

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

Identificação	
<b>Designação do Projeto</b>	Adequação do Layout da Estação da Pampilhosa (Fase2 – Linha do Norte)
<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 152-B/2017, de 11 de dezembro.
<b>Localização (freguesia e concelho)</b>	Freguesia de Pampilhosa, Concelho de Mealhada
<b>Afetação de áreas sensíveis (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)</b>	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
<b>Proponente</b>	Infraestruturas de Portugal, S.A.
<b>Entidade licenciadora</b>	Infraestruturas de Portugal, 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, bem como as medidas elencadas no presente documento, devendo as mesmas ser incluídas na licença ou autorização a emitir pela entidade licenciadora ou competente para a autorização do projeto.
----------------	---

<b>Data de emissão</b>	06 de maio de 2022
------------------------	--------------------

Breve descrição do projeto
<p>O projeto de adequação do <i>layout</i> da Estação da Pampilhosa (Fase 2 – Linha do Norte) insere-se no conjunto de ações necessárias à modernização da Linha da Beira Alta, entre a estação da Pampilhosa, onde se articula com a Linha do Norte, e Vilar Formoso para a sua integração no denominado Corredor Internacional Norte. Este corredor é um dos projetos prioritários definidos no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+), aprovado em Conselho de Ministros e publicado em Diário da República ao abrigo da Resolução de Conselho de Ministros n.º 61-A/2015, de 20 de agosto.</p> <p>O Corredor Internacional Norte integrará o Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes que constitui a ligação ferroviária prevista pela União Europeia para a articulação dos portos marítimos da fachada atlântica com o restante território europeu.</p> <p>A adequação do <i>layout</i> da Estação da Pampilhosa realiza-se em complemento a outras intervenções contíguas aos seus limites de intervenção, seja na Linha do Norte, seja na Linha da Beira Alta, dividindo-se em duas fases: a Fase 1 já concretizada e que incidiu na parte da estação de onde deriva a Linha da Beira</p>

Alta, com intervenções integralmente em área do Domínio Público Ferroviário (DPF); e a presente Fase 2 que incide predominantemente num troço da Linha do Norte por renovar, entre o pk 230+300 e o pk 233+505. De referir que, entre 2018 e 2020 e ao abrigo do disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, esta Agência analisou e emitiu pronúncia sobre um conjunto de projetos de modernização de vários troços da Linha da Beira Alta, tendo nesse contexto sido aferida a necessidade ou não de sujeição a procedimento de AIA.

O atual projeto de adequação do *layout* da Estação da Pampilhosa ficará, essencialmente, localizado dentro do DPF existente, com exceção de pequenos troços muito localizados e numa área de cerca de 0.5 ha. Além das intervenções das linhas da Linha do Norte, serão ainda realizadas outras intervenções conexas, como o alargamento do pontão do Canedo (vala de drenagem) para inserção de uma nova linha de manobras, a substituição de uma passagem hidráulica ao pk 230+755, a construção da nova Linha MT1, a construção de uma nova passagem superior de peões, a remodelação das plataformas de passageiros e o assentamento de superestrutura de via e eletrificação das Linhas VIII, IX, X e MI, no feixe da estação do lado da Linha da Beira Alta, cujos trabalhos de execução da plataforma e de via e drenagem integraram a anterior Fase 1. Está prevista a demolição da passagem superior pedonal a sul do edifício da Estação da Pampilhosa e edificado em ruínas cerca do pk 230+900.

A fase de construção tem uma duração expectável de 15 meses e prevê-se que ocorra de forma faseada para minimizar as interferências com a operação da Linha do Norte.

#### Resumo do procedimento e fundamentação da decisão

Nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, 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.

A Estação da Pampilhosa corresponde à tipologia de projeto prevista no n.º 10, alínea c) no anexo II do referido diploma, a qual se reporta à “Construção de vias férreas e instalações de transbordo intermodal e de terminais intermodais (não incluídos no anexo I)”. O projeto de adequação do *layout* da estação constitui-se assim como uma alteração de um projeto já autorizado e executado, enquadrado numa tipologia do anexo II e que não foi anteriormente sujeito a AIA, pelo que deve ser verificado 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.

De acordo com a documentação apresentada, os estudos referentes a esta modernização tiveram início em 2017, no âmbito do projeto da “Concordância entre a Linha da Beira Alta e a Linha do Norte e Adequação do *Layout* da Estação da Pampilhosa”, que criando uma ligação direta entre a Linha do Norte evita as atuais manobras de reversão dos comboios na Estação da Pampilhosa necessárias a essa ligação. Decorrente desta situação, torna-se necessária a reorganização do *layout da* Estação da Pampilhosa.

Da análise efetuada destaca-se o facto de o projeto corresponder a uma intervenção muito localizada, num troço que não interseja qualquer área com interesse para a conservação da natureza. As áreas com estatuto de conservação mais próximas são, a cerca de 15 km para noroeste, o sítio Ria de Aveiro (PTCON0061) e, a cerca de 20 km para sudoeste, o sítio Paul de Arzila (PTCON0005).

Verifica-se, contudo, a existência de um corredor ecológico definido no Plano Regional de Ordenamento Florestal Centro Litoral (PROF CL), no qual se insere já a Linha do Norte. Neste contexto, deve ser consultado o Instituto de Conservação da Natureza e Florestas, no sentido de aferir de eventuais obrigações que daí possam decorrer.

De referir ainda o reposicionamento da vala de drenagem do Ribeiro do Canedo, que existe do lado nascente contíguo à Linha do Norte, ação que carecerá de obtenção do respetivo Título de Utilização de Recursos Hídricos.

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 na documentação apresentada pelo proponente bem como as medidas elencadas no presente documento. 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, na sua atual redação.

### Condições para licenciamento ou autorização do projeto

#### Previamente ao licenciamento ou autorização do projeto

1. Obter o Título de Utilização de Recursos Hídricos (TURH).
2. Obter parecer do Instituto de Conservação da Natureza e Florestas (ICNF) face à existência de um corredor ecológico, definido no Plano Regional de Ordenamento Florestal Centro Litoral (PROF CL).