



AVALIAÇÃO DE CONFORMIDADE

do

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

do

**RAMAL DA LINHA RIO MAIOR –TRAJOUCE, A 220 kV, PARA A
SUBESTAÇÃO DE FANHÕES E TROÇO FINAL DA LINHA RIO MAIOR-
ALTO MIRA, A 400 kV**

(Projecto de Execução)

Processo de AIA n.º 1178
Março de 2004

Comissão de Avaliação

Instituto do Ambiente

Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional – Lisboa e Vale do Tejo

Instituto Português de Arqueologia

Instituto Português do Património Arquitectónico

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento da legislação sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), designadamente o Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, e a Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, a Direcção Geral da Energia (DGE), através do Ofício n.º 4510 de 04.03.02 e na sua qualidade de entidade licenciadora, enviou ao Instituto do Ambiente (IA), para procedimento de AIA, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao projecto "Ramal da Linha Rio Maior –Trajouce, a 220 kV, para a Subestação de Fanhões e troço final da Linha Rio Maior- Alto Mira, a 400 kV, em fase de Projecto de Execução, cujo proponente é a REN, S.A.

O IA, na sua qualidade de Autoridade de AIA, nomeou, através do Ofício circ. n.º 2551 de 04.03.08, a respectiva Comissão de Avaliação (CA), a qual é constituída por representantes do IA (entidade que preside), do Instituto Português de Arqueologia (IPA), do Instituto Português do Património Arquitectónico (IPPAR) e da Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR/LVT).

Os representantes nomeados pelas entidades referidas são:

IA	(alínea a) do n.º1 do Artigo 9º) – Eng.ª Paula Nunes da Silva
IA	(alínea b) do n.º1 do Artigo 9º) – Eng.ª Margarida Grossinho
IPA	(alínea d) do n.º1 do Artigo 9º) – Dr.ª Ana Margarida Martins
IPPAR	(alínea d) do n.º1 do Artigo 9º) – Arqto. Luis Quaresma
CCDR – LVT	(alínea e) do n.º1 do Artigo 9º) – Dr.ª. Maria Reis Gomes

1. IDENTIFICAÇÃO DO PROJECTO

O projecto enquadra-se nos objectivos da REN- Rede Eléctrica Nacional AS (proponente) em termos de reforço do fornecimento de energia eléctrica em Muito Alta Tensão à zona da Grande Lisboa, concretizado, neste caso, pela ligação por linha dupla 220/440 kV entre as subestações de Fanhões (concelho de Loures) e do Alto Mira (concelho da Amadora).

Dada a existência de uma linha a 220 kV que interliga a Subestação de Fanhões e a subestação de Alto Mira (LFNAM2), a REN pretende efectuar um upgrade da referida linha, transformando-a numa linha dupla com dois níveis de tensão, de 220 kV e 440 kV, respectivamente.

Para a concretização do projecto torna-se, ainda, necessário proceder :

- à ligação em T da linha actualmente existente a 220 kV entre a Subestação de Alto Mira e a Subestação de Trajouce para a Subestação de Fanhões.
- à construção de raiz de dois troços independentes entre si, de 220 kV e 440 kV, respectivamente e que darão continuidade à linha dupla acima referida, ligando-a (a 220 kV) à Subestação de Fanhões e (a 440 kV) à linha existente Rio Maior – Fanhões.

O Projecto desenvolve-se numa extensão de 18 km, sendo abrangidos os município de Loures, Odivelas, Amadora e Sintra.

O projecto encontra-se em fase de projecto de execução, tendo os respectivos trabalhos um prazo de realização de 12 meses.

2. ANÁLISE DA CONFORMIDADE DO EIA

No âmbito da avaliação do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projecto mencionado em epígrafe e ao abrigo do n.º 4 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, considera-se que o EIA, de uma forma geral, enferma de lacunas e insuficiências graves, designadamente a falta de detalhe, quer em termos

de desenvolvimento, quer em termos cartográficos, adequados à fase em questão- Projecto de Execução, o que não permite a cabal compreensão do projecto, nem a adequada percepção, localização e avaliação dos impactes.

