

Nova ligação ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia

Processo de AIA n.º 2966

Apreciação da pronúncia apresentada pelo proponente em sede de audiência de interessados

1. INTRODUÇÃO

No âmbito do procedimento de avaliação de impacto ambiental (AIA) relativo ao projeto Nova ligação ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia, a Agência Portuguesa do Ambiente (APA, I.P.), na qualidade de autoridade competente, promoveu, de acordo com o previsto no artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro e nos termos do artigo 121.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, um período de audiência de interessados sobre a respetiva proposta de decisão.

No decurso deste período, o proponente do projeto pronunciou-se sobre o teor da referida proposta. A APA procedeu então à análise dessa mesma pronúncia, a qual se encontra consubstanciada no presente documento. Para o efeito, foi também solicitada a colaboração das entidades representadas na Comissão de Avaliação (CA).

2. APRECIÇÃO DA PRONÚNCIA APRESENTADA PELO PROPONENTE

A pronúncia apresentada pelo proponente, a empresa IP – Infraestruturas de Portugal, S.A., em sede de audiência de interessados, encontra-se estruturada em quatro capítulos, a saber:

1. Enquadramento
2. Antecedentes
3. Reconhecimento do Interesse Público do Projeto
4. Principais questões suscitadas pela Proposta de DIA da Nova Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia

Nos primeiros dois capítulos o proponente inclui um conjunto de considerações sobre a estrutura e forma de redação da DIA, no que se refere em particular às Razões de Facto e de Direito que fundamentam a decisão. Entende o proponente que os impactes ambientais positivos do projeto nunca foram tidos em consideração e que os impactes negativos são excessivamente evidenciados e repetidos, tornado a DIA de difícil leitura e excessivamente longa.

No terceiro capítulo, o proponente entendeu relevante sublinhar que o projeto se reveste de um inegável interesse público, atenta, especialmente, a sua dimensão socioeconómica. Considera que este aspeto deveria merecer especial destaque na decisão, sugerindo a sua inclusão nas razões de facto e de direito.

O proponente reserva então o quarto capítulo para a discussão das condições impostas na proposta de DIA, indicando em quadro as exigências que considera não serem acomodáveis no projeto. Considera também que as medidas já contidas no projeto e no EIA não deveriam ser transcritas para o corpo da DIA.

Relativamente às considerações tecidas sobre a estrutura, dimensão e forma de redação da DIA, importa referir que se trata de matéria da competência da autoridade de AIA, sendo que a abordagem refletida na presente decisão reflete um trabalho de consolidação e harmonização que tem vindo a ser desenvolvido pelas diferentes autoridades de AIA (APA e CCDR) ao longo dos anos e que, por isso, se encontra hoje consolidado. A IP, como entidade com experiência em matéria de AIA, não tem como não conhecer esta abordagem.

Pelo exposto, a autoridade de AIA refletiu na DIA os aspetos que se destacaram como mais relevantes em termos do desenvolvimento do processo, impactes do projeto e/ou outros aspetos considerados relevantes para suporte à tomada de decisão.

Especificamente no que se refere à informação apresentada pelo proponente em resposta às questões suscitadas pelo público, e contrariamente ao enunciado na pronúncia do proponente, a mesma foi considerada na avaliação desenvolvida (conforme aliás expresso na apreciação sobre a Consulta Pública constante da proposta de DIA).

Por último, ressalva-se que efetivamente o interesse público associado a este projeto teve uma tal significância que motivou inclusive a alteração do sentido da decisão proposta inicialmente.

Verificando-se que, apesar das considerações apresentadas, não parece haver discordância por parte do proponente relativamente ao sentido da decisão agora proposta pela autoridade de AIA (DIA favorável condicionada), considera-se desnecessário desenvolver uma discussão aprofundada das mesmas.

Neste sentido, a análise da pronúncia apresentada pelo proponente incidiu maioritariamente sobre os fundamentos apresentados no referido capítulo quatro, encontrando-se sistematizados abaixo os resultados dessa apreciação, organizados de acordo com a ordem das disposições constantes na proposta de DIA.

Neste contexto, importa ainda referir que o proponente propõe a supressão de um conjunto de medidas, fundamentada no facto do projeto e/ou EIA já prever a sua incorporação, como por exemplo no que respeita às medidas 27, 32, 55, 61, 129, 131 e 132.

Refira-se que este fundamento não afasta a necessidade da inclusão da medida na DIA, mas apenas indicia o seu futuro cumprimento. A DIA deve integrar todas as medidas identificadas como necessárias ao desenvolvimento do projeto e minimização dos impactes associados, sendo essas as que detêm carácter vinculativo, no contexto do regime jurídico de AIA. Acresce ainda que, como se encontra abundantemente demonstrado pela prática, esta abordagem se revela facilitadora na verificação da implementação das medidas quer para o proponente quer para as autoridades envolvidas na pós-avaliação e fiscalização.

ELEMENTOS A APRESENTAR

Neste ponto da proposta de DIA é elencado um conjunto de elementos a apresentar, em momentos distintos, à autoridade de AIA para análise e aprovação.

O proponente entende, sem apresentar nenhuma fundamentação para tal, que a expressão “análise e aprovação” deve ser substituída por “conhecimento”.

Ora não só não se compreende o objetivo desta proposta como se considera que a mesma não é aceitável porquanto os elementos solicitados não se pretendem apenas para conhecimento, exceto no que refere aos comprovativos do cumprimento de procedimentos legais (Elementos n.º 19 a 22). Para os restantes afigura-se essencial garantir a apreciação e pronúncia da autoridade de AIA (suportada, sempre que relevante, na consulta às entidades que integraram a Comissão de Avaliação) sobre a documentação que vier a ser entregue pelo proponente para cumprimento destas exigências. Nisso mesmo consiste a tarefa de pós-avaliação do regime jurídico de AIA, que o proponente bem conhece.

Previamente ao licenciamento

O proponente sugere que os dois Elementos solicitados em momento prévio ao licenciamento do projeto sejam remetidos para a fase prévia ao início da obra. Não é, contudo, apresentada qualquer fundamentação para esta sugestão.

Atendendo à natureza dos elementos em causa, em particular no que ao Elemento n.º 1 diz respeito, que se refere à integração das medidas específicas no projeto de execução, envolvendo assim alterações ao mesmo, considera-se a fase adequada para a sua demonstração será previamente ao licenciamento.

Previamente ao início da obra

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
<p>3. Programação temporal detalhada das diferentes etapas da fase de construção, bem como da fase de exploração. A programação da fase de construção deve ser desenvolvida de forma a assegurar:</p> <p>a) A interdição dos trabalhos durante o período de reprodução de algumas espécies:</p> <ul style="list-style-type: none"> – do início de Março ao final de Junho, nos troços de sensibilidade elevada e/ou muito elevada para abetarda e/ou sisão, nomeadamente do PK 129+000 ao PK 133+000 e do PK 194+500 ao PK 200+000 ; – do início de Janeiro ao final de Junho, nos troços de sensibilidade muito elevada para Águia-de-Bonelli e Bufo-Real, nomeadamente do PK 159+500 a 161+200 e PK 172+900 a 179+400. 	<p>Considera-se que a referência à “fase de exploração” deverá ser retirada por ser totalmente impossível de detalhar no período previamente ao início da obra e por não ter consequência no pretendido.</p> <p>Julga-se, ainda, que a “interdição” dos trabalhos tal como consta da proposta, apenas permite a realização dos trabalhos em 6 meses por ano, englobando o período de maior probabilidade de ocorrência de pluviosidade, inviabilizando a programação prevista de um ano para conclusão da obra e contrariando o objetivo de reduzir a perturbação ao mínimo tempo possível, pelo que se sugere a sua substituição por “o ajustamento”.</p>	<p>De forma a minimizar eventual afetação do desenvolvimento dos trabalhos de construção, procede-se ao seguinte ajuste da redação inicial:</p> <p><i>3. Programação temporal detalhada das diferentes etapas da fase de construção, a qual deve:</i></p> <p>a) <i>ser desenvolvida de forma a assegurar a interdição ou, mediante parecer prévio vinculativo do ICNF, o ajustamento, dos trabalhos do início de março ao final de maio nos troços de sensibilidade elevada e/ou muito elevada para abetarda e/ou sisão, nomeadamente do PK 129+000 ao PK 133+000 e do PK 194+500 ao PK 200+000.</i></p> <p>b) <i>evitar o desenvolvimento dos trabalhos de construção entre o início de janeiro e o final de maio nos troços de sensibilidade muito elevada para águia-de-Bonelli e bufo-real, nomeadamente do PK 159+500 a 161+200 e PK 172+900 a 179+400. Caso se verifique uma situação excepcional que não permita o cumprimento da condicionante específica relativa à águia-de-Bonelli e bufo-real, a autorização de qualquer trabalho durante o referido período depende de parecer prévio vinculativo do ICNF.</i></p> <p>É ainda aditado um elemento para a fase de exploração, nos seguintes termos:</p> <p><i>34. Programação temporal detalhada com observância das condicionantes referidas no Elemento n.º 3 da presente decisão, sempre e quando se verificar a necessidade de proceder a intervenções na ferrovia.</i></p>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
<p>8. Caracterização dos locais de implantação de estaleiros, dos locais de empréstimo e dos locais de depósito temporário e definitivo de terras, e de todas as áreas de apoio à obra, privilegiando a ocupação de áreas já degradadas, nomeadamente explorações de inertes na região, e locais de declive reduzido e com acesso existente próximo. A referida caracterização deve incluir nomeadamente cartografia, área, acessos, coberto vegetal/uso do solo da área e da envolvente e fotografia do local.</p>	<p>Os estaleiros são objeto de licenciamento autónomo a promover pelos empreiteiros, os quais deverão respeitar o Caderno de Encargos, no qual estas medidas já estão vertidas. Acresce que toda a empreitada será acompanhada por gestores ambientais que farão cumprir o referido Caderno de Encargos e o Plano de Gestão Ambiental. Sugere-se a supressão deste ponto.</p>	<p>O comentário apresentado pelo proponente não constitui fundamentação para a supressão desta exigência. Este elemento reporta-se a ações do projeto suscetíveis de induzir impactes significativos e que importa por isso analisar. Acresce ainda que a apreciação a desenvolver em sede de AIA não pretende substituir o necessário licenciamento destas estruturas.</p>
<p>9. Caracterização dos estaleiros, especificando as estruturas/equipamentos de que serão dotados para assegurar a minimização dos impactes, garantindo, nomeadamente que as rodas dos veículos são devidamente lavadas antes de saírem para a via pública de modo a evitar o arrastamento de terras e lamas para o exterior da zona de obras.</p>	<p>Os estaleiros são objeto de licenciamento autónomo a promover pelos empreiteiros, os quais deverão respeitar o Caderno de Encargos, no qual estas medidas já estão vertidas. Acresce que toda a empreitada será acompanhada por gestores ambientais que farão cumprir o referido Caderno de Encargos e o Plano de Gestão Ambiental. Sugere-se a supressão deste ponto.</p>	<p>O comentário apresentado pelo proponente não constitui fundamentação para a supressão desta exigência. Este elemento reporta-se a ações do projeto suscetíveis de induzir impactes significativos e que importa por isso analisar. Acresce ainda que a apreciação a desenvolver em sede de AIA não pretende substituir o necessário licenciamento destas estruturas.</p>
<p>10. Caracterização dos locais de depósito temporário e definitivo de solos e rochas, e de todas as áreas de apoio à obra</p>	<p>Os locais de depósito temporário e definitivo de solos e rochas são objeto de licenciamento autónomo a promover pelos empreiteiros, os quais deverão respeitar o Caderno de Encargos, e a legislação aplicável. Acresce que toda a empreitada será acompanhada por gestores ambientais que farão cumprir o referido Caderno de Encargos e o Plano de Gestão Ambiental. Sugere-se a supressão deste ponto.</p>	<p>O comentário apresentado pelo proponente não constitui fundamentação para a supressão desta exigência. Este elemento reporta-se a ações do projeto suscetíveis de induzir impactes significativos e que importa por isso analisar. Acresce ainda que a apreciação a desenvolver em sede de AIA não pretende substituir o necessário licenciamento destas estruturas.</p>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
11. Caraterização dos impactes inerentes à utilização de balastro (identificando nomeadamente origem, percursos/tráfego, eventuais depósitos temporários), e identificação das respetivas medidas de minimização	O balastro é proveniente de pedreiras licenciadas, pelo que não faz sentido nesta altura do processo, estudar este tipo de impactes. Sugere-se a supressão deste ponto.	Do comentário apresentado pelo proponente concluiu-se que o balastro não é preparado no local da obra. Neste sentido, pode ser aceite a sugestão de supressão deste Elemento.
12. Caraterização dos impactes inerentes ao fabrico das travessas de betão, e identificação das respetivas medidas de minimização	As travessas de betão são provenientes de fábricas licenciadas, pelo que não faz sentido nesta altura do processo, estudar este tipo de impactes. Sugere-se a supressão deste ponto.	Do comentário apresentado pelo proponente concluiu-se que as travessas não serão fabricadas no local da obra. Neste sentido, pode ser aceite a sugestão de supressão deste Elemento.

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
<p>13. Estudo paