

**Aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental  
Parecer da Autoridade de AIA**

<b>Identificação</b>	
<b>Designação do Projeto</b>	Ramal de Alfarelos ou Linha do Oeste – PF18 – Duplicação do troço Verride/Marujal, no ramal de Alfarelos e eliminação de constrangimentos na estação do Lourçal, na linha do Oeste
<b>Tipologia de Projeto</b>	Anexo II, ponto 10, alínea c) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 11/2023, de 10 de fevereiro.
<b>Localização (freguesia e concelho)</b>	Freguesia de Carriço, Concelho de Pombal e União de Freguesias de Abrunheira, Verride e Vila Nova da Barca, Concelho de Montemor-o-Velho
<b>Afetação de áreas sensíveis</b> (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)	Não são afetadas áreas sensíveis, definidas nos termos do disposto na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 11/2023, de 10 de fevereiro
<b>Proponente</b>	Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A)
<b>Entidade licenciadora</b>	Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A)
<b>Autoridade de AIA</b>	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

<b>Parecer</b>	Projeto não suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, pelo que se entende que não deve ser sujeito a procedimento de avaliação de impacte ambiental. Devem, no entanto, ser acauteladas as medidas propostas na documentação apresentada pelo proponente e no presente parecer, as quais devem ser incluídas na licença ou autorização a emitir pela entidade licenciadora ou competente para a autorização do projeto.
----------------	---

<b>Data de emissão</b>	12 de maio de 2023
------------------------	--------------------

<b>Breve descrição do projeto</b>
O projeto em análise constitui parte integrante do projeto de modernização da Linha do Oeste, inserido no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+) e que visa eliminar constrangimentos de capacidade e potenciar as condições de exploração, num contexto de melhoria das condições de segurança e viabilidade do sistema ferroviário. O projeto irá assim potenciar o reforço da competitividade do setor ferroviário ao nível regional, através da melhoria das condições de mobilidade de mercadorias ao longo da região Oeste e do aumento da sua integração na rede ferroviária nacional por via de melhores ligações ao restante território nacional e a Espanha, aos portos de Lisboa e Figueira da Foz, às principais indústrias e à região da Grande Lisboa.

Este projeto contribuirá para a criação de uma redundância à Linha do Norte, melhorando o atual modelo de exploração, através do aumento de velocidades comerciais e do aumento de capacidade da infraestrutura.

Dentro deste contexto, o projeto consiste na fixação do traçado dotando-o de condições homogéneas de exploração, eliminando constrangimentos de capacidade e potenciando as condições de exploração.

As intervenções previstas localizam-se em dois pontos distintos da Linha do Oeste, nomeadamente, num Subtroço do ramal de Alfarelos e na estação do Louriçal. A duplicação do Subtroço Verride Marujal, em cerca de 3,4 km localiza-se entre os km 213+361 e 216+828 do ramal de Alfarelos, enquanto a estação do Louriçal se localiza ao km 191+918 da linha do Oeste.

Os trabalhos a desenvolver no âmbito deste projeto serão os seguintes:

#### Verride / Marujal

- Duplicação e eletrificação do troço Verride / Marujal localizado no Ramal de Alfarelos para permitir o cruzamento / resguardo de comboios com 750m de comprimento.

#### Estação do Louriçal

- Aumento do comprimento útil das Linhas VI, IIR e IVR para 500m de comprimento.
- A acessibilidade pedonal e respetiva iluminação ao longo de todo o prolongamento do feixe das linhas VI, IIR e IVR e circuito de iluminação existente, assim como a extensão da rede de combate a incêndios enterrada atual.

### **Resumo do procedimento e fundamentação da decisão**

Nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, foi solicitada pronúncia da APA, ao abrigo do artigo 3.º do referido diploma, sobre a aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao projeto em apreço.

O projeto em causa constitui-se como uma alteração de um projeto já autorizado e executado, enquadrado no n.º 10, alínea c), do Anexo II do referido diploma, que se reporta à “*Construção de vias férreas e instalações de transbordo intermodal e de terminais intermodais (não incluídos no anexo I)*”. Tratando-se de um projeto que não foi anteriormente sujeito a AIA, importa aferir a aplicabilidade do disposto na alínea b), do n.º 4 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

Nesse sentido, procedeu esta Agência à apreciação prévia do projeto, nos termos do artigo 3.º do mesmo diploma, consubstanciando o presente documento o parecer a emitir ao abrigo do n.º 4 do referido artigo.

Face ao tipo de intervenção prevista e às características da área atravessada, e para melhor suportar a sua pronúncia, esta Agência entendeu consultar, além dos seus serviços internos relevantes, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro (CCDR – Centro).