2.1 DESCRIÇÃO DO PROJECTO

O desenvolvimento efectuado em termos de apresentação e descrição do projecto não permite a cabal compreensão do mesmo, ficando por esclarecer questões consideradas essenciais.

Assim, carecem ainda de esclarecimento os seguintes aspectos:

- É referido no EIA que o troço entre os actuais apoios n.º 9/166 e 13/163 foi já objecto de modificação ... e respectivo Licenciamento ... e tem os seus apoios na sua posição definitiva. Contudo, o EIA refere que a LFNAM2 será desmontada entre os apoios n.º 10 e n.º 41 o que parece contraditório relativamente à frase anterior. Por outro lado, encontra-se omissa a modificação e Licenciamento dos apoios n.º 9/166 a 13/163, acima referido;
- Também deverá ser esclarecido o porquê de a desmontagem da LFNAM2 não contemplar os apoios 32, 33, 34 e 35;
- Considerando que a LFNAM2 será apenas desmontada entre os apoios n.º 10 e n.º 41, deverá ser justificada a necessidade da construção de um troço novo de raiz entre o apoio 37 e 47 da LRMTJ a 220kV, dado que o mesmo irá ficar paralelo ao troço da LFNAM2, na zona entre os apoios referidos e não constituirá um upgrade desse troço;
- De acordo com o EIA, o traçado em estudo, relativamente ao traçado da LFNAM2, sofreu apenas um pequeno desvio. Contudo, verifica-se que, com base na representação cartográfica apresentada e sem contar com o desvio referido, não há total sobreposição entre os traçados da Linha em estudo e da LFNAM2, havendo deslocações face ao traçado inicial de cerca de 50 m, o que põe em causa o descrito no EIA;
- Deverá ficar claro quais são os apoios novos a instalar;
- Encontra-se omissa se as subestações abrangidas pelo projecto irão ou não ser alvo de algum tipo de remodelação. Caso afirmativo e se justificar face à remodelação em causa, a identificação/avaliação dos impactes que eventualmente poderão ocorrer da mesma, carece de desenvolvimento.
- O EIA refere, na pág. 52/208 que a Linha tem uma extensão aproximada de 18 m e na pág. 149/208 refere que essa extensão é de 21 km.
- Em particular, relativamente aos troços a construir de raiz, deverá ser indicada a respectiva extensão.

Em termos de Desenhos, não se encontram assinaladas todas as linhas que são referidas no EIA, nomeadamente, as seguintes linhas/Ramais:

- LRMFN
- LRMTJ
- LAMTJ
- LRMAM
- LAT paralelas aos troços entre os apoios 37 e 47 da LRMTJ a 220Kv

Também não se encontram devidamente assinaladas as subestações Fanhões, Alto Mira, Trajouce e Rio Maior. Estas lacunas põem em causa a adequada compreensão do projecto, dado não ser possível acompanhar com a respectiva localização as diferentes referências feitas no EIA.

Acresce que se encontra omissa nos desenhos a delimitação do corredor de 400 m, verificando-se ainda discrepância entre a numeração dos apoios referida no texto e a indicada nas peças desenhadas. A título ilustrativo referem-se no texto os apoios 1/172, 11/162, 21/152, enquanto que nas peças desenhadas figuram os apoios 3/172, 13/162 e 21/154.

Tendo em atenção que a Linha terá que ser alteada, o EIA deveria ter explicitado e pormenorizado tal situação face a altura a que a linha actualmente existente se desenvolve. Deveriam ter sido também referidas e avaliadas as repercussões desse alteamento face às actuais sobrepassagens e às previstas.

2.2 ANTECEDENTES DO EIA/PROJECTO

Não obstante a referência efectuada no EIA relativamente à fase que antecedeu o presente projecto de Execução e não obstante a mesma ser desenvolvida no Anexo II, o EIA não apresenta as principais conclusões, nem as condicionantes identificadas nessa fase, nem explicita as principais alterações deste “Upgrade”, não sendo suficiente referir “ ... identificaram-se os principais condicionantes e grandes impactes expectáveis e, sempre que possível, concretizou-se a sua resolução”.

Resultante do Estudo de Selecção de Corredores (Anexo II) as conclusões apontam para a identificação de situações de conflito, associadas essencialmente com a sobrepassagem de áreas urbanas, tendo-se, nesse Estudo, remetido a respectiva análise para a fase de Projecto e para o EIA. Contudo, para além de não ser perceptível quais as alterações que foram efectivamente integradas no Projecto de Execução, o EIA é omissivo relativamente à análise referida, não a desenvolvendo com o detalhe anteriormente assumido.

Por outro lado o próprio “Estudo de Selecção de Corredores” apresenta insuficiências e lacunas, a saber:

Em termos metodológicos, a selecção de corredores (cf. Pág. 21/72) traduziu-se na identificação da necessidade de se estabelecerem troços alternativos ao traçado da LFNAM2 existente --- sendo referido não se justificar a identificação de corredores alternativos mas, apenas e só, quando necessário, de alternativas pontuais – Troços Alternativos.

Salienta-se, no entanto, que relativamente aos dois troços a construir de raiz e verificando-se que nestes casos não está em causa o upgrade da LFNAM2, a 220 kV, não só não foi apresentada a metodologia utilizada na selecção dos respectivos corredores, como a mesma não foi desenvolvida.

Relativamente ao upgrade da LFNAM2, a 220 kV e estando em causa a análise de um corredor centrado no actual traçado dessa linha, verifica-se, contudo, que o estudo se traduz numa análise confusa relativamente ao objecto dessa análise, o qual varia indiscriminadamente entre área em estudo, (corredor de 2 Km), corredor (400m) e traçado (ao qual corresponde uma área de servidão de 45 m).

Acresce que nas peças desenhadas N.º 1 e N. 3 que correspondem, respectivamente a Apresentação e Ocupação do Solo não se encontram representadas, nomeadamente nem a LFNAM2, nem a delimitação do corredor (400m) em análise, o que limita o uso destas peças como apoio à avaliação efectuada.

2.3 PROJECTOS COMPLEMENTARES OU SUBSIDIÁRIOS

Não são correctamente identificados os projectos complementares ou subsidiários do projecto em análise, encontrando-se omissa, nomeadamente a referência aos projectos que dão continuidade às linhas em avaliação, nomeadamente as LRMAM e LRMTJ e eventualmente as Subestações.

Acresce que o EIA indicou como projecto subsidiário a Ligação em T, junto à subestação de Alto Mira, da linha Rio Maior- Trajouce e o apoio 2/173 da Linha Dupla a 220/400 kV, o que se considera incorrecto dado que esta mesma ligação em T foi uma das que foi apresentada como fazendo parte do projecto em análise, conforme referido na pág. 29/208 do EIA. Esta questão deverá ser devidamente corrigida, devendo ser efectuada a respectiva identificação/avaliação de impactes. Face ao exposto, este capítulo carece de revisão e reformulação.

2.4 ANÁLISE POR DESCRITOR

Aspectos Gerais

De um modo geral, para a maioria dos descritores a avaliação não apresenta o detalhe adequado à fase do projecto de Execução, sendo na maior parte dos casos realçado o facto de se tratar de um upgrade de uma linha já existente, não obstante, em sede de selecção do corredor (1º fase), se ter assumido a necessidade de uma análise detalhada a efectuar em fase de Projecto e de EIA.

Por outro lado, verificando-se que o projecto prevê a construção de raiz de dois troços novos, o EIA deveria ter diferenciado estas situações não as incluindo na análise geral efectuada, dado que, nomeadamente a utilização da servidão da LFNAM2 existente, embora não se aplicando nestes caso, é também genericamente invocada.

Acresce ainda que, como já referido, verifica-se que em termos cartográficos não há total coincidência da Linha em estudo com a LFNAM2, constatando-se que há troços da nova Linha a cerca de 50 m da inicial. Esta situação reforça a necessidade de uma análise detalhada da localização dos novos apoios e de sobrepassagem da linha, o que não se verificou, dado que se partiu do pressuposto genérico que o corredor (servidão) inicial se manteve.

