsto no cronograma declarado no EIA, ou a demolição das actuais oficinas terá de ser feita muito depois da fase de demolição prevista nesse mesmo cronograma.

Efetivamente o cronograma geral apresentado não abrange o projeto específico das oficinas da CP, que só serão demolidas depois das novas oficinas estarem operacionais.

Também é desvalorizada a demolição da cobertura das actuais oficinas da CP, constituída por cerca de 5000 m² de telha ondulada em placas de fibrocimento, portanto contendo amianto, que estranhamente o EIA apenas refere como “materiais de isolamento contendo ou não amianto”.

A remoção da cobertura de amianto, que constitui um impacto positivo, será realizada por empresa especializada, dando cabal cumprimento à legislação em vigor (Decreto-Lei n.º 266/2007, de 24 de julho).

Naturalmente essa remoção será a primeira operação da demolição das atuais oficinas da CP.

O RECAPE incluirá a pormenorização da gestão dos resíduos de demolição.

Salientamos igualmente que o elevadíssimo dispêndio de energia para a demolição de estruturas tão resistentes como estas, maioritariamente compostas por betão e aço, e a extraordinária produção de resíduos (incluindo resíduos perigosos), - que o EIA aborda de forma incompreensivelmente simplista (“previsível produção de efluentes”, “diversos resíduos previsivelmente produzidos durante a fase de obra”), contradiz as políticas e recomendações nacionais e internacionais, no domínio da economia que se pretende circular e eficiente em recursos, com vista à sustentabilidade e à neutralidade carbónica.

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
consultores

De facto, a dimensão e a elevada resistência dos elementos de betão armado das construções existentes, impõe que a sua desmontagem seja feita em peças elementares com a maior dimensão possível (escolhendo meios de movimentação com maior capacidade), e em hangar fechado e insonorizado, com controlo e filtragem de poeiras para o exterior, localizado na zona mais afastada de habitações.

A demolição do edificado existente é necessária e irá exigir consumos de energia. A demolição será objeto de um projeto específico, em que serão definidos a triagem que seja exequível fazer *in loco*, os meios a utilizar e as medidas de minimização do ruído e da emissão de poeiras. Esses aspetos serão refletidos no RECAPE.

No EIA o volume de resíduos estimado, resultante da demolição das edificações existentes e das escavações é de 55926 m³, que será retirado do local para destino adequado em 1902 movimentos de veículos pesados.

Consideramos que tal estimativa de movimentos está francamente subavaliada, uma vez que, para os parâmetros indicados no próprio EIA (veículos com 25 m³ de capacidade de carga e empolamento de 15%), resulta em 2573 cargas, o que significa que são necessários 5146 movimentos de veículos pesados (movimento em vazio para o estaleiro e movimento em carga para o local de destino) e não os 1902 indicados no EIA.

Os valores de 55.926 m³ e de 1902 cargas constam do capítulo da Saúde Humana do EIA e, por lapso, não foram atualizados. O volume de resíduos estimado é de 59.630 m³, correspondendo à soma de 17.213 m³ (resíduos da demolição) e de 42.417 m³ (solos contaminados).

Prevê-se que as operações de demolição durem 7 meses e as de remoção de solos contaminados durem 12 meses.

No quadro abaixo apresenta-se o cálculo dos movimentos de pesados envolvidos no transporte dos resíduos de demolição e solos contaminados:

Fase	Volume (m ³)	Volume com empolamento de 15% (m ³)	N.º de cargas / N.º de movimentos	N.º de dias úteis	Tráfego médio diário (n.º de movimentos de entrada e saída)	Tráfego médio horário (em 8 horas) (n.º de movimentos de entrada e saída)
Demolições	17.213	19.975	792 / 1584	140	11,2	1,4
Remoção de solos contaminados	42.417	48.780	1951 / 3902	240	16,4	2,0

Como se pode observar, o tráfego resulta muito reduzido: 1 a 2 movimentos por hora.

Acresce que o impacte destes movimentos de veículos pesados quer na rede urbana de áreas urbanas consolidadas e sensíveis, quer nos habitantes (pelo ruído e aumento da intensidade de tráfego), quer nas construções (pelas vibrações que induz), quer nas vias rodoviárias (pelo desgaste que causa no pavimento e sua estrutura), não é minimamente tratado de forma adequada no EIA.

Contudo, a localização privilegiada do empreendimento, permitiria o transporte dos resíduos da construção por via ferroviária, nomeadamente, através do novo acesso para as novas oficinas da

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
consultores

CP que teria de ser realizado desde logo e prolongado para o interior do terreno através de um ramal provisório, onde a carga dos resíduos seria feita.

Portanto, o transporte dos resíduos poderia ser feito em comboios, no período entre as 20 e as 22 horas, para não interferir no horário dos comboios de passageiros, através de 160 movimentos ferroviários, contra os mais de 5100 movimentos rodoviários o que, para além da redução de todos os outros impactes acima referidos, também representaria uma redução muito importante do consumo de hidrocarbonetos e produção de gases nocivos pelos veículos rodoviários.

Não obstante se considerar uma proposta interessante no que respeita à capacidade de carga da solução ferroviária apresentada, a mesma não se configura viável já que:

- A linha de Cascais é uma das quatro linhas da rede de comboios suburbanos de Lisboa possuindo características únicas que a distinguem da restante rede ferroviária portuguesa, tal como o sistema de eletrificação e uma regulamentação ligeiramente diferente da restante rede. Sendo uma linha exclusivamente de transporte de passageiros, de certa forma isolada em relação ao resto da rede, não se vislumbra a possibilidade de transportar mercadorias, mesmo que no período entre as 20 e as 22 horas, já que apesar de se poder construir um ramal provisório no interior do terreno, não existe nenhuma estação da linha (entre Cascais e o Cais do Sodré) com capacidade para efetuar o transbordo das cargas. Por exemplo, as estações de Algés (onde possivelmente se poderia fazer o transbordo das cargas para veículos pesados, seguindo para o IC17/CRIL e, posteriormente os seus destinos finais) e de Alcântara Mar (onde possivelmente se poderia fazer o transbordo das cargas para veículos pesados, seguindo para o IC17/CRIL ou para o Porto de Lisboa, seguindo via marítima para os seus destinos finais) não possuem qualquer tipo de infraestrutura que o permita. Se por um lado a sua adaptação em tempo útil se configura inviável, por outro o impacte que esta operação teria em período noturno nas populações residentes na sua envolvente não seria decerto residual;
- A linha de Cascais possui uma catenária com um sistema de eletrificação de 1,5kV em corrente contínua ao contrário de restante rede ferroviária nacional que possui um sistema de eletrificação de 25kV em corrente alternada (a linha de Cascais está efetivamente em processo de modernização prevendo-se a alteração do seu sistema de eletrificação para 25kV em corrente alternada, mas o mesmo encontra-se ainda na sua primeira fase havendo, desta forma, um calendário incompatível com a obra do loteamento);
- Por outro lado, a linha de Cascais funciona entre as 5h30m e as 2h34m, sendo que no período noturno apresenta frequências entre os 10 e os 30 minutos. Se este horário e frequências se mantiverem, parece inviável, em termos de canais de circulação, intercalar a circulação de comboios de mercadorias com comboios de passageiros;
- A plataforma da via (superfície de apoio da superestrutura de via que configura o espaço necessário à implantação dos diversos equipamentos indispensáveis ao funcionamento da circulação ferroviária) da linha de Cascais é muito antiga e sensível, ainda que adaptada ao transporte de passageiros, não tem características mínimas para suportar as cargas associadas ao transporte de mercadorias pesadas, tais como os resíduos de demolição do terreno do loteamento;
- Neste contexto e finalmente, não existe material circulante de mercadorias (locomotivas) compatível com o sistema de eletrificação atual da linha de Cascais. A opção seria a utilização de locomotivas diesel, com evidentes impactes negativos ao nível da emissão de partículas poluentes e de emissões sonoras (principalmente num período noturno).

A área de construção prevista encontra-se, pois, associada a um nível de ocupação extraordinariamente elevado para uma zona que conhece, já hoje, graves constrangimentos de circulação e onde não se vislumbra qualquer cuidado de implementação da Rede Ecológica Metropolitana.

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
consultores

Conforme se evidencia na Figura 5.10.7 do Relatório Síntese do EIA (versão revista de Maio de 2023), abaixo incluída, as áreas consideradas não abrangem qualquer estrutura da Rede Ecológica Metropolitana.

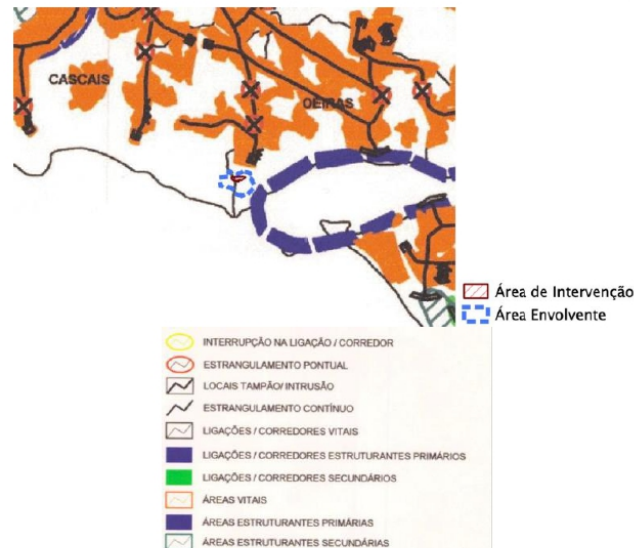


Figura 1 - PROT-AML: Rede Ecológica Metropolitana (Extrato).

No que respeita às áreas sensíveis, não é verdade que as mais próximas se localizem, no vizinho Concelho de Cascais, a cerca de 11km a Oeste, pois a zona costeira e ribeirinha Sul situa-se a menos de 1,5km de distância.

Relativamente às áreas sensíveis, o EIA refere-se à definição de “área sensível” constante do artigo 2.º do RJAIA: áreas protegidas, sítios da Rede Natura 2000 ou zonas de proteção de património classificado ou em vias de classificação. A zona costeira e ribeirinha não se inclui nesta definição.

Dizer ainda que, em clima mediterrânico, com uma cada vez mais reduzida disponibilidade natural de água, não nos parece defensável a instalação de um relvado com rega por aspersão ou pulverização, mesmo que realizada durante a noite, período durante o qual a evapotranspiração é menor. Teria certamente um impacto ambiental negativo muito significativo, não só pela indissociável perda de biodiversidade, como pelo impensável consumo de água da rede municipal de abastecimento e pelo uso de fertilizantes e pesticidas, altamente poluentes.

Os restantes espaços verdes propostos são apenas residuais (árvores ou arbustos nos passeios da urbanização), entre as extensas áreas pavimentadas, determinando uma crescente impermeabilização do solo e grandes alterações na circulação das águas superficiais e subterrâneas, sendo que a cobertura verde das oficinas da CP, ainda que possa vir a ser utilizada pelos munícipes, não introduz qualquer benefício quer do ponto de vista do solo quer da Rede Ecológica Metropolitana. É apenas um processo de GREENWASHING.

O estudo prévio dos espaços verdes teve a preocupação de adotar soluções que reduzam o consumo de água de rega, bem como de fertilizantes e fitofármacos. Aliás a opção por extensas áreas pavimentadas determina uma redução substancial do consumo de água.

Não há uma “crescente impermeabilização do solo” – pelo contrário, há uma redução da impermeabilização face à situação atual.

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
consultores

As coberturas verdes (bem como as fachadas verdes) são uma solução interessante, internacionalmente reconhecida e utilizada, porque proporcionam uma efetiva redução do escoamento (atrasando a ponta hídrica pela retenção que proporcionam), permitem a promoção da biodiversidade, são uma solução valorizadora da paisagem, contribuem para a redução de extremos climáticos e para a disponibilidade de espaços verdes utilizáveis pela população. Desvalorizar as coberturas verdes como “greenwashing” é tecnicamente errado.

Quanto ao solo, para além de atualmente estar praticamente todo impermeabilizado, apresenta níveis de contaminação que obrigam à sua remoção. Não se pode, pois, argumentar com a eventual ausência de benefícios ao nível do solo – mesmo os espaços previstos obrigam à importação de solos com características adequadas.

Por outro lado, as soluções para a circulação de transportes, individuais e colectivos, afiguram-se manifestamente insuficientes face ao volume de tráfego e ao tipo de ocupação e de procura previstos.

As infraestruturas viárias propostas não conseguirão dar resposta ao enorme afluxo de pessoas e de veículos, e as áreas circundantes à zona de intervenção não possuem vias com capacidade de escoamento para servir as novas áreas habitacionais, para as quais não foram previstas soluções englobando o transporte colectivo capaz de ir ao encontro das necessidades de tal aumento de população residente e visitante.

Os cenários futuros desenvolvidos no âmbito do Estudo de Tráfego (um estudo técnico, baseado em dados quantitativos, previsões de evolução, modelos de afetação de tráfego e análises matemáticas de desempenho e não em bases exclusivamente empíricas), quer ao nível da procura prevista, quer ao nível da oferta preconizada (de rede viária, transportes coletivos e estacionamento) mostram uma estimativa de desempenho diferente da referida. Com efeito, não só de modo a garantir condições de acessibilidade satisfatórias ao loteamento, mas também de modo a mitigar eventuais impactos negativos na rede rodoviária existente na envolvente do mesmo foram preconizadas (em conjunto com as equipas técnicas da Câmara Municipal (CM) de Oeiras) uma série de alterações ao nível de:

- Alterações que surgem no âmbito da implantação do loteamento e a sua necessidade de acessibilidade, nomeadamente ao nível da Rua da Fundação de Oeiras, Estrada da Medrosa e interseções ao longo deste eixo;
- Alterações rodoviárias propostas pela CM de Oeiras. Estas têm como objetivo melhorar as condições de circulação na envolvente direta ao núcleo histórico da vila de Oeiras (numa área bem alargada face à área de intervenção do loteamento), nomeadamente, através da redução de pontos de conflito atualmente existentes em interseções com procura de tráfego elevada;
- Aumento dos percursos pedonais, da largura dos passeios e melhoria das condições de travessia de peões;
- Construção de uma passagem superior pedonal e ciclável sobre a linha de caminho de ferro (zona central do Loteamento) e requalificação do túnel de acesso à Estação de Oeiras, de modo a eliminar a barreira física imposta pela linha de caminho de ferro (proporcionando ligações diretas entre os dois lados da linha e, principalmente, a ligação ao interface de transportes existente e a beneficiar no lado norte da linha);
- Construção de uma passagem superior pedonal e ciclável do lado norte da linha de caminho de ferro, com um traçado mais ou menos paralelo à mesma, que promoverá a ligação pedonal entre Santo Amaro e Oeiras, recuperando-se uma ligação pedonal importante no concelho;
- Construção de percurso ciclável entre o Loteamento e a Avenida Marginal (acesso ao Alto da Barra, à zona das praias, à Nova SBE, a Cascais, etc.);

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
consultores

- Requalificação do interface de transportes (maior capacidade e qualidade) e suas ligações pedonais. Por outro lado, o novo interface de transportes será construído em estrutura, sobre o Silo Automóvel, libertando espaço à superfície e melhorando-se a “quantidade” e qualidade do espaço público existente na Rua Henrique Paiva Couceiro;
- Otimização da oferta de estacionamento público à superfície (a sul da linha de caminho de ferro) e em estrutura, com a construção do Silo Automóvel, a norte da linha de caminho de ferro.

Em suma, os resultados das análises apresentados no relatório do Estudo de Tráfego permitem estimar condições de circulação satisfatórias na rede viária envolvente ao loteamento durante os períodos de pico de procura de tráfego na rede.

As alterações às vias rodoviárias e à circulação de trânsito fora da área do loteamento previstas no EIA carecem igualmente de qualquer estudo ou justificação, tanto mais que algumas das alterações preconizadas, nomeadamente a passagem de ruas de um para dois sentidos, implica uma modificação dos fluxos de trânsito existentes e a supressão de espaços de estacionamento que, pela distância onde ocorrem, não são compensadas pelos novos estacionamentos criados no loteamento. Acresce que uma das rotundas previstas implica até uma intrusão significativa no recinto do jardim de Oeiras, o que passa sem qualquer menção no EIA.

Estas alterações foram baseadas, analisadas e, finalmente, justificadas em sede do Estudo de Tráfego realizado. Com efeito, existem efetivamente alterações de sentidos de circulação, movimentos de viragem permitidos, tipo e gestão de interseções, com a finalidade de equilíbrio e melhoria do sistema (rodoviário, pedonal e ciclável) existente. Estima-se, deste modo, que as alterações propostas, não só permitam acondicionar as cargas de tráfego adicionais decorrentes da geração/ atração de tráfego associada às valências a instalar no loteamento em análise, mas também otimizar as condições de circulação existentes atualmente, aliás esta foi sempre uma exigência da CM de Oeiras à equipa de projeto e à qual a equipa procurou sempre responder proativamente.

No que respeita à oferta de estacionamento na via pública, com efeito, poderá existir uma redução da capacidade de estacionamento à superfície na Rua dos Lagares da Quinta, onde se preconiza a introdução de dois sentidos de circulação face ao atual sentido único de circulação. Essa redução é pontual e decerto será compensada noutros pontos alvo de requalificação e beneficiação, sempre que possível.

Por fim, julga-se que a rotunda prevista que é referida é a “Interseção I5”, ou seja, a interseção entre a Rua da Fundação de Oeiras, a Rua Henrique de Paiva Couceiro e o Largo Almirante Gago Coutinho. De notar que esta configuração, para além de otimizar a circulação naquele ponto ao nível do desempenho rodoviário, mas também da segurança rodoviária e pedonal permitirá alterar a configuração geométrica do próprio Largo Almirante Gago Coutinho resultando numa melhoria do espaço público, inclusivamente no acesso ao jardim de Oeiras.

A proposta de alterações das acessibilidades baseia-se numa configuração de vias que já não existe, não tendo em conta as intervenções feitas pelo município no final da Avenida Salvador Allende e na Rua Henrique de Paiva Couceiro, estando totalmente desenquadrado da realidade.

A Rua Henrique de Paiva Couceiro será alvo de requalificação e beneficiação com a saída do Terminal Rodoviário para o novo interface em estrutura. A solução futura será assim diferente da sua configuração atual.

Outro exemplo flagrante deste desenquadramento, que mais reforça a prudência com que devem ser encaradas as estimativas de tráfego do estudo é a constatação de que o promotor preconiza impedir todo o tráfego proveniente da Alameda Conde de Oeiras de prosseguir pela Rua da Quinta Grande em direcção a Oeiras “velha”, forçando-o a seguir pela Avenida Salvador Allende e Rua H. Paiva Couceiro, as quais já se encontram fortemente congestionadas, especialmente nas horas de ponta da manhã e da tarde, mas nenhuma avaliação destes impactos sobre os moradores e utilizadores dessas vias foi feita.

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
consultores

Todo o sistema preconizado, em conjunto com a equipa técnica da CM de Oeiras, tem de ser visto no seu conjunto, tal como efetuado no Estudo de Tráfego através da realização e análise crítica de um macro modelo de afetação de tráfego que permite avaliar as redistribuições dos fluxos de tráfego, decorrentes das alterações preconizadas, no seu conjunto, bem como as melhorias esperadas. Os resultados apresentados no relatório do Estudo de Tráfego revelam a estimativa de condições de desempenho satisfatório para todo o sistema de vias referido. Em jeito de explicação sucinta, é de notar que as alterações previstas para o eixo Avenida da República/ Rua dos Lagares da Quinta/ Rua da Quinta Grande irão previsivelmente permitir otimizar o eixo Avenida Salvador Allende/ Rua Henrique de Paiva Couceiro, permitindo, deste modo, que o mesmo possa receber as cargas da Alameda Conde de Oeiras que não poderão seguir em frente para a Rua da Quinta Grande.

De acordo com as previsões constantes do EIA, o projecto considera existir globalmente um aumento de apenas 2,8% no tráfego nas vias envolventes e de acesso ao empreendimento. A validade deste valor tem de ser considerada com a maior reserva e carece de cabal justificação, pois o aumento de população residente e flutuante é elevadíssimo face à população já residente na área. Não é credível que tal represente tão-só os 2,8% calculados no EIA.

O aumento de tráfego não é proporcional ao aumento da população. A localização do loteamento, "encostada" à estação ferroviária de Oeiras e muito próximo do interface rodoviário permite presumir que o transporte coletivo será mais utilizado do que nas áreas circundantes.

As matrizes futuras de procura rodoviária foram estimadas com base nas matrizes atuais às quais foi adicionada a geração/ atração de tráfego associada aos usos do solo em estudo. Para a operação de loteamento em estudo estimou-se uma geração/ atração adicional máxima nas horas de ponta:

- Da manhã (HPM) de dia útil, período durante o qual serão gerados/ atraídos 587 veículos:
 - 364 veículos a entrar;
 - 223 veículos a sair.
- Da tarde (HPT) de dia útil, período durante o qual serão gerados/ atraídos 674 veículos:
 - 273 veículos a entrar;
 - 401 veículos a sair.

Esta geração/ atração de tráfego foi posteriormente distribuída pela rede rodoviária. A distribuição da geração/ atração de veículos associados ao loteamento em estudo foi estimada com base, não só na repartição atual dos veículos na rede em estudo, mas também com base na informação relativa à dimensão das zonas consideradas e das respetivas distâncias médias ao loteamento em estudo, tendo-se ainda considerado os percursos possíveis na rede viária existente/ modelada

Também os estudos efectuados partem igualmente de premissas erradas pois sustentam-se em informação questionável, uma vez que o período considerado coincidiu temporalmente em grande medida com o período da pandemia Covid19, durante o qual se verificou uma redução significativa de tráfego rodoviário (como aliás mais à frente se referirá a propósito da poluição atmosférica).

Não sabemos se este comentário se refere (na íntegra ou parcialmente) ao Estudo de Tráfego efetuado para a Operação de Loteamento nas antigas instalações da Fundação de Oeiras, mas, no que diz respeito ao mesmo, interessa esclarecer cabalmente que os trabalhos de campo realizados (levantamento dos sentidos de circulação, contagens de tráfego rodoviário e levantamento das paragens de transporte coletivo e respetivas carreiras que servem a área de estudo), e base de caracterização da situação atual do estudo, foram realizados nos dias 17 dezembro de 2019 (terça-feira) e 21 de janeiro de 2020 (terça-feira) sendo, ambas as datas, anteriores às fortes restrições nos habituais padrões de mobilidade decorrentes da pandemia da Covi19 que assolou o país.

Com efeito, foi a 16 de março de 2020 que o Governo português decretou o "Estado de Alerta" que obrigou ao encerramento de escolas, bares, discotecas, restaurantes e restringiu a circulação de pessoas. Foi a partir desta data que se registou uma redução significativa do tráfego rodoviário em circulação. De notar

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
consultores

ainda, que a equipa do Estudo de Tráfego, apesar dos *timings* do projeto, teve o cuidado de não realizar as contagens de tráfego rodoviário durante o período das férias escolares do Natal de 2019 (que decorreram entre os dias 18 de dezembro de 2019 e 6 de janeiro de 2020), período em que os padrões habituais de mobilidade são também habitualmente alterados.

Neste contexto, consideram-se os dados utilizados no Estudo de Tráfego como válidos e caracterizadores da situação atual, confirmando-se a mais-valia do macro modelo de tráfego rodoviário realizado, assim como todas as análises de desempenho apresentadas.

Se já hoje o trânsito rodoviário está congestionado na zona e a rede de transportes públicos é manifestamente deficiente, é caso para temer a 'excelência ambiental' ou a 'qualidade de vida' que advirá com a construção de mais este loteamento gigantesco, combinado com todas as edificações já feitas e as previstas para a região.

Por outro lado, o EIA analisa apenas os impactes cumulativos ao nível do aumento da população residente e da alteração da paisagem, ignorando outros potenciais impactes negativos relacionados com o aumento do tráfego rodoviário e inerentes emissões atmosféricas, o aumento dos níveis de ruído, a pressão sobre as redes de equipamentos colectivos, serviços de emergência, parque escolar, meios de transporte colectivo, opção indefensável e inaceitável num empreendimento desta dimensão.

Não é verdade que os impactes cumulativos no EIA se tenham limitado ao aumento da população residente e à alteração da paisagem. Na verdade, o Estudo de Tráfego considera quer o tráfego existente, quer o crescimento previsto na ausência do empreendimento. E as simulações do ruído e da qualidade do ar, que se baseiam nos resultados do Estudo de Tráfego, consideram também o tráfego já existente e o seu crescimento na ausência do projeto. Aliás, as simulações da qualidade do ar, conforme se esclarece mais à frente, consideram os valores de fundo já existentes.

Naturalmente que o acréscimo de população trará pressões acrescidas sobre alguns equipamentos coletivos, sendo da responsabilidade das entidades da Administração Central e da própria autarquia a análise da necessidade de reforço futuro desses equipamentos, bem como os investimentos necessários. Aliás, as taxas e impostos pagos quer pela operação urbanística, quer posteriormente pelos impostos diretos, como o IML, quer indiretos associados às atividades turística, comercial e de serviços, como o IVA, permitirão esses investimentos.

No que concerne às previsões em termos de impacte na Qualidade do ar, é referido que na sua avaliação foram considerados os poluentes dióxido de azoto (NO₂), monóxido de carbono (CO), partículas com diâmetro inferior a 10 µm (PM₁₀) e partículas com diâmetro inferior a 2,5 µm (PM_{2,5}), tendo sido a caracterização da situação actual foi baseada em dados recolhidos nos últimos 4 anos, nas 4 Estações de Medição da Qualidade do Ar (EMQAR) mais próximas (Alfragide/Amadora, Quinta do Marquês, Reboleira e Restelo).

Esta descrição é preocupante, uma vez que a qualidade da informação disponível é questionável. Com efeito: i) o período considerado engloba 2 anos de pandemia com redução significativa de tráfego rodoviário; e ii) nenhuma das EMQAR recolhe dados representativos da zona envolvente do loteamento.

De facto, o regime de ventos da estação mais próxima, Quinta do Marquês, não confere representatividade a esses dados para estimar o que se passará em locais como o largo da estação de Oeiras ou o Largo Almirante Gago Coutinho.

Sendo estes constrangimentos inultrapassáveis, é necessária uma leitura muito prudente dos resultados de qualquer previsão, o que não é patente neste EIA.

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
consultores

Neste particular, o estudo identifica o modelo utilizado para simular a dispersão de poluentes atmosféricos, mas: (i) não é indicada qual a % de aumento de tráfego associada ao aumento de população (residentes e trabalhadores) considerado; (ii) procura desvalorizar-se o significado da aplicação do factor de segurança F2, indispensável para alargar o intervalo de confiança da estimativa de qualquer resultado, para um intervalo de confiança de 95%, ou seja, reduzir a probabilidade de o resultado estimado estar errado; (iii) não são valorizadas as estimativas de valores de NO2 superiores ao permitido por lei, nem de partículas PM10 quando se aplica o factor de cobertura 2; e (iv) procura branquear-se a questão das previsões de falta de qualidade do ar, alegando que haverá aumento do volume de tráfego independentemente da implementação do projecto, mas que isso não terá um impacto negativo na qualidade, evocando para o efeito, argumentos questionáveis como a renovação do parque automóvel e introdução de novas tecnologias com menores emissões de poluentes.

Aliás, pensamos que as nefastas consequências resultantes da eventual implantação deste desestruturado e dissonante loteamento, em caso algum poderão ser anuladas ou ultrapassadas, apesar das preconizadas 69 Medidas de Minimização dos Impactes Negativos.

As EMQAR (estações de monitorização da qualidade do ar) mais próximas e representativas da área em estudo correspondem a Alfragide/Amadora (urbana de fundo), Quinta do Marquês (urbana de fundo), Reboleira (urbana de fundo) e Restelo (urbana de fundo), tendo sido analisados os últimos cinco anos com dados disponíveis e validados (2017-2021).

Face ao local previsto para o novo loteamento, as EMQAR ficam a cerca de:

- Alfragide/Amadora: 12 km a nordeste do novo loteamento;
- Quinta do Marquês: 1 km a norte do novo loteamento;
- Reboleira: 11 km a nordeste do novo loteamento;
- Restelo: 10 km a este do novo loteamento.

Na Figura 2 apresenta-se o enquadramento espacial das EMQAR consideradas na avaliação.

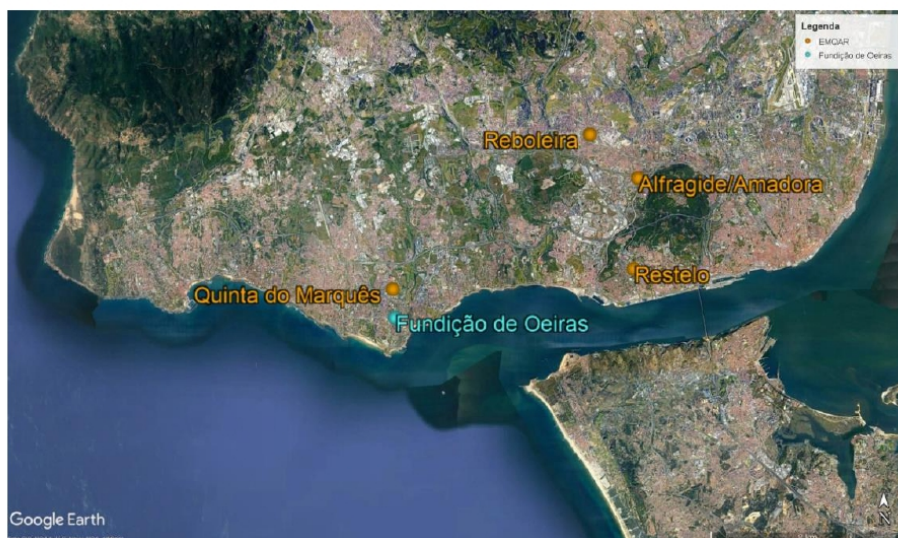


Figura 2 – Enquadramento espacial das EMQAR consideradas na avaliação da situação atual.

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
consultores

Face ao enquadramento das estações em estudo, tratando-se de estações de fundo, considera-se que as mesmas permitem caracterizar a concentração de fundo representativa da zona em estudo, destacando-se a estação da Quinta do Marquês que está bastante próxima do local em avaliação (a cerca de 1 km).

De acordo com a Normal Climatológica de Lisboa/Tapada da Ajuda, representativa do local em estudo de acordo com a indicação do IPMA, ainda que as direções de vento predominantes correspondam aos setores noroeste (25,4%) e norte (23,7%), não é possível indicar que as concentrações registadas nas EMQAR, mais concretamente na da Quinta do Marquês, foram obtidas em condições de ventos frequentes. Por isso, não fica perceptível a afirmação do documento “nenhuma das EMQAR recolhe dados representativos da zona envolvente do loteamento”.

Em relação ao período analisado, 2017-2021, que correspondem aos últimos cinco anos com dados disponíveis e validados, ressalva-se que 3 dos 5 anos analisados são relativos ao período anterior à pandemia, que já demonstrava o cumprimento dos valores limite definidos na legislação para proteção da saúde humana. Salienta-se, também, que os valores medidos entre os cinco anos não foram, de uma forma geral, muito distintos entre si, mantendo a ordem de grandeza.

Para a caracterização da qualidade do ar atual da zona em estudo, para além de se terem analisado os dados de qualidade do ar registados nas estações de monitorização existentes na área envolvente, para o período 2017-2021, procedeu-se também à inventariação das principais fontes emissoras existentes na zona de implementação do projeto, com base na informação disponível no inventário nacional disponibilizado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), que evidenciou a contribuição elevada do tráfego rodoviário para as emissões do concelho.

A modelação efetuada na situação atual permitiu complementar a análise dos dados de qualidade do ar medidos na rede nacional e focar a análise para o projeto em estudo, tendo em conta as alterações que o mesmo irá promover ao nível do tráfego rodoviário. As emissões consideradas ao nível do modelo de dispersão são representativas da situação atual na medida em que consideram a principal fonte emissora com potencial de afetação do projeto, o tráfego rodoviário, tendo sido considerados não só os volumes referentes às vias abrangidas pelo projeto, mas também os volumes de tráfego das principais vias rodoviárias externas ao projeto, nomeadamente os troços da A5, EN6, EN6-7 e vias municipais.

Apesar do domínio definido ao nível da modelação da dispersão atmosférica estar muito bem caracterizado ao nível das principais fontes emissoras existentes (o local em estudo é constituído maioritariamente por zonas habitacionais e estabelecimentos comerciais), adotou-se uma atitude conservativa dado que ainda se teve em consideração um valor de fundo a acrescer aos valores estimados.

De acordo com os dados obtidos na situação atual, com exceção do NO₂, ocorre o cumprimento dos valores limite impostos para os poluentes CO, PM10 e PM2,5. No entanto, ressalva-se que os incumprimentos observados ao nível do NO₂ (apenas com a aplicação do fator F2 mais conservativo, em termos horários, e sem e com a aplicação do fator F2 mais conservativo, em termos anuais), e conseqüente afetação de recetores sensíveis, são causados, exclusivamente, pelas vias sem abrangência pelo estudo de tráfego elaborado no âmbito do projeto. Ou seja, se fossem consideradas apenas as emissões associadas diretamente ao projeto em avaliação, não se iriam observar incumprimentos aos valores limite estabelecidos legalmente ao nível do NO₂ (mesmo perante a aplicação do fator F2 mais conservativo).

Posteriormente, foram estimadas as emissões atmosféricas para a situação futura sem implementação do projeto e para a situação futura com implementação do projeto. Com vista a efetuar uma comparação entre as situações adotadas, apresentou-se a variação das emissões atmosféricas determinadas na situação futura sem implementação do projeto face à situação atual e face à situação futura com implementação do projeto, respetivamente, tal como é evidente na Tabela 1 e Tabela 2.

Tabela 1 – Comparação das emissões de NO₂ e PM10, determinados para a situação futura sem implementação do projeto, face à situação atual

Emissões situação atual (ton-ano ⁻¹)	Emissões situação futura sem implementação do projeto (ton-ano ⁻¹)	Varição Emissões (%)
---	---	----------------------

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
consultores

NO ₂	PM10	NO ₂	PM10	NO ₂	PM10
149,54	11,01	80,27	3,15	-46,3%	-71,4%

Tabela 2 – Comparação das emissões de NO₂ e PM10, determinados para a situação futura sem implementação do projeto, face à situação futura com implementação do projeto

Emissões situação futura com implementação do projeto (ton-ano ⁻¹)		Emissões situação futura sem implementação do projeto (ton-ano ⁻¹)		Variação Emissões (%)	
NO ₂	PM10	NO ₂	PM10	NO ₂	PM10
115,26	5,23	80,27	3,15	-30,4%	-39,7%

Concluiu-se que sem a implementação do projeto na situação futura, mesmo com o aumento do volume de tráfego rodoviário previsto, de acordo com as respetivas projeções, observa-se uma redução das emissões de NO₂ e PM10, face à situação atual, evidenciando a influência positiva da atualização da frota para veículos mais recentes e, conseqüentemente, menos poluentes, promovendo a melhoria da qualidade do ar local.

Comparando as emissões estimadas na situação futura, não se observam diferenças tão significativas, dado que a atualização da frota para veículos mais recentes foi adotada nos dois cenários (sem e com implementação do projeto). No entanto, as emissões determinadas na situação futura com implementação do projeto são superiores às determinadas na situação futura sem implementação do projeto, devido à alteração da rede viária e do aumento do volume de tráfego considerado.

Apesar de ocorrerem alterações ao nível da rede viária considerada na situação futura com implementação do projeto face à situação futura sem implementação do projeto, a maior contribuição para as emissões associadas ao tráfego rodoviário, continuam a ser vias sem abrangência pelo estudo de tráfego elaborado no âmbito do projeto (A5, A2 e IP7 e vias municipais).

De acordo com os dados obtidos na situação futura, com implementação do projeto, tal como observado na situação atual, ou seja, sem efeito direto do projeto, apenas se verificam ultrapassagens para o poluente NO₂ (apenas com a aplicação do fator F2 mais conservativo, em termos horários, e sem e com a aplicação do fator F2 mais conservativo, em termos anuais), e conseqüente afetação de recetores sensíveis, causados, exclusivamente, pelas vias sem abrangência pelo estudo de tráfego.

A aplicação do fator F2 não é de todo desvalorizada. Na análise efetuada, apenas se ressalva que os incumprimentos não ocorreriam caso se considerassem apenas as emissões das vias com abrangência pelo projeto. Mais, ao nível das PM10 não se compreende a afirmação efetuada no documento "não são valorizadas as estimativas de valores de NO₂ superiores ao permitido por lei, nem de partículas PM10 quando se aplica o fator de cobertura 2" dado que não se observam, nem na situação atual nem na situação futura com implementação do projeto, incumprimentos para este poluente, sem e com a aplicação do fator F2, e, conseqüentemente, a afetação de recetores sensíveis.

Por fim, e no que diz respeito à consideração da renovação da frota automóvel, sabe-se que, de acordo com os objetos e políticas da União Europeia, com vista ao combate às alterações climáticas, encontra-se estabelecida a meta de redução das emissões para a atmosfera, com o objetivo final da neutralidade climática até 2050. Ao nível da frota automóvel, tem-se verificado a preocupação na aposta de combustíveis alternativos (eletricidade, hidrogénio, ...) com vista à substituição de combustíveis fósseis nos transportes, o que ajuda a descarbonizar este setor. Existe ainda a possibilidade de utilização de combustíveis renováveis, como é caso dos biocombustíveis, ou combustíveis de baixo carbono à base de gás natural. Face a esta evolução que se vai observando e com metas legais bem estabelecidas, é justificável a consideração da renovação do parque automóvel e a introdução de novas tecnologias com menores emissões de poluentes atmosféricos. Seria penalizador e não representativo da realidade se fosse considerado, na situação futura, a manutenção da frota automóvel observada nos dias de hoje.

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
consultores

EFEITO PREVISTO, LDA.

Júlio de Jesus
consultores

3. CONCLUSÃO

Sem prejuízo de algumas das questões levantadas pelo referido documento serem manifestamente desprovidas de razão e fundamento técnico, como ficou demonstrado, outras questões existem que, de facto, podem ter sustentação e, por isso, são merecedoras de atenção. A preocupação em dar resposta ao documento e em fazer chegar informação à CCDR-LVT tem a ver com a postura adotada desde o início deste processo e que se baseia em diálogo e em transparência. Não permitir que ideias erradas e preconceitos se cristalizem como verdade, por um lado, e contribuir para esclarecer e clarificar, oferecendo evidência ou informação que permita avaliar objetivamente o projeto e os seus impactes, foi um objetivo desde a primeira hora. Ao tratar de responder a este documento, porventura, ter-se-ão dado também respostas a outros eventuais comentários e contributos remetidos à Autoridade de AIA.

Lisboa 10 de novembro de 2023

O Vice-Presidente

José Manuel Alho