

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto n.º 19/2008

de 1 de Julho

Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 13/2008, de 22 de Janeiro, o Governo homologou o relatório do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I. P. (LNEC), sobre a análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa (NAL) na zona da OTA e na zona do Campo de Tiro de Alcochete, adoptando, em termos gerais, as respectivas conclusões e recomendações.

Em consequência, a mesma resolução do Conselho de Ministros aprovou, preliminarmente, a localização do NAL na zona do Campo de Tiro de Alcochete, sem prejuízo das conclusões da avaliação ambiental estratégica e das consultas públicas e institucionais necessárias à tomada de decisão final.

A referida resolução do Conselho de Ministros mandata, ainda, os Ministros das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional para proporem ao Governo a adopção das medidas preventivas adequadas à salvaguarda das decisões, por aquela via, tomadas.

Torna-se, agora, absolutamente necessário, face ao risco real de ocorrência de alterações ao uso do território nas áreas identificadas no relatório do LNEC, bem como da emissão de licenças ou autorizações que possam comprometer a concretização de um empreendimento desta relevância para o País, estabelecer medidas preventivas que salvaguardem as condições necessárias ao planeamento, construção, operação e futuras expansões do NAL, das actividades que lhe estão associadas, e das respectivas acessibilidades, tanto ferroviárias como rodoviárias, tendo ainda em conta a necessidade de salvaguarda de um ade-

quado ordenamento do território e uma efectiva protecção do ambiente.

De facto, a concretização de um empreendimento desta relevância deve ser efectuada em condições que permitam um adequado planeamento não só da própria infra-estrutura aeroportuária como também de outras infra-estruturas e actividades associadas, complementares ou conexas, por forma a maximizar a sua contribuição para o desenvolvimento económico e social do País.

Além disso, tratando-se de uma infra-estrutura de reconhecido interesse público nacional, os prejuízos resultantes da prática dos actos acima referidos são social e economicamente mais relevantes que os danos que das medidas preventivas ora estabelecidas poderão eventualmente resultar para os particulares.

É de salientar, ainda, que o relatório do LNEC alerta para a necessidade de serem adoptadas medidas rígidas de controlo do uso do solo, recomendando, entre outras:

i) Não permitir qualquer intervenção urbanística ou construções que não sejam de estrito uso agrícola num raio de 20 km-25 km, além da área do aeroporto e respectiva área complementar;

ii) Deve ser dada particular atenção ao controlo de áreas de pequenas explorações agrícolas muito frágeis a pressões urbanísticas, como, a título exemplificativo, as resultantes da antiga Colónia Agrícola de Pegões.

Como se compreende, a construção do NAL no Campo de Tiro de Alcochete gera, inevitavelmente, dinâmicas territoriais que abrangem áreas bastante extensas.

Tendo presente este facto, importa criar as condições para que, desde já e no futuro imediato, possam decorrer as necessárias acções de reflexão e de planeamento sobre uma área alargada, com a finalidade de encontrar o modelo de actuação mais conforme com os objectivos que se pretendem alcançar, de modo a preparar o território envolvente ao NAL para receber as mais-valias dele decorrentes e a evitar a expectável dinâmica de alteração da propriedade fundiária numa área de grande valor ambiental.

Por outro lado, o estudo do LNEC recomenda ainda uma rápida revisão dos instrumentos de gestão territorial e a adopção de uma forte disciplina de ordenamento.

Neste âmbito, é importante referir que, em termos de planeamento regional, estão já em curso os primeiros trabalhos que permitam enquadrar devidamente a alteração da localização do NAL no Plano Regional do Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, estando também já equacionada a sua incorporação no Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo, já em curso.

Todavia, enquanto não for estabelecido este enquadramento em termos de planeamento regional e devidamente transpostas as suas orientações para os instrumentos de gestão territorial que regulam a ocupação do solo, importa acautelar a ocorrência de acções ou actividades que ponham em causa o correcto ordenamento do território e que permitam orientar as mais-valias geradas pela localização do NAL.

Neste sentido, considerando que as medidas preventivas devem abranger apenas a área e as acções que acautelem

devidamente a delapidação do recurso solo, definiu-se uma área com um raio de 25 km a partir da localização do NAL, onde se espera que sejam mais significativas as relações a estabelecer com a infra-estrutura, na qual se pretende precaver o surgimento de novos espaços urbanos, ou de características urbanas, bem como de outras áreas para habitação, comércio, serviços, indústria, logística e armazenagem.

Nestes termos, é indispensável o recurso a instrumentos jurídicos preventivos da ocupação, uso e transformação dos solos sujeitando a área de implantação do novo aeroporto de Lisboa e as que com ela são confinantes, identificadas e delimitadas nos anexos ao presente decreto, a um regime de medidas preventivas.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 794/76, de 5 de Novembro, em cumprimento do preceituado no n.º 5 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 13/2008, de 22 de Janeiro, e nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Medidas preventivas

1 — O presente decreto estabelece medidas preventivas nas áreas destinadas à implantação do novo aeroporto de Lisboa (NAL), compreendendo o Campo de Tiro de Alcochete e uma área envolvente num raio de 25 km, assinalada na planta identificada no anexo I do presente decreto, que dele faz parte integrante, abrangendo os concelhos de Salvaterra de Magos, Coruche, Benavente, Montijo, Alcochete, Montemor-o-Novo, Vendas Novas, Palmela, Setúbal, Moita e Vila Franca de Xira.

2 — As medidas preventivas estabelecidas no presente decreto destinam-se a evitar a alteração das circunstâncias e condições existentes, com vista a garantir as condições necessárias ao planeamento, execução e operação do NAL, respectivos acessos, e actividades complementares, conexas ou acessórias, bem como a acautelar condições para um correcto ordenamento do território e uma efectiva protecção do ambiente.

3 — As medidas preventivas consistem na proibição, ou na sujeição a parecer obrigatório e vinculativo das entidades adiante indicadas, consoante o que for definido no presente decreto, dos seguintes actos ou actividades:

a) Criação de novos núcleos populacionais, nomeadamente turísticos, incluindo operações de loteamento e obras de urbanização;

b) Construção, reconstrução ou ampliação de edifícios, ou outras instalações, incluindo torres e mastros, abrangendo novas instalações ou alterações das já existentes, bem como equipamentos e infra-estruturas de serviços, nomeadamente de energia eléctrica e de telecomunicações;

c) Instalação de explorações de qualquer natureza ou ampliação das existentes;

d) Alterações importantes por qualquer meio à configuração geral do terreno, incluindo a abertura de novas vias de comunicação e acessos, bem como aterros e escavações;

e) Derrube ou plantação de árvores em maciço;

f) Destruição do solo vivo e do coberto vegetal;

g) Instalação de redes de comunicações (móveis ou fixas);

h) Estabelecimento de servidões de protecção a quaisquer actividades, sistemas, equipamentos ou infra-estruturas.

4 — As entidades com competência para emitir pareceres prévios vinculativos, nos termos do presente decreto, são, consoante os casos, a ANA, S. A., a entidade competente do Ministério da Defesa Nacional, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, a Agência Portuguesa do Ambiente e o Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I. P.

5 — Os pareceres devem ser solicitados directamente às entidades competentes por intermédio das entidades licenciadoras ou competentes para a autorização ou, sempre que o acto ou operação pretendida não estejam sujeitos a prévio controlo administrativo, directamente pela entidade interessada.

6 — Os pareceres são emitidos no prazo de 30 dias úteis contados da recepção do pedido, pela entidade competente para a sua emissão, considerando-se haver concordância desta entidade com a pretensão formulada se os respectivos pareceres não forem emitidos dentro daquele prazo.

7 — Os pareceres são obrigatórios e vinculativos, implicando, se desfavoráveis, a não concessão da licença ou autorização necessária à execução das obras ou trabalhos ou a não realização dos actos ou actividades requeridas nas áreas designadas neste decreto.

8 — Os pareceres podem condicionar os termos da concessão de autorização para a prática de quaisquer dos actos ou actividades indicadas, de acordo com o interesse público a defender.

9 — Ficam excluídas do âmbito de aplicação das presentes medidas preventivas as acções validamente autorizadas antes da sua entrada em vigor, bem como aquelas em relação às quais exista já informação prévia favorável.

Artigo 2.º

Subdivisão das áreas

1 — A área abrangida por medidas preventivas encontra-se subdividida nas zonas de 1 a 10, assinaladas na planta constante do anexo I do presente decreto e delimitadas no quadro constante do anexo II, que faz parte integrante do presente decreto.

2 — Nas zonas de 1 a 9 sempre que se verifique sobreposição de zonas são aplicadas as condicionantes mais restritivas, sendo cumulativos os pareceres a solicitar.

3 — As coordenadas dos pontos indicados nos anexos do presente decreto referem-se ao Sistema de Referência Oficial ETRS89/Portugal TM06 (EPSG-3763), sendo as respectivas cotas indicadas nos anexos do presente decreto absolutas e referenciadas ao Datum Altimétrico de Cascais.

Artigo 3.º

Zonas 1 e 1-A

1 — Na área identificada como zona 1 e que constitui o perímetro do NAL são interditos quaisquer dos actos previstos no n.º 3 do artigo 1.º

2 — Na área identificada como zona 1-A, destinada à instalação de actividades conexas, complementares ou acessórias à actividade aeroportuária, assim como de *interfaces* entre modos de transporte, são interditos os actos previstos na alínea *a*) do n.º 3 do artigo 1.º

3 — Os actos previstos nas alíneas *b*) a *h*) ficam sujeitos a parecer vinculativo da ANA, S. A.

4 — Nas áreas da zona 1-A localizadas em sobreposição ao Campo de Tiro de Alcochete e à respectiva servidão militar e até à desactivação e reactivação daquela infra-estrutura compete também à entidade competente do Ministério da Defesa Nacional emitir parecer vinculativo sobre os actos referidos no número anterior.

Artigo 4.º

Zonas 2 a 9

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 6.º, nas áreas identificadas como zonas de 2 a 9, a abertura de novas vias de comunicação e acessos em áreas exteriores a perímetros urbanos, a que se refere a alínea *d*) do n.º 3 do artigo 1.º, fica dependente de parecer vinculativo da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo.

2 — Nas áreas identificadas como zona 2, os actos e as actividades previstas no n.º 3 do artigo 1.º encontram-se dependentes de parecer favorável a emitir:

a) Pela ANA, S. A., nas situações identificadas nas alíneas *a*) a *d*) e *g*) e *h*) do referido número;

b) Pela Agência Portuguesa do Ambiente nas situações identificadas nas alíneas *a*) e *b*) do referido número.

3 — Nas áreas identificadas como zonas 8, 8-A e 9, os actos e as actividades previstas no n.º 3 do artigo 1.º encontram-se dependentes de parecer vinculativo a emitir:

a) Pela ANA, S. A., e pelo Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I. P., nas situações identificadas nas alíneas *a*) a *d*) do referido número;

b) Pelo Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I. P., nas situações identificadas nas alíneas *e*) a *h*) do referido número.

4 — Nas áreas identificadas como zonas 3 (A e B), 4 (A e B), 5 (A, B, C, D, E, F, G, H, I e J), 6 (A e B) e 7 (A, B e C), os actos e as actividades previstos nas alíneas *a*) a *e*) e *g*) e *h*) do n.º 3 do artigo 1.º encontram-se dependentes de parecer vinculativo da ANA, S. A.

5 — Na zona 10, onde se incluem as zonas de 2 a 9, os actos e actividades previstos nas alíneas *e*) e *f*) do n.º 3 do artigo 1.º são apenas permitidos para o desenvolvimento das actividades agrícolas e florestais, ficando sujeitos a parecer da câmara municipal respectiva e das entidades que nos termos dos números anteriores devam emitir parecer.

6 — Até à desactivação e reactivação do Campo de Tiro de Alcochete, ficam também dependentes de parecer vinculativo da entidade competente do Ministério da Defesa Nacional os actos e actividades previstos no n.º 3 do artigo 1.º, a desenvolver nas áreas que se sobrepõem àquela infra-estrutura e respectiva servidão militar.

Artigo 5.º

Interdições

1 — Na área identificada como zona 10, onde se incluem as zonas de 2 a 9, são interditas, em solo rural, a criação de novos núcleos populacionais, nomeadamente turísticos, incluindo operações de loteamento e obras de urbanização, bem como a execução de obras de edificação, tal como previstas na alínea *b*) do n.º 3 do artigo 1.º

2 — Na área identificada como zona 10, onde se incluem as zonas de 2 a 9, é ainda interdita a realização de novas operações de loteamento turístico em perímetros urbanos especificamente vocacionadas ao uso turístico em planos municipais de ordenamento do território.

3 — Excepcionam-se do regime de interdição previsto no n.º 1 a construção de edifícios de apoio que se destinem ao uso agrícola, florestal, aquícola e a explorações de recursos naturais, a construção de edifícios de apoio a empreendimentos de turismo de habitação e em espaço rural que aproveitem construções existentes e ainda unidades de actividades económicas em áreas expressamente identificadas em plano municipal de ordenamento do território como de uso industrial.

4 — O disposto no número anterior não prejudica a eventual necessidade de parecer prévio prevista no presente decreto.

Artigo 6.º

Excepções

1 — O regime de interdição e condicionamentos que constituem medidas preventivas estabelecidas pelo presente decreto não se aplica às actividades desenvolvidas pela ANA, S. A., ou pela NAER, S. A., para a concretização do projecto NAL.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior e até à desactivação e reactivação do Campo de Tiro de Alcochete, as actividades desenvolvidas pela ANA, S. A., e pela NAER, S. A., nas áreas que se sobrepõem àquela infra-estrutura, e respectiva servidão militar, ficam dependentes da emissão de parecer favorável pela entidade competente do Ministério da Defesa Nacional.

3 — Fica apenas dependente de parecer vinculativo da ANA, S. A., a construção de infra-estruturas de interesse público, nomeadamente:

a) A construção, ampliação, requalificação e beneficiação de estradas que integram o Plano Rodoviário Nacional, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, na redacção que lhe foi conferida pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho, e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto;

b) A construção, ampliação, requalificação e beneficiação das vias de comunicação que constituam acessos rodoviários ou ferroviários ao NAL;

c) A realização de obras respeitantes à implantação da Rede de Alta Velocidade e da Plataforma Logística do Poceirão.

Artigo 7.º

Condicionantes

1 — Sem prejuízo dos objectivos que presidem às medidas preventivas estabelecidos no artigo 1.º, os quais

poderão determinar outras condicionantes a considerar pelas entidades emissoras de parecer, as principais condicionantes de natureza aeronáutica a considerar pela ANA, S. A., encontram-se indicadas no anexo II do presente decreto.

2 — As condicionantes a considerar pela Agência Portuguesa do Ambiente, na emissão de parecer respeitante à zona 2, são as decorrentes das restrições legais sobre emissões sonoras, não sendo admitidas quaisquer actividades que possam condicionar ou onerar a futura operacionalidade do aeroporto e ficando impedida a criação de zonas sensíveis, tal como legalmente definidas.

3 — Constitui, ainda, condicionante a considerar na emissão de parecer por parte das entidades previstas no presente decreto a salvaguarda dos corredores necessários à construção das infra-estruturas ferroviárias e rodoviárias de acesso ao NAL.

Artigo 8.º

Pareceres condicionados

1 — Podem ser emitidos pareceres favoráveis condicionados ao cumprimento das condições necessárias a garantir os objectivos previstos no presente decreto, as quais podem vir a constar de acordo a celebrar com o requerente.

2 — No caso de celebração de acordos ao abrigo do número anterior, deve ser fixado um período mínimo de funcionamento ou exploração, a validar pelo requerente, devendo ser efectuado o registo vincutivo dos seus limites de validade e transmissão do respectivo ónus em situações de permuta de entidades subscritoras dos acordos.

Artigo 9.º

Construções, instalações e actividades existentes

1 — As construções, instalações ou actividades localizadas no interior das áreas definidas como zonas de 1 a 9, existentes à data da entrada em vigor do presente decreto, com excepção das infra-estruturas militares do Campo de Tiro de Alcochete, até à sua desactivação ou reafecção, que sejam identificadas como elemento de penalização ou impeditivo da configuração do plano director do NAL até ao seu máximo desenvolvimento ou da respectiva operacionalidade e acessibilidades, ficam sujeitas a uma avaliação da viabilidade da sua permanência, a realizar pela ANA, S. A.

2 — Nas situações previstas no número anterior podem ser estabelecidos acordos pontuais, nos quais ficarão estabelecidos prazos de permanência e procedimentos a adoptar para a remoção das construções, instalações ou actividades em causa.

3 — Caso as entidades não cheguem a um acordo, nos termos do número anterior, ou esse acordo não seja viável, atendendo aos interesses que se pretendem salvaguardar, pode a ANA, S. A., promover a expropriação dos terrenos onde se encontrem localizadas as referidas construções, instalações ou a ser desenvolvidas as respectivas actividades, nos termos gerais previstos no Código das Expropriações, tendo em vista a sua remoção ou demolição.

4 — Até à desactivação ou reafecção do Campo de Tiro de Alcochete, a ANA, S. A., e a entidade competente

do Ministério da Defesa Nacional acordam, mediante protocolo, prazos de permanência e procedimentos a adoptar para a remoção das construções, instalações ou actividades ali instaladas ou desenvolvidas que sejam identificadas como elemento de penalização ou impeditivo da configuração do plano director do NAL até ao seu máximo desenvolvimento ou da respectiva operacionalidade e acessibilidades.

Artigo 10.º

Direito de preferência

1 — Para os efeitos previstos nos artigos 27.º e 28.º do Decreto-Lei n.º 794/76, de 5 de Novembro, em caso de transmissão a título oneroso entre particulares de terrenos ou edifícios situados nas áreas sujeitas às medidas constantes do presente decreto, é concedido o direito de preferência à ANA, S. A., relativamente às zonas de 1 a 9, observando-se o regime previsto no Decreto n.º 862/76, de 22 de Dezembro.

2 — A comunicação pelos particulares da transmissão a título oneroso sujeita a direito de preferência previsto no número anterior, nos termos dos artigos 2.º e 3.º do Decreto n.º 862/76, de 22 de Dezembro, é dirigida à ANA, S. A.

3 — É concedido direito de preferência aos municípios, nos termos previstos no n.º 1, relativamente a transmissões na área da zona 10 exterior às zonas de 1 a 9.

4 — A comunicação pelos particulares da transmissão a título oneroso sujeita a direito de preferência previsto no número anterior, nos termos dos artigos 2.º e 3.º do Decreto n.º 862/76, de 22 de Dezembro, é dirigida ao município onde se localizem os terrenos ou edifícios objecto de transmissão.

5 — Toda e qualquer transmissão a título oneroso entre particulares de terrenos ou edifícios situados nas áreas sujeitas às medidas constantes do presente decreto, localizados na área da zona 10, exterior às zonas de 1 a 9, deve ser comunicado pelos municípios à Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo.

Artigo 11.º

Fiscalização

1 — Sem prejuízo das competências de fiscalização das entidades licenciadoras, compete também às entidades emissoras dos pareceres previstos no presente decreto a fiscalização do seu cumprimento, bem como determinar ou solicitar embargos, demolições e demais actos previstos no artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 794/76, de 5 de Novembro, podendo cada uma das entidades exercer estas competências isoladamente.

2 — Nos casos em que a Agência Portuguesa do Ambiente emite parecer, as actividades referidas no número anterior são desenvolvidas pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, em colaboração com a Agência Portuguesa do Ambiente.

3 — As obras, os trabalhos ou outras intervenções realizadas com inobservância das normas previstas no presente decreto podem ser embargados e demolidos, bem como reposta a configuração do terreno, sem direito a qualquer indemnização, imputando-se os respectivos encargos ao infractor.

Artigo 12.º

Prazo de vigência

1 — As medidas preventivas ora decretadas vigoram pelo prazo de dois anos, podendo ser prorrogadas por prazo não superior a um ano, nos termos do n.º 1 do artigo 9.º do citado Decreto-Lei n.º 794/76, de 5 de Novembro.

2 — Sem prejuízo do prazo estabelecido no número anterior, as presentes medidas preventivas podem ser revogadas quando os instrumentos de gestão territorial aplicáveis à área salvaguardem o correcto ordenamento do território.

Artigo 13.º

Outros regimes legais

1 — Sem prejuízo do disposto no presente decreto, mantêm-se a obrigatoriedade de parecer de outras entidades ao abrigo de outros regimes legais, bem como as competências de licenciamento e autorização previstas em sede própria.

2 — Nas áreas abrangidas por servidões administrativas ou restrições de utilidade pública aplicam-se as disposições constantes do presente decreto, sem prejuízo dos respectivos regimes legais.

Artigo 14.º

Publicidade

Compete aos municípios abrangidos pela área sujeita a medidas preventivas dar publicidade à adopção das medi-

das previstas no presente decreto, através de editais a afixar nos paços do concelho, nas sedes das juntas de freguesia e por meio de aviso publicado num dos jornais diários mais lidos da região.

Artigo 15.º

Operações de natureza militar

O disposto no presente decreto não prejudica as operações de natureza militar desenvolvidas pelas Forças Armadas no Campo de Tiro de Alcochete, até à desactivação e reactivação desta infra-estrutura.

Artigo 16.º

Entrada em vigor

O presente decreto entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 8 de Maio de 2008. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira* — *Francisco Carlos da Graça Nunes Correia* — *Mário Lino Soares Correia*.

Assinado em 19 de Junho de 2008.

Publique-se.

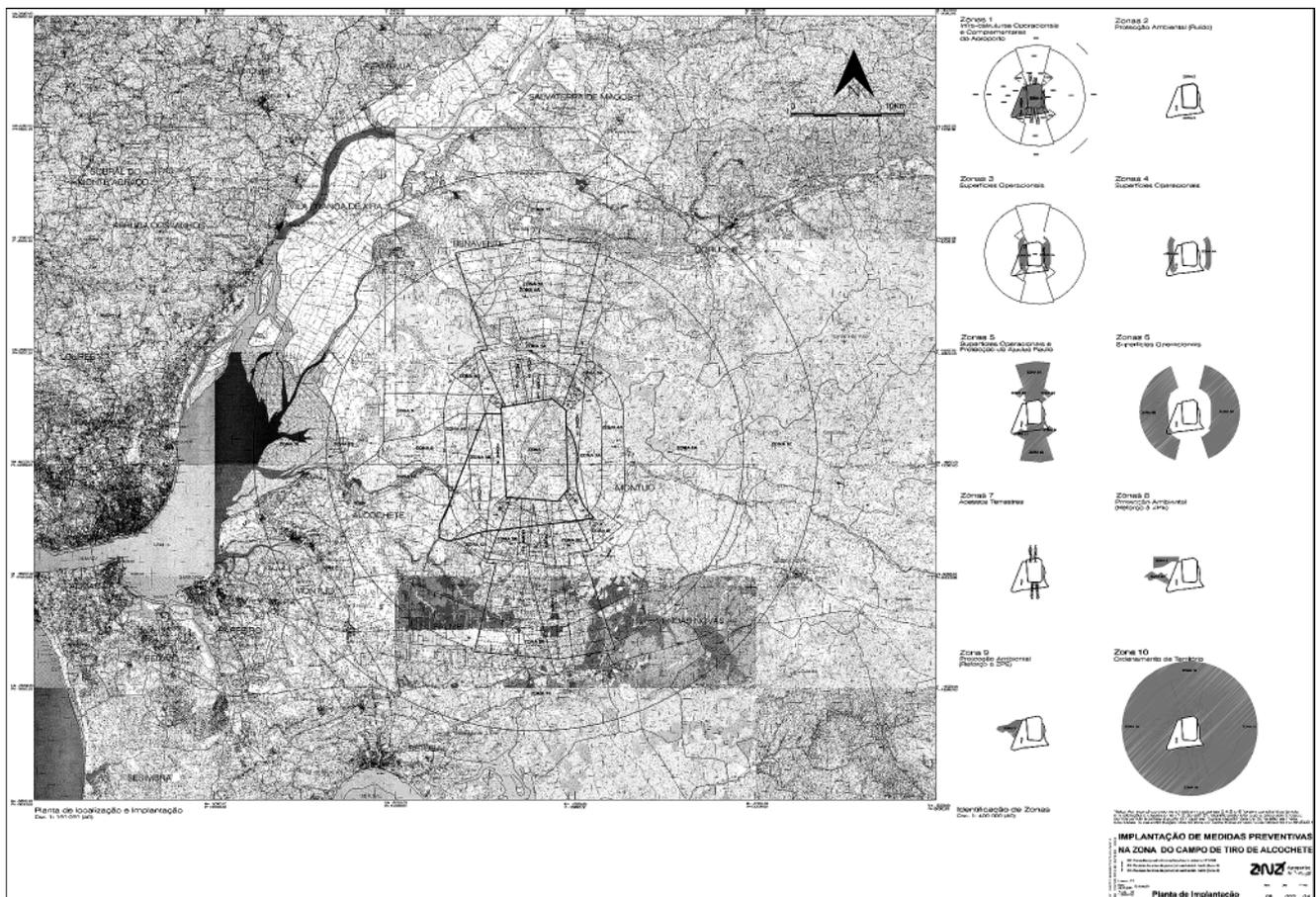
O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 23 de Junho de 2008.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

ANEXO I

(a que se refere o n.º 1 do artigo 1.º)



ANEXO II

(a que se refere o n.º 1 do artigo 2.º)

Quadro de identificação e caracterização das zonas e áreas sujeitas às medidas preventivas

Identificação e caracterização das zonas em que se subdividem as áreas propostas para sujeição a medidas preventivas

Identificação	Limites laterais	Condicionante
Zona 1 — aplicação do plano director (infra-estruturas operacionais).	<p>Área limitada pelas linhas que unem sucessivamente os seguintes pontos:</p> <p>M = -54570,68 P = -94964,05 M = -50056,14 P = -94176,49 M = -48804,14 P = -95199,58 M = -48647,02 P = -102254,37 M = -49534,12 P = -103366,87 M = -54098,86 P = -102958,88</p>	Zona reservada à construção das infra-estruturas operacionais da infra-estrutura aeroportuária.
Zona 1-A — aplicação do plano director (área destinada à construção e à instalação de actividades conexas, complementares ou acessórias à actividade aeroportuária, assim como de <i>interfaces</i> entre os outros modos de transporte e o do transporte aéreo) (infra-estruturas complementares).	<p>Área anexa à zona 1 e em que o limite exterior é definida pela linha que une os pontos:</p> <p>M = -54536,79 P = -95538,37 M = -56019,27 P = -95517,05 M = -58702,22 P = -102423,68 M = -59203,02 P = -103711,08 M = -59878,03 P = -105172,33 M = -59944,26 P = -105315,29 M = -59998,26 P = -105477,28 M = -60016,26 P = -105575,28 M = -60019,26 P = -105622,24 M = -60028,26 P = -105704,28 M = -60043,38 P = -106099,37 M = -60058,38 P = -106581,36 M = -59909,48 P = -106639,70 M = -59248,82 P = -106872,52 M = -58707,66 P = -106788,21 M = -58201,81 P = -106670,71 M = -57809,89 P = -106554,88 M = -57331,58 P = -106391,47 M = -56737,91 P = -106208,65 M = -56160,68 P = -106075,91 M = -55718,68 P = -106000,77 M = -55267,92 P = -105939,40 M = -54849,54 P = -105921,26 M = -53371,41 P = -105758,95 M = -48699,80 P = -105205,61 M = -47630,76 P = -105039,26 M = -46291,55 P = -104842,27 M = -46781,40 P = -104292,79 M = -47211,68 P = -103735,86 M = -47537,81 P = -103048,61 M = -47700,87 P = -102571,09 M = -47828,98 P = -102105,20 M = -47898,86 P = -101581,08 M = -47916,67 P = -101220,32 M = -47887,20 P = -100789,08 M = -47816,85 P = -99956,67 M = -47822,14 P = -99100,24 M = -47873,01 P = -98715,93 M = -47945,58 P = -98354,87 M = -48097,00 P = -97900,63 M = -48236,76 P = -97514,55 M = -48469,72 P = -97085,27 M = -48667,72 P = -96805,75 M = -48772,60 P = -96616,96 M = -48647,02 P = -102254,37 M = -49534,11 P = -103366,87 M = -54098,86 P = -102958,87</p>	Zona reservada a construções e à instalação de actividades conexas, complementares ou acessórias à actividade aeroportuária, assim como de <i>interfaces</i> entre os outros modos de transporte e o do transporte aéreo.
Zona 2 — protecção ambiental	<p>Área limitada pelos segmentos de recta que unem sucessivamente os seguintes pontos:</p> <p>M = -52189,80 P = -108812,05 M = -49718,54 P = -118874,15 M = -48134,17 P = -117800,49 M = -49225,40 P = -109077,00 M = -48593,88 P = -109133,45 M = -48490,07 P = -107972,40 M = -46246,10 P = -107580,98</p>	<p>Aplicação das restrições previstas na legislação do ruído.</p> <p>Prevenção de quaisquer situações que, em consequência da legislação sobre emissões sonoras, nacional e internacional, seja susceptível de originar situações de penalização à máxima exploração da infra-estrutura aeroportuária prevista para a sua máxima capacidade operacional.</p>

Identificação	Limites laterais	Condicionante
	M = -47706,53 P = -99207,75 M = -47087,70 P = -92284,31 M = -46777,97 P = -91536,14 M = -47000,95 P = -91313,88 M = -46855,89 P = -89691,19 M = -49406,27 P = -89463,21 M = -49600,18 P = -88351,53 M = -52825,04 P = -88914,04 M = -53505,96 P = -86868,36 M = -54675,72 P = -87011,16 M = -54629,81 P = -89228,85 M = -56971,82 P = -89637,31 M = -55247,43 P = -99522,96 M = -56047,15 P = -108467,22 M = -53650,06 P = -108681,53 M = -53617,74 P = -108866,84 M = -52926,27 P = -108746,23 M = -52189,80 P = -108812,05	
Zona 3-A — área de protecção com vista a assegurar o estabelecimento da superfície horizontal interior do futuro aeroporto (superfície operacional determinada pelo anexo 14 à Convenção sobre Transporte Internacional Civil — ICAO).	Área confinante com as zonas 1, 4-A, 5-A, 5-B, 5-C, 5-E, 5-G e 5-I e limitada pela linha definida pelos pontos: a): M = -47605,36 P = -105454,52 M = -48389,90 P = -103772,32 M = -47415,29 P = -102956,01 M = -48650,73 P = -102087,55 M = -48800,32 P = -95371,49 M = -47028,76 P = -93890,72 M = -48401,34 P = -92923,76 M = -48098,20 P = -92100,62 M = -47169,00 P = -92847,90 b) Pelos arcos: Com centro no ponto: M = -49675,76 P = -95965,00 com raio de 4000 m, delimitado pelos pontos: M = -47169,00 P = -92847,90 M = -45676,31 P = -95896,28 Com centro no ponto: M = -49579,44 P = -101564,35 com raio de 4000 m, delimitado pelos pontos: M = -45580,11 P = -101495,63 M = -46389,28 P = -103977,34 c) Pela tangente que une aqueles arcos; d) Pelo segmento que une os pontos: M = -46389,28 P = -103977,33 M = -47065,97 P = -104871,99 e) Pelo arco: Com centro no ponto: M = -50256,07 P = -102459,01 com raio de 4000 m, delimitado pelos pontos: M = -47065,97 P = -104871,99 M = -47605,36 P = -105454,52	Superfície horizontal situada à cota de 94 m. A cota máxima do elemento mais elevado de qualquer construção não pode ultrapassar a cota de 94 m (absolutos).
Zona 3-B — área de protecção com vista a assegurar o estabelecimento da superfície horizontal interior do futuro aeroporto (superfície operacional determinada pelo anexo 14 à Convenção sobre Transporte Internacional Civil — ICAO).	Área confinante com as zonas 1, 4-B, 5-A, 5-B, 5-D, 5-F, 5-H e 5-J e limitada pela linha definida pelos pontos: M = -55459,20 P = -92092,43 M = -54770,34 P = -93568,96 M = -55691,28 P = -94340,35 M = -54560,47 P = -95135,18	Superfície horizontal situada à cota de 94 m. A cota máxima do elemento mais elevado de qualquer construção não pode ultrapassar a cota de 94 m (absolutos).

Identificação	Limites laterais	Condicionante
	<p>M = -54108,70 P = -102792,00 M = -55163,42 P = -103673,62 M = -54181,47 P = -104365,34 M = -54744,64 P = -105894,43</p> <p>Pelos arcos:</p> <p>Com centro no ponto: M = -53227,24 P = -102193,44</p> <p>com raio de 4000 m, delimitado pelos pontos: M = -54744,64 P = -105894,43 M = -57219,53 P = -102444,45</p> <p>Com centro no ponto: M = -53.638,26 P = -95654,07</p> <p>com raio de 4000 m, delimitado pelos pontos: M = -57630,58 P = -95904,96 M = -55459,20 P = -92092,43</p> <p>Pela tangente que une aqueles arcos.</p>	
<p>Zona 4-A — área de protecção com vista a assegurar o estabelecimento da superfície cônica do futuro aeroporto (superfície operacional determinada pelo anexo 14 à Convenção sobre Transporte Internacional Civil — ICAO).</p>	<p>Área confinante com as zonas 3-A, 5-C, 5-I e 6-A limitada pelas linhas que unem sucessivamente os seguintes pontos:</p> <p>a) Arco com centro no ponto: M = -49675,77 P = -95965,00</p> <p>com raio de 6000 m, delimitado pelos pontos: M = -45004,87 P = -92198,97 M = -43676,58 P = -95861,92</p> <p>b) Arco com centro no ponto: M = -49579,44 P = -101564,35</p> <p>com raio de 6000 m, delimitado pelos pontos: M = -43580,44 P = -101461,34 M = -44610,77 P = -104927,54</p> <p>c) Pela tangente que liga estes arcos; d) Ao longo do limite da zona 3-A, unindo os pontos: M = -46539,72 P = -93481,94 M = -46247,29 P = -103997,13</p>	<p>Cota progressivamente crescente a 5 % da periferia da zona 3-A (94 m) até atingir a cota de 194 m.</p>
<p>Zona 4-B — área de protecção com vista a assegurar o estabelecimento da superfície cônica do futuro aeroporto (superfície operacional determinada pelo anexo 14 à Convenção sobre Transporte Internacional Civil — ICAO).</p>	<p>Área confinante com as zonas 3-B, 5-D, 5-J e 6-B limitada pelas linhas que unem sucessivamente os seguintes pontos:</p> <p>a) Arco com centro no ponto: M = -53638,27 P = -95654,07</p> <p>com raio de 6000 m, delimitado pelos pontos: M = -58607,16 P = -92290,71 M = -59626,81 P = -96030,49</p> <p>b) Arco com centro no ponto: M = -53227,24 P = -102193,45</p> <p>com raio de 6000 m, delimitado pelos pontos: M = -59215,71 P = -102569,85 M = -57898,31 P = -105959,50</p>	<p>Cota progressivamente crescente a 5 % da periferia da zona 3-A (94 m) até atingir a cota de 194 m.</p>

Identificação	Limites laterais	Condicionante
	<p>c) Pela tangente que liga estes arcos; d) Ao longo do limite da zona 3-B, unindo os pontos:</p> <p>M = -56970,57 P = -93441,14 M = -56363,23 P = -104676,52</p>	
<p>Zona 5-A — área de protecção com vista a assegurar o estabelecimento da superfície de protecção às ajudas rádio de aproximação de precisão do futuro aeroporto (superfície operacional determinada pelo anexo 10 à Convenção sobre Transporte Internacional Civil — ICAO).</p>	<p>Canal com $i = 1 \%$, confinante com as zonas 1, 3-A, 3-B, 5-C, 5-D, 5-E, 5-F, 6-A, 6-B, 7-A e 7-B. Os limites desta zona são definidos pelos seguintes pontos coordenados:</p> <p>M = -58624,97 P = -81155,12 M = -51169,15 P = -79854,71 M = -45731,92 P = -80340,85 M = -48116,30 P = -90167,48 M = -47409,51 P = -90230,66 M = -49138,81 P = -94926,09 M = -50056,14 P = -94176,49 M = -50884,97 P = -94321,06 M = -50679,90 P = -92026,70 M = -51675,93 P = -91937,67 M = -51904,89 P = -94498,88 M = -52174,97 P = -94545,99 M = -52856,01 P = -90641,50 M = -53840,95 P = -90813,30 M = -53160,10 P = -94717,82 M = -54154,10 P = -94891,19 M = -56474,33 P = -89915,97 M = -55748,49 P = -89789,38</p>	<p>Superfície com inclinação de 1 % partindo da cota de 57 m e terminando na cota de 200 m. Salvaguarda das comunicações radioelétricas.</p>
<p>Zona 5-B — área de protecção com vista a assegurar o estabelecimento da superfície de protecção às ajudas rádio de aproximação de precisão do futuro aeroporto (superfície operacional determinada pelo anexo 10 à Convenção sobre Transporte Internacional Civil — ICAO).</p>	<p>Canal com $i = 1 \%$, confinante com as zonas 1, 3-A, 3-B, 5-G, 5-H, 5-I, 5-J, 6-A, 6-B e 7-C. Os limites desta zona são definidos pelos seguintes pontos coordenados:</p> <p>M = -44430,83 P = -116550,18 M = -49466,63 P = -117428,64 M = -56915,41 P = -116762,85 M = -55007,71 P = -108901,47 M = -55825,25 P = -108828,40 M = -53677,35 P = -102996,55 M = -52672,37 P = -103086,38 M = -53162,04 P = -108563,61 M = -52166,02 P = -108652,64 M = -51705,47 P = -103501,02 M = -50695,99 P = -109288,81 M = -49635,62 P = -109103,85 M = -50653,69 P = -103266,80 M = -49534,12 P = -103366,87 M = -48931,47 P = -102611,09 M = -46521,23 P = -107779,09 M = -47307,09 P = -107916,18</p>	<p>Superfície com inclinação de 1 %, partindo da cota de 60 m e terminando na cota de 200 m. Salvaguarda das comunicações radioelétricas.</p>
<p>Zona 5-C — área de protecção com vista a assegurar o estabelecimento da superfície de protecção às ajudas rádio de aproximação de precisão do futuro aeroporto (superfície operacional determinada pelo anexo 10 à Convenção sobre Transporte Internacional Civil — ICAO).</p>	<p>Canal com $i = 2 \%$, confinante com as zonas 3-A, 4-A, 5-A e 6-A. Os limites desta zona são definidos pelos seguintes pontos coordenados:</p> <p>M = -47409,51 P = -90230,66 M = -44826,77 P = -92050,11 M = -46539,72 P = -93481,94</p> <p>E pela linha limite com a zona 3-A, a partir do ponto coordenado:</p> <p>M = -46539,72 P = -93481,94</p> <p>E terminando no ponto:</p> <p>M = -48098,20 P = -92100,62</p>	<p>Superfície com inclinação de 2 %, partindo da cota de 94 m e terminando na cota de 149,5 m. Salvaguarda das comunicações radioelétricas.</p>
<p>Zona 5-D — área de protecção com vista a assegurar o estabelecimento da superfície de protecção às ajudas rádio de aproximação de precisão do futuro aeroporto (superfície operacional determinada pelo anexo 10 à Convenção sobre Transporte Internacional Civil — ICAO).</p>	<p>Canal com $i = 2 \%$, confinante com as zonas 3-B, 4-B, 5-A e 6-B. Os limites desta zona são definidos pelos seguintes pontos coordenados:</p> <p>M = -58989,12 P = -92022,22 M = -56474,33 P = -89915,97 M = -55459,21 P = -92092,43</p>	<p>Superfície com inclinação de 2 %, partindo da cota de 94 m e terminando na cota de 171,9 m. Salvaguarda das comunicações radioelétricas.</p>

Identificação	Limites laterais	Condicionante
	E pela linha limite com a zona 3-B, a partir do ponto coordenado: M = -55459,21 P = -92092,43 E terminando no ponto: M = -56970,57 P = -93441,14	
Zona 5-E — área de protecção com vista a assegurar o estabelecimento da superfície de protecção às ajudas rádio de aproximação de precisão do futuro aeroporto (superfície operacional determinada pelo anexo 10 à Convenção sobre Transporte Internacional Civil — ICAO).	Canal com $i = 2\%$, confinante com as zonas 1, 3-A e 5-A. Os limites desta zona são definidos pelos seguintes pontos coordenados: M = -48401,34 P = -92923,76 M = -47028,76 P = -93890,72 M = -48800,32 P = -95371,49 M = -48804,14 P = -95199,58 M = -49138,81 P = -94926,09	Superfície com inclinação de 2 %, partindo da cota de 57 m e terminando na cota de 94 m. Salvaguarda das comunicações radioelétricas.
Zona 5-F — área de protecção com vista a assegurar o estabelecimento da superfície de protecção às ajudas rádio de aproximação de precisão do futuro aeroporto (superfície operacional determinada pelo anexo 10 à Convenção sobre Transporte Internacional Civil — ICAO).	Canal com $i = 2\%$, confinante com as zonas 1, 3-B e 5-A. Os limites desta zona são definidos pelos seguintes pontos coordenados: M = -55691,38 P = -94340,56 M = -54770,44 P = -93569,17 M = -54154,10 P = -94891,19 M = -54570,68 P = -94964,05 M = -54560,57 P = -95135,39	Superfície com inclinação de 2 %, partindo da cota de 70 m e terminando na cota de 94 m. Salvaguarda das comunicações radioelétricas.
Zona 5-G — área de protecção com vista a assegurar o estabelecimento da superfície de protecção às ajudas rádio de aproximação de precisão do futuro aeroporto (superfície operacional determinada pelo anexo 10 à Convenção sobre Transporte Internacional Civil — ICAO).	Canal com $i = 2\%$, confinante com as zonas 1, 3-A e 5-B. Os limites desta zona são definidos pelos seguintes pontos coordenados: M = -48931,47 P = -102611,09 M = -48647,02 P = -102254,37 M = -48650,73 P = -102087,55 M = -47415,29 P = -102956,01 M = -48389,90 P = -103772,32	Superfície com inclinação de 2 %, partindo da cota de 70 m e terminando na cota de 94 m. Salvaguarda das comunicações radioelétricas.
Zona 5-H — área de protecção com vista a assegurar o estabelecimento da superfície de protecção às ajudas rádio de aproximação de precisão do futuro aeroporto (superfície operacional determinada pelo anexo 10 à Convenção sobre Transporte Internacional Civil — ICAO).	Canal com $i = 2\%$, confinante com as zonas 1, 3-B e 5-B. Os limites desta zona são definidos pelos seguintes pontos coordenados: M = -54181,47 P = -104365,35 M = -55163,42 P = -103673,63 M = -54108,71 P = -102792,01 M = -54098,86 P = -102958,88 M = -53677,35 P = -102996,55	Superfície com inclinação de 2 %, partindo da cota de 70 m e terminando na cota de 94 m. Salvaguarda das comunicações radioelétricas.
Zona 5-I — área de protecção com vista a assegurar o estabelecimento da superfície de protecção às ajudas rádio de aproximação de precisão do futuro aeroporto (superfície operacional determinada pelo anexo 10 à Convenção sobre Transporte Internacional Civil — ICAO).	Canal com $i = 2\%$, confinante com as zonas 3-A, 4-A, 5-B e 6-A. Os limites desta zona são definidos pelos seguintes pontos coordenados: M = -46521,23 P = -107779,09 M = -47605,36 P = -105454,52 Pelo limite da zona 3-B: M = -46247,30 P = -103777,13 M = -43798,46 P = -105498,56	Superfície com inclinação de 2 %, partindo da cota de 94 m e terminando na cota de 179,5 m. Salvaguarda das comunicações radioelétricas.
Zona 5-J — área de protecção com vista a assegurar o estabelecimento da superfície de protecção às ajudas rádio de aproximação de precisão do futuro aeroporto (superfície operacional determinada pelo anexo 10 à Convenção sobre Transporte Internacional Civil — ICAO).	Canal com $i = 2\%$, confinante com as zonas 3-B, 4-B, 5-B e 6-B. Os limites desta zona são definidos pelos seguintes pontos coordenados: M = -55825,25 P = -108828,40 M = -58812,84 P = -106723,94 M = -56363,23 P = -104676,52 Pelo limite da zona 3-B: M = -54744,64 P = -105894,43	Superfície com inclinação de 2 %, partindo da cota de 94 m e terminando na cota de 185,5 m. Salvaguarda das comunicações radioelétricas.

Identificação	Limites laterais	Condicionante
Zona 6-A — área de protecção com vista a assegurar o estabelecimento da superfície horizontal externa do futuro aeroporto (superfície operacional determinada pelo anexo 14 à Convenção sobre Transporte Internacional Civil — ICAO).	<p>Zona confinante com as zonas 4-A, 5-A, 5-B, 5-C e 5-I.</p> <p>Os limites desta zona são definidos pelos seguintes pontos coordenados:</p> <p>Arco de círculo com centro em:</p> <p>M = -51530,12 P = -98844,23</p> <p>com raio de 18 500 m.</p> <p>Definido pelos pontos:</p> <p>M = -45942,30 P = -81208,42 M = -44613,39 P = -116002,15</p> <p>Pela linha definida pelos pontos:</p> <p>M = -44613,39 P = -116002,15 M = -47307,09 P = -107916,18 M = -46521,23 P = -107779,09 M = -43798,46 P = -105498,56 M = -44610,77 P = -104927,54</p> <p>Pelo limite da zona 4-A:</p> <p>M = -45004,87 P = -92198,97 M = -44826,77 P = -92050,11 M = -47409,51 P = -90230,66 M = -48116,30 P = -90167,48 M = -45942,30 P = -81208,42</p>	Superfície horizontal situada à cota de 194 m. A cota máxima do elemento mais elevado de qualquer construção não pode ultrapassar uma cota de 150 m acima da cota de 49 m e ter uma altura relativa às construções vizinhas acima de 30 m.
Zona 6-B — área de protecção com vista a assegurar o estabelecimento da superfície horizontal externa do futuro aeroporto (superfície operacional determinada pelo anexo 14 à Convenção sobre Transporte Internacional Civil — ICAO).	<p>Zona confinante com as zonas 4-B, 5-A, 5-B, 5-D e 5-J.</p> <p>Arco de círculo com centro em:</p> <p>M = -51530,12 P = -98844,23</p> <p>com raio de 18 500 m.</p> <p>Definido pelos pontos:</p> <p>M = -56865,71 P = -116558,05 M = -58448,14 P = -81686,35</p> <p>Pela linha definida pelos pontos:</p> <p>M = -58448,14 P = -81686,35 M = -55748,49 P = -89789,38 M = -56474,33 P = -89915,97 M = -58989,12 P = -92022,22 M = -58607,16 P = -92290,71</p> <p>Pelo limite da zona 4-B:</p> <p>M = -57898,31 P = -105959,50 M = -58812,84 P = -106723,94 M = -55825,25 P = -108828,40 M = -55007,71 P = -108901,47 M = -56865,71 P = -116558,05</p>	Superfície horizontal situada à cota de 194 m. A cota máxima do elemento mais elevado de qualquer construção não pode ultrapassar uma cota de 150 m acima da cota de 49 m e ter uma altura relativa às construções vizinhas acima de 30 m.
Zona 7-A — área de protecção ao estudo das acessibilidades rodoviárias.	<p>Zona confinante com as zonas 1 e 5-A.</p> <p>Os limites desta zona são definidos pelos seguintes pontos coordenados:</p> <p>M = -51904,89 P = -94498,88 M = -51675,93 P = -91937,67 M = -50679,90 P = -92026,70 M = -50884,97 P = -94321,06</p>	<p>Esta zona fica reservada à construção das infra-estruturas de acesso à futura infra-estrutura aeroportuária.</p> <p>Em consequência deste facto não são viáveis:</p> <p>Quaisquer construções que não se enquadrem na construção de acessos;</p> <p>O estabelecimento de quaisquer limitações ao desenvolvimento dos estudos necessários à definição dos traçados das vias de acesso ao NAL.</p>
Zona 7-B — área de protecção ao estudo das acessibilidades rodoviárias.	<p>Zona confinante com as zonas 1 e 5-A.</p> <p>Os limites desta zona são definidos pelos seguintes pontos coordenados:</p> <p>M = -53160,10 P = -94717,82 M = -53840,95 P = -90813,30 M = -52856,01 P = -90641,50 M = -52174,97 P = -94545,99</p>	<p>Esta zona fica reservada à construção das infra-estruturas de acesso à futura infra-estrutura aeroportuária.</p> <p>Em consequência deste facto não são viáveis:</p> <p>Quaisquer construções que não se enquadrem na construção de acessos;</p> <p>O estabelecimento de quaisquer limitações ao desenvolvimento dos estudos necessários à definição dos traçados das vias de acesso ao NAL.</p>

Identificação	Limites laterais	Condicionante
Zona 7-C — área de protecção ao estudo das acessibilidades rodoviárias.	Zona confinante com as zonas 1 e 5-B. Os limites desta zona são definidos pelos seguintes pontos coordenados: M = -52672,37 P = -103086,38 M = -50653,69 P = -103266,80 M = -49635,62 P = -109103,85 M = -50695,99 P = -109288,81 M = -51705,47 P = -103501,02 M = -52166,02 P = -108652,64 M = -53162,04 P = -108563,61	Esta zona fica reservada à construção das infra-estruturas de acesso à futura infra-estrutura aeroportuária. Em consequência deste facto não são viáveis: Quaisquer construções que não se enquadrem na construção de acessos; O estabelecimento de quaisquer limitações ao desenvolvimento dos estudos necessários à definição dos traçados das vias de acesso ao NAL.
Zona 8 — área de protecção ambiental . . .	Área de protecção ambiental definida pelos limites que ligam os seguintes pontos coordenados: M = -65007,54 P = -98070,22 M = -64978,54 P = -97976,22 M = -64956,55 P = -97842,22 M = -64952,58 P = -96433,24 M = -64952,58 P = -96038,25 M = -64947,60 P = -95298,26 M = -64943,62 P = -94241,27 M = -64941,63 P = -93702,28 M = -60403,48 P = -93757,21 M = -55356,99 P = -93809,96 M = -56019,27 P = -95517,05 M = -58184,31 P = -95486,35 M = -59945,67 P = -96522,60 M = -61407,79 P = -97384,35 M = -63561,43 P = -97757,63 M = -63896,59 P = -97818,02 M = -64018,01 P = -97846,46 M = -64736,44 P = -97977,14 M = -64885,97 P = -98006,54 M = -64961,69 P = -98054,15 M = -65018,89 P = -98114,54	Zona reservada à criação de uma área de protecção ambiental de reforço à ZPE.
Zona 8-A — área de protecção ambiental . . .	Área de protecção ambiental definida pelos limites que ligam os seguintes pontos coordenados: M = -65702,50 P = -99188,21 M = -65755,49 P = -99236,21 M = -65951,49 P = -99372,21 M = -66510,46 P = -99757,21 M = -66846,45 P = -99993,21 M = -67659,42 P = -100545,21 M = -67866,41 P = -100694,20 M = -67989,40 P = -100817,20 M = -68227,39 P = -101200,20 M = -67984,39 P = -101477,20 M = -67917,39 P = -101514,20 M = -67740,40 P = -101194,20 M = -67024,41 P = -101514,19 M = -66957,40 P = -102028,19 M = -66927,40 P = -102125,19 M = -66653,39 P = -102513,18 M = -66615,39 P = -102538,18 M = -66042,40 P = -102660,17 M = -65996,40 P = -102601,17 M = -65924,41 P = -102555,17 M = -65806,41 P = -102500,17 M = -65499,42 P = -102378,17 M = -65301,43 P = -102298,17 M = -65166,43 P = -102264,17 M = -65057,44 P = -102180,17 M = -64998,44 P = -102155,17 M = -64892,44 P = -102142,17 M = -64551,27 P = -101995,16 M = -64277,27 P = -101969,16 M = -64054,28 P = -101915,16 M = -63941,28 P = -101924,15 M = -62061,27 P = -102864,12 M = -60361,13 P = -103720,01 M = -59203,02 P = -103711,08 M = -58702,22 P = -102423,68 M = -58947,72 P = -102325,49 M = -59086,19 P = -102398,14 M = -59216,27 P = -102194,72	Zona reservada à criação de uma área de protecção ambiental de reforço à ZPE.

Identificação	Limites laterais	Condicionante
	M = -59299,87 P = -102167,37 M = -59381,92 P = -102035,74 M = -59472,54 P = -101946,77 M = -59593,91 P = -101855,46 M = -59691,35 P = -101782,75 M = -59826,39 P = -101642,59 M = -59936,23 P = -101475,91 M = -60052,91 P = -101252,84 M = -60449,50 P = -100960,96 M = -59772,41 P = -100254,95 M = -59946,93 P = -100203,67 M = -60092,24 P = -100200,25 M = -60168,31 P = -100231,03 M = -60235,83 P = -100288,29 M = -60376,86 P = -100367,78 M = -60520,46 P = -100451,55 M = -60682,86 P = -100511,38 M = -60766,62 P = -100526,76 M = -60844,28 P = -100501,99 M = -60883,29 P = -100483,18 M = -61201,46 P = -100426,77 M = -61306,60 P = -100276,99 M = -61403,61 P = -100101,34 M = -61500,20 P = -99959,89 M = -61722,86 P = -99691,72 M = -62457,40 P = -99797,74 M = -62473,85 P = -99820,27 M = -62531,99 P = -99864,20 M = -62579,76 P = -99900,31 M = -62664,44 P = -99963,88 M = -62729,30 P = -100013,41 M = -62764,13 P = -100053,89 M = -62814,61 P = -100083,75 M = -62844,33 P = -100070,28 M = -62901,62 P = -100073,70 M = -62918,08 P = -100084,23 M = -62952,54 P = -100139,62 M = -62993,85 P = -100212,47 M = -63049,61 P = -100248,74 M = -63169,59 P = -100321,75 M = -63280,78 P = -100370,96	
Zona 9 — área de protecção ambiental	Área de protecção ambiental definida pelos limites que ligam os seguintes pontos coordenados: M = -63348,52 P = -100396,52 M = -63432,24 P = -100406,10 M = -63554,93 P = -100402,92 M = -63632,71 P = -100423,52 M = -63722,42 P = -100360,41 M = -63799,83 P = -100297,39 M = -63846,34 P = -100257,63 M = -63871,16 P = -100235,41 M = -63998,94 P = -100131,77 M = -64104,07 P = -100063,82 M = -64122,02 P = -100000,61 M = -64131,20 P = -99984,34 M = -64223,08 P = -99900,16 M = -64329,28 P = -99855,71 M = -64354,85 P = -99855,29 M = -64368,37 P = -99861,70 M = -64395,73 P = -99851,44 M = -64426,92 P = -99851,01 M = -64489,32 P = -99871,31 M = -64508,98 P = -99868,75 M = -64570,09 P = -99827,08 M = -64647,66 P = -99781,15 M = -65655,34 P = -99153,61 M = -58702,22 P = -102423,68 M = -58947,72 P = -102325,49 M = -59086,19 P = -102398,14 M = -59216,27 P = -102194,72 M = -59299,87 P = -102167,37 M = -59381,92 P = -102035,74 M = -59472,54 P = -101946,77 M = -59593,91 P = -101855,46 M = -59691,35 P = -101782,75 M = -59826,39 P = -101642,59	Zona reservada à criação de uma área de protecção ambiental de reforço à ZPE.

Identificação	Limites laterais	Condicionante
	M = -59936,23 P = -101475,91 M = -60052,91 P = -101252,84 M = -60449,50 P = -100960,96 M = -59772,41 P = -100254,95 M = -59946,93 P = -100203,67 M = -60092,24 P = -100200,25 M = -60168,31 P = -100231,03 M = -60235,83 P = -100288,29 M = -60376,86 P = -100367,78 M = -60520,46 P = -100451,55 M = -60682,86 P = -100511,38 M = -60766,62 P = -100526,76 M = -60844,28 P = -100501,99 M = -60883,29 P = -100483,18 M = -61201,46 P = -100426,77 M = -61306,60 P = -100276,99 M = -61403,61 P = -100101,34 M = -61500,20 P = -99959,89 M = -61722,86 P = -99691,72 M = -62457,40 P = -99797,74 M = -62473,85 P = -99820,27 M = -62531,99 P = -99864,20 M = -62579,76 P = -99900,31 M = -62664,44 P = -99963,88 M = -62729,30 P = -100013,41 M = -62764,13 P = -100053,89 M = -62814,61 P = -100083,75 M = -62844,33 P = -100070,28 M = -62901,62 P = -100073,70 M = -62918,08 P = -100084,23 M = -62952,54 P = -100139,62 M = -62993,85 P = -100212,47 M = -63049,61 P = -100248,74 M = -63169,59 P = -100321,75 M = -63280,78 P = -100370,96 M = -63348,52 P = -100396,52 M = -63432,24 P = -100406,10 M = -63554,93 P = -100402,92 M = -63632,71 P = -100423,52 M = -63722,42 P = -100360,41 M = -63799,83 P = -100297,39 M = -63846,34 P = -100257,63 M = -63871,16 P = -100235,41 M = -63998,94 P = -100131,77 M = -64104,07 P = -100063,82 M = -64122,02 P = -100000,61 M = -64131,20 P = -99984,34 M = -64223,08 P = -99900,16 M = -64329,28 P = -99855,71 M = -64354,85 P = -99855,29 M = -64368,37 P = -99861,70 M = -64395,73 P = -99851,44 M = -64426,92 P = -99851,01 M = -64489,32 P = -99871,31 M = -64508,98 P = -99868,75 M = -64570,09 P = -99827,08 M = -64647,66 P = -99781,15 M = -65655,34 P = -99153,61 M = -65018,89 P = -98114,54 M = -64961,69 P = -98054,15 M = -64885,97 P = -98006,54 M = -64736,44 P = -97977,14 M = -64018,01 P = -97846,46 M = -63896,59 P = -97818,02 M = -63561,43 P = -97757,63 M = -61407,79 P = -97384,35 M = -59945,67 P = -96522,60 M = -58184,31 P = -95486,35 M = -56019,27 P = -95517,05	Área reservada à criação de zona de protecção ambiental.
Zona 10 — área de aplicação das medidas associadas à componente do ordenamento do território.	Zona confinante com as zonas 1 e 1-A. Arco de círculo com centro em: M = -51530,12 P = -98844,23 com raio de 25 000 m.	Ordenamento do território.

Notas

1 — Os pontos são indicados por coordenadas rectangulares sistema ETRS89 (European Terrestrial Reference System 1989).

2 — Regra para cálculo da cota mais elevada de linhas de transporte de energia ou cabos aéreos de qualquer natureza:

Em relação às cotas referidas como valores limites associados às superfícies definidoras das condicionantes altimétricas são aplicados agravamentos de limitação para as linhas ou cabos aéreos de qualquer natureza, os quais se traduzem na definição de superfícies de desobstrução que se desenvolvem paralelamente abaixo daquelas, a uma distância medida na vertical de:

- a) 25 m, para linhas de tensão superior a 60 kV;
- b) 17,5 m, para linhas de tensão compreendida entre 1 kV e 60 kV;
- c) 10 m, para linhas de tensão inferior a 1 kV e cabos aéreos de qualquer natureza.

3 — Critérios de suporte à emissão de parecer — após a publicação destas medidas preventivas passarão a existir situações que, sendo anteriores à data da publicação destas medidas preventivas, se caracterizam pelo não respeito das limitações por elas impostas. Essas situações agrupam-se nos dois seguintes tipos:

a) Ocupações do solo já existentes que não respeitam as limitações agora impostas. Nestes casos há que ressaltar que essas situações não constituem precedentes nos quais se venham a apoiar novas pretensões, incluindo a ampliação das existentes, com características que não respeitem as limitações impostas. As situações existentes deverão ser objecto de análise de viabilidade operacional ou de aplicação do plano director e, caso a sua infracção ponha em causa os pressupostos de operação ou da implementação do plano de director da nova infra-estrutura, a sua situação será tratada em sede de desenvolvimento do projecto. As novas pretensões serão avaliadas com base nas limitações impostas por estas medidas preventivas, tendo em consideração as exigências de operacionalidade da nova infra-estrutura e as exigências de aplicação do respectivo plano director;

b) Orografia do terreno não respeitar as limitações impostas. Neste caso a ICAO considera que estas situações foram devidamente avaliadas na análise que suportou a escolha da localização e por essa razão não penalizam os padrões previstos de operacionalidade. Nos casos em que

se verifiquem situações de infracção das limitações pela orografia do terreno, deverá ser avaliada a possibilidade do aproveitamento dessa situação para a edificação de novas construções assente na aplicação da análise com recurso ao efeito de sombra (*shielding*) nos termos definidos na documentação ICAO e respeitando os seguintes critérios:

Nas zonas previstas para as operações de aterragem e descolagem de aeronaves — nestas situações o obstáculo natural permite definir:

Um plano horizontal a partir do seu ponto mais elevado, cujos limites laterais são linhas paralelas aos limites laterais opostos do plano de protecção relativamente ao obstáculo natural, o qual termina na intersecção com o plano de protecção definido nas medidas preventivas ou quando os limites laterais desse plano horizontal se encontram, para os casos em que a construção se situe atrás do obstáculo natural relativamente à posição da pista;

Um plano inclinado com uma inclinação negativa de 10 % a partir do ponto mais elevado do obstáculo natural e cujos limites laterais são linhas paralelas aos limites correspondentes do plano de protecção definido nas medidas preventivas, o qual termina na intersecção com o plano de protecção definido nas medidas preventivas ou quando os limites laterais desse plano se encontram, para os casos em que a construção se situe entre a posição da pista e o obstáculo.

Em ambas as situações, a dimensão horizontal da construção não deverá exceder os limites laterais definidos para cada um daqueles planos;

Nas zonas de circulação em volta visual de pista — nesta situação o obstáculo natural permite definir um cone com vértice no ponto mais elevado do obstáculo natural com uma geratriz com inclinação negativa de 10 % e uma base circular de 600 m de raio.

Caso a cota de referência do obstáculo natural seja tal que a geratriz encontra a base do cone acima do terreno, o volume de viabilidade prolonga-se para baixo dessa base na forma de cilindro com 600 m e raio da sua base.

Sempre que uma construção seja sujeita a parecer na área de aplicação das medidas preventivas, o parecer só poderá ser de viabilização caso respeite os limites impostos para a área da sua localização ou que, não respeitando as limitações impostas, possa beneficiar das situações de excepção previstas no diploma.