Também, não foram devidamente avaliados os impactes cumulativos resultantes da existência de outras LAT na envolvente do projecto em análise

Tendo em atenção que a Linha terá que ser alteada, o EIA deveria ter pormenorizado e avaliado tal situação face à altura a que a linha actualmente existente se desenvolve. Deveria ter sido também avaliadas as repercussões desse alteamento face às actuais sobrepassagens e às previstas.

Ordenamento do Território e Condicionantes

A metodologia adoptada - agregação de classes de espaço - não permite a análise do projecto face à regulamentação prevista em sede de regulamentos dos PDMs para cada uma das classes e categorias de espaço afectadas.

Nestes termos, o desenho - *ordenamento do território* - deverá traduzir na integra as plantas de ordenamento dos PDMs devendo a respectiva análise basear-se nas classes e categorias de espaço abrangidas pelo projecto.

Neste âmbito, importa esclarecer, que estando em causa uma análise à luz dos instrumentos de gestão territorial em vigor, a mesma não pode basear-se em apreciações genéricas assentes em pressupostos ou princípios normalmente subjacentes à definição das classes e categorias de espaço, uma vez que estes não invalidam a existência de especificidades próprias de uma classe ou categoria de espaço em particular. Não obstante, naturalmente, o facto desta questão assumir maior relevância no caso dos novos apoios.

Os Planos de Urbanização e de Pormenor que interfiram com o projecto em questão devem estar identificados na planta de ordenamento.

Servidões e Restrições de Utilidade Pública

De referir que o Estudo deverá fazer análise de todas as servidões e restrições de utilidade pública que interferem directamente com o projecto em questão e não apenas as principais, conforme mencionado na pag 166.

Recursos Hídricos

A designação de recursos hídricos deverá ser alterada para Domínio Hídrico (DH).

Deverá ficar claro se se prevê ou não a ocupação de áreas do domínio hídrico, designadamente das áreas de servidão das linhas de água identificadas no Estudo, ou de áreas inundáveis. Havendo ocupação do DH, deverá ficar expresso em que situações.

Ainda neste âmbito, importa esclarecer, que a entidade licenciadora das utilizações do Domínio Hídrico, previstas no DL 4694 de 22/02, é a CCDR e não o Instituto da Água,
No desenho – *condicionantes* – as linhas de água devem ser integradas no Domínio Hídrico

Reserva Ecológica

O desenho - *condicionantes* - deverá traduzir as áreas de REN de cada um dos municípios em questão, conforme a delimitação constante nas cartas aprovadas por resolução de conselho de ministros e publicadas em Diário da República (as quais deverão ser identificadas em texto) e não as áreas de REN delimitadas na planta de condicionantes dos PDMs.

Deverá ficar claro que as ocupações em REN terão que ser sujeitas a procedimento de Reconhecimento de Interesse Público nos termos da alínea c) do nº 2 do artigo 4º do DL 93/90 de 19/03 e subsequentes alterações.

Equipamento, infra-estruturas e perímetros urbanos

Muito embora se considere pertinente a referência ao RSLEAT, importa esclarecer que os perímetros urbanos em si não constituem, nos termos da lei, uma condicionante.

Património Cultural

Em termos de enquadramento legal respeitante a Imóveis Classificados encontra-se omissa a referência à Lei de Bases do Património Cultural Português (Lei 107/2001, de 8 de Setembro), não se encontrando também devidamente referenciada a obrigatoriedade legal de sujeitar ao IPPAR a apreciação do Projecto.

Uso do Solo

Muito embora se considerem suficientemente discriminados os usos existentes na área de estudo, julga-se conveniente, para uma mais fácil interpretação, que a descrição dos mesmos seja feita com base em referências expressas na planta nomeadamente, na identificação dos lugares.

Não se concorda que o Estudo remeta para a fase de obra a definição da localização dos estaleiros, deixando esta questão ao critério do empreiteiro.

O Estudo deverá fazer uma abordagem mais aprofundada do assunto definindo, nomeadamente, as áreas interditas à instalação dos estaleiros.

Ainda relativamente a este ponto cumpre chamar a atenção para o facto de ser referido que a linha atravessa uma área com intensa ocupação industrial, sendo que este uso não é identificado na respectiva planta. Se o uso industrial for efectivamente relevante considera-se de diferencia-lo das áreas sociais (no pressuposto de que foram agregados).

Não parece correcto referir que os impactes na fase de construção mantêm-se na fase de exploração (a afectação dos solos por exemplo, é diferente numa ou noutra fase).

Propõe-se a revisão do ponto – impactes na fase de exploração.

Sócio-economia

A caracterização da situação de referência e a descrição e avaliação dos impactes gerados constituem duas componentes fundamentais para a correcta percepção do projecto e avaliação da adequação do EIA associado, designadamente quanto à avaliação específica dos impactes, das medidas de minimização propostas e da monitorização a estabelecer.

As referidas componentes não se encontram desenvolvidas com o grau de pormenor adequado à fase de projecto de execução, apresentando-se insuficientemente concretizadas, com um conteúdo sobretudo relativo a tipologias prováveis de ocorrência, pelo que, com vista à revisão deste descritor e à explicitação do grau de análise, se destaca alguns aspectos a abordar.

Quanto à caracterização da situação de referência:

- deve ser descrita com o pormenor adequado à fase de Projecto de Execução, concretizando todas as situações de atravessamento aéreo (sobrepassagem e vizinhança) e de incidência directa (área associada à implantação dos apoios e acessos) e indirecta (envolvente aos apoios e acessos) no solo (apoios e envolvente) que se verificam ao longo dos **traçados a implantar** (dado não haver total coincidência da Linha em estudo com a LFNAM2 e respectivas servidões);
- a descrição das situações referidas deve atender à ocupação específica do solo e à envolvente com a qual estabelece relação: para a *área construída* especificar o eventual uso público (tipologia de equipamento) e uso privado (habitação, comércio, etc.) e as respectivas características em relação às linhas a implantar (extensão e distância a que a linha passa face aos topos das edificações e ao solo, situação de localização da área construída afectada, etc.) e em relação à sua funcionalidade específica (frequência, horários, acessos, etc.); para a área não construída (uso agrícola, florestal, etc.), a caracterização deve referir-se à situação específica da parcela em causa, isto é, deve ser concretizada a partir do apuramento da parcela afecta a cada proprietário em causa de modo a ser possível apurar o impacte associado à circunstância específica de atravessamento ou vizinhança, etc. (área, cultura, valor, sistema de rega, poços, acessos, caracterização dos proprietários, etc.);
- o apuramento das situações deve sempre ser associado a indicadores quantitativos, por exemplo, n.º de edifícios por tipologia, área associada, n.º de habitantes, frequência dos equipamentos e seu horário de funcionamento, etc.

Quanto aos impactes gerados:

- os critérios adoptados devem ser clarificados e desenvolvido o seu conteúdo;
- deve efectuar-se o apuramento concreto e específico das situações de conflito e alterações associadas/integradas no Projecto de Execução (área específica de implantação a retirar/colocar, acessos e envolvente);
- descrever-se pormenorizadamente os efeitos provocados pelo projecto (montagem, desmontagem, atravessamento aéreo, vizinhança) para a totalidade das áreas construída e não construída, incluindo os efeitos das operações associadas (por exemplo, a betonagem, relativamente à qual se deve informar sobre o significado do transporte, circuitos, etc.; assim como toda a armazenagem, para a qual deve ser indicado o local, a frequência, etc., bem como apresentada a referida regulamentação da gestão de resíduos; ou ainda o transporte de material – quando e em que circunstâncias, etc.; os estaleiros e respectiva área prevista de ocupação; etc.);
- no caso da desmontagem e remoção das fundações, deve ser clarificada a garantia de total remoção e reintegração/recuperação do solo (proprietário, uso do solo circundante, etc.);
- no caso da instalação e funcionamento dos estaleiros deverá ser clarificada a situação da drenagem periférica, referida para a linha de água;
- indicação e avaliação dos impactes cumulativos face a outras LAT na envolvente do projecto;
- clarificação e explicitação da calendarização da obra e sua relação com a informação à população e com o plano de indemnizações (a abordar mais concretamente).

Consequente aos aspectos referidos, deverão ser revistas as medidas de minimização e concretizado o plano de acompanhamento ambiental.

Ruído

No que diz respeito à caracterização da situação de referência, deverão ser esclarecidos, quer o critério de proximidade de 50m, quer o critério de selecção dos pontos de medição, utilizados. A localização dos pontos de medição deverá ser apresentada em peça desenhada à escala adequada que permita avaliar a representatividade dos locais escolhidos face, quer à sua proximidade à linha em análise, quer face aos receptores existentes. As fotografias apresentadas dos locais onde se efectuaram as medições, deveriam ter sido localizadas relativamente ao traçado da linha/apoios mais próximos. Não foi efectuada a classificação em termos de zonagem acústica dos locais (sensíveis/mistas).

No âmbito da identificação de impactes, o EIA é omissivo relativamente à sobrepassagem de edificações pelo projecto em análise, respectiva localização e tipo de uso. Também não são identificadas nem localizadas (face à linha/apoios) as edificações que se situam na proximidade do projecto. Esta informação deverá ter o detalhe adequado à fase em questão- Projecto de Execução.

No que toca ao desmantelamento da LFNAM2, o EIA deveria ter indicado a que distância da linha se situam os receptores sensíveis localizados junto aos apoios 1/172, 7/166, 11/162, 15/158, 21/152 e 22/151, por forma a poder-se ter a percepção cabal dos impactes em causa.

Quanto à previsão dos ruído acústico causado pela Linha, o EIA apresenta em Anexo quatro tabelas com valores de SLA[dB(A)] em função da distância ao eixo – d(m), diferenciando-as por troços. Porém, não se encontram devidamente definidos e enquadrados os parâmetros em causa (SLA e d).

Estas lacunas são agravadas pelo facto de não ser apresentada uma análise resultante do tratamento dos dados apresentados e do seu cruzamento com a realidade do traçado em estudo, não sendo também localizadas, face a esse traçado, as diferentes situações de proximidade ao eixo apresentadas.

Acresce, ainda, que não é indicada a correlação do SLA com o parâmetro LAeq, sendo que, de acordo com o Regime Legal sobre a Poluição Sonora (RPLS), é este o parâmetro que deverá ser utilizado como referência na determinação da incomodidade.

Assim, relativamente à avaliação de impactes, esta é feita de uma forma muito genérica e insuficiente, sendo que o EIA recorre apenas aos critérios definidos pela EPA, (ainda que com as lacunas acima referidas), sendo omissivo quanto à verificação do cumprimento do Projecto relativamente ao disposto no RLPS. Esta omissão não permite aferir quais os impactes no ruído que irão decorrer do projecto, nem avaliar a viabilidade do mesmo face aos limites legais, o que põe em causa a conformidade do EIA relativamente a este descritor.

Chama-se a atenção que o EIA refere o valor de 49,09 dB(A), a 30 m da fonte, como constituindo o cenário mais desfavorável, valor este que é superior ao limite definido para as zonas sensíveis – período nocturno = 45dB(A).

Assim, as conclusões do EIA, “*A exploração da Linha não potenciará, previsivelmente, impactes negativos no ambiente sonoro da área em estudo. Esta previsão baseia-se no facto da área a intervencionar registar, dada a sua função urbana, níveis sonoros elevados, quer no período diurno, quer no período nocturno, sendo o “input”, em termos de emissão de ruído, causado pela linha, considerado negligenciável*”, não se encontram devidamente justificadas, tanto mais que, face aos valores obtidos na caracterização da situação de referência, também não se concorda que a área a intervencionar registre níveis sonoros elevados, em particular no período nocturno.

Face ao exposto, o descritor Ruído carece de reformulação devendo ser tidas em conta as questões acima apontadas e ainda as seguintes:

Deverá ser esclarecido a escolha do valor de 49,09 dB(A), a 30 m da fonte como constituindo o cenário mais desfavorável, face, nomeadamente a situações de proximidade inferiores a 30 m, uma vez que para estas situações se prevêem valores de SLA superiores a 49,09 dB(A).

A Monitorização prevista no EIA não contempla a Monitorização do Ruído. Contudo, considera-se que deverá ser realizada pelo menos uma campanha de monitorização, no ano início de exploração, nos locais considerados sensíveis, que permita validar as previsões/conclusões do EIA. A realização de outras campanhas de monitorização deverá ficar condicionada aos resultados da monitorização do ano início de exploração. Nesse sentido, o EIA deverá apresentar um Plano de Monitorização que contemple o acima referido. Este Plano deverá dar cumprimento ao definido na Portaria n.º 330/2001, de 14 de Abril e apresentar o detalhe adequado à fase de Projecto de Execução.

Património Arqueológico e Arquitectónico

Após análise do descritor Património constante do EIA considera-se que o mesmo contém lacunas e deficiências, fundamentais na avaliação de impactes, a saber:

O anexo respeitante ao “Estudo e selecção de corredores” contém informação pouco clara e insuficiente que obsta a que se compreenda, devidamente, as opções tomadas no Projecto de Execução.

Na realidade, em termos metodológicos, foi analisado, na fase anterior ao PE, um corredor com 2Km de largura, dentro do qual, e tendo por base o actual traçado da linha LFNAM 2, se procuraram identificar as áreas de maior sensibilidade e de maior afectação, procurando nesses pontos soluções alternativas para a futura linha. (cf. Pág.23/72).

Em termos patrimoniais, ao invés do levantamento patrimonial com 98 ocorrências, realizado com base em fontes documentais e institucionais, deveria ter sido prospectado sistematicamente o corredor (de 400m), antes de definidos os locais definitivos para implantação de infra estruturas, por forma a identificar eventuais conflitos entre o traçado e as ocorrências patrimoniais e promover eventuais alterações de traçado relativamente ao actual traçado da LFNAM 2, a 220 kV.

Ora, quer pela carta de condicionantes, que não permite boa leitura, quer no próprio texto, não é apresentado um único conflito. Remete-se aliás, esta questão, para a fase de EIA. Esta situação, claramente contraditória, está igualmente reflectida no capítulo respeitante à Identificação de Conflitos (Ponto 4.4.2.2. Servidões e restrições de utilidade pública), onde é, primeiro referido que, “o património não constitui um obstáculo suficientemente forte para alterar o traçado da linha” (Pág. 63/72), e depois que os “sítios potenciais de conflito serão analisados, em pormenor na fase de EIA” (Pág. 63/72).

O EIA, remete a caracterização da situação de referência em termos patrimoniais para os anexos, os quais se apresentam confusos e repetitivos. Na realidade, o Anexo X respeitante ao Património Construído, Arqueológico e Etnográfico, comporta os anexos (?) IX.1 (Relatório Arqueológico), IX.2 (Inventário das ocorrências de Interesse Patrimonial Identificadas na Pesquisa Documental), IX.3 (Anexo Fotográfico) e IX.4 (Caracterização da Visibilidade do Solo nos Locais Propostos para o Assentamento dos Postes), sendo os anexos IX.2 e IX.4 repetições dos Anexo 1 e 2 do Relatório Arqueológico (IX.1). Verifica-se ainda que o anexo IX.2 (ou Anexo 1 do IX.1), tendo por base a mesma pesquisa, não é coerente com o quadro 3.1 (Património Identificado na área em estudo), dado que o(s) primeiro(s) anexo(s) se refere(m) a 92 ocorrências e o quadro 3.1. a 98 ocorrências.

Com base no trabalho de campo e consulta documental, foram identificados 34 ocorrências (algumas das quais constituem património classificado) situadas nas proximidades do projecto. Desta situação resultam evidentes algumas lacunas e imprecisões, em termos de caracterização e avaliação de impactes, bem como de medidas de minimização, a saber:

- das 19 ocorrências integráveis na categoria de património arqueológico, apenas 7 foram apresentadas sob a forma de ficha de sítio;
- não é apresentada à escala de projecto, ou outra que permita leitura, a interferência de postes nas áreas de servidão de património classificado;
- não foi devidamente avaliado o impacto do empreendimento sobre os imóveis classificados;
- as medidas de minimização do Relatório (IX.1) não são coerentes com o Quadro 12.1 do EIA;
- a distinção entre as Fases de Construção e de Exploração para as medidas de minimização não só não faz sentido, como não é coerente com o Relatório apresentado no anexo IX.1.

Integração Paisagística

Não foi apresentado o projecto de integração paisagística, o qual deverá incidir sobre as diferentes situações de intervenção do projecto (Construção e Desmantelamento)/(apoios, acessos e estaleiro)

Estaleiros

O EIA é omissivo relativamente à apresentação de critérios para a escolha da localização dos estaleiros e frentes de obra, não tendo, também, sido apresentada a respectiva carta de condicionantes à sua implantação.

Medidas de Minimização

Verifica-se que as medidas de minimização apresentadas são de carácter geral, não apresentando o detalhe e/ou localização adequados a um Projecto de Execução, nem estando devidamente referenciadas à fase em que deverão ser concretizadas. As medidas reflectem o carácter geral da análise produzida no EIA, e decorrem de uma identificação de impactes que, na sua maioria, são passíveis de ocorrer praticamente em qualquer traçado de uma infra-estrutura como a que está em análise.

É referido no ponto 12.4 que a execução de todas as medidas propostas no EIA é da responsabilidade do Empreiteiro, quando são propostas medidas que ultrapassam as competências deste, nomeadamente a rectificação dos PDM ou as medidas a concretizar em fase de Exploração.

Resumo Não Técnico

O RNT não disponibiliza a informação considerada indispensável para efeitos de Consulta Pública pelo que deve ser reformulado no sentido de integrar a seguinte informação:

- Cartografia e/ou esquema ilustrativo no qual estejam claramente representadas as subestações Fanhões, Alto Mira, Trajouce e Rio Maior, devendo também ser representadas e devidamente assinaladas todas linhas que venham a ser referidas no RNT.
- Cartografia/ Esquema explicativo do projecto em análise no qual estejam claramente identificados os troços a intervencionar e o tipo de intervenção em causa.
- As situações de sobrepassagem de edificações deverão ser claramente identificadas e localizadas em cartografia à escala adequada.
- Toda a cartografia apresentada no RNT deverá ser devidamente legendada. Nomeadamente, deverá ser explicada a referência usada na numeração dos apoios (ex. P21/154) dado que a compreensão da mesma não é imediata.
- Deverão ser especificadas por Concelho as Freguesias afectadas pelo Projecto.

O RNT deverá ser revisto face os principais aspectos resumo do EIA, tendo já em conta os esclarecimentos e elementos agora solicitados.

3. CONCLUSÕES

Face ao exposto, considera-se que o EIA, quer em texto, quer em peças desenhadas, não disponibiliza a informação necessária ao entendimento cabal do projecto e das afectações em causa, não permitindo atingir os objectivos fundamentais da avaliação de impacte ambiental, pelo que se propõe a desconformidade do mesmo.

A Comissão de Avaliação

Paula Nunes da Silva	IA/ DAIA	<i>Paula NS:</i>
Margarida Grossinho	IA/DAIA	<i>Margarida Grossinho</i>
Ana Margarida Martins	IPA	<i>Ana Margarida Martins</i>
Luís Quarema Ferreira	IPPAR	
Maria Reis Gomes	CCDR LVT	<i>Maria Reis Gomes</i>

Instituto do Ambiente, 30 de Março de 2004