Da análise efetuada, verifica-se que a pretensão é compatível com as disposições constantes do regulamento do Plano Diretor Municipal (PDM) de Montemor-o-Velho, em áreas afetadas a solo rural classificado como “espaços agrícolas de produção tipo II” e Estrutura Ecológica Municipal, sendo-lhe aplicável os artigos 15.º e 77.º do referido regulamento.

As intervenções em áreas de Reserva Ecológica Nacional (REN) têm enquadramento na alínea o) do Item II do Anexo II do respetivo regime jurídico, estando isentas de comunicação prévia nas tipologias “leitos e margens dos cursos de água”, “áreas estratégicas de infiltração e de proteção e recarga de aquíferos” e “zonas ameaçadas pelas cheias”. Tendo em conta as medidas de minimização propostas pelo proponente, quer em fase prévia, quer em fase de construção, não se perspetiva que seja significativamente afetada a estabilidade ou o equilíbrio ecológico do sistema biofísico e dos valores naturais em presença, principalmente no que se refere à salvaguarda das funções das áreas de REN afetadas, definidas no n.º 4

da alínea a) e no n.º 3 da alínea d) da secção II, e no n.º 3 da alínea c) da secção III, todas do Anexo I do regime jurídico da REN.

Especificamente no que se refere à eliminação de constrangimentos na estação do Louriçal, verifica-se que as disposições do Regulamento da 1ª Revisão do PDM de Pombal não obstam, *à priori*, à concretização das intervenções previstas, desde que obtido da Câmara Municipal de Pombal o reconhecimento a que se refere o n.º 1 do artigo 124.º do Regulamento do PDM.

Acresce que a pretensão interfere com solos de Reserva Agrícola Nacional (RAN), com linhas elétricas de média e alta tensão e com o Aproveitamento Hidroagrícola do Baixo Mondego, devendo ser obtido o parecer das entidades competentes nestas matérias, respetivamente, Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional do Centro (ERRANC), Infraestruturas de Portugal (IP), E-REDES – Distribuição de Eletricidade, S.A e Direção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR).

Refira-se também que o projeto interfere com domínio hídrico. No entanto, tratando-se essencialmente de um projeto de duplicação de uma linha já existente (troço Verride Marujal) em cerca 3,4 km e do prolongamento de cerca 150 m de linhas da estação de Louriçal, com intervenções reduzidas ao nível de alteração do uso do solo e da drenagem, os impactes associados à exploração do projeto serão semelhantes aos que ocorrem atualmente. Quanto aos impactes associados à fase de construção, os mesmos são minimizáveis através da adoção das medidas propostas.

Na memória descritiva do projeto é referido que o projeto contemplou um estudo hidrológico das bacias hidrográficas existentes e o estudo hidráulico das obras associadas a essas bacias, onde são apresentadas soluções de beneficiação das estruturas e dos dispositivos do sistema de drenagem superficial e profundo das vias-férrreas existentes, englobando a caracterização e estado de conservação e do funcionamento hidráulico da rede de drenagem longitudinal e transversal, onde foram considerados tempos de retorno de T=20 anos e T=100 anos. Sem prejuízo, considera-se relevante alertar que o traçado do troço Verride/ Marujal encontra-se numa zona ameaçada por cheias.

Na documentação apresentada é também referido que, segundo o Plano de Gestão dos Riscos de Inundações (PGRI) 2016-2021, o projeto não atravessa nenhuma zona com risco potencial significativo de inundação. Salienta-se, contudo, que no 2.º ciclo do PGRI este troço integra, embora no limite, a área de risco potencial significativo de inundação (ARPSI) 'Coimbra-Estuário do Mondego', pelo que deve ser acautelada a possibilidade de inundação em condições hidrológicas extremas.

Face ao exposto, tendo em consideração a análise desenvolvida e dadas as características do projeto e do local onde se desenvolve, considera-se que o mesmo não é suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, desde que implementadas as medidas enunciadas no presente parecer e na documentação apresentada pelo proponente. Assim, entende-se não ser aplicável ao projeto o disposto no artigo 1.º, n.º 4, alínea b) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro.

### Condições para licenciamento ou autorização do projeto

#### Em fase prévia ao licenciamento

1. Deve ser assegurada a pronúncia das entidades com competência ao nível das servidões e restrições de utilidade pública em presença, nomeadamente, a Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional do Centro (ERRANC), a Infraestruturas de Portugal (IP), a E-REDES – Distribuição de Eletricidade, S.A. e a Direção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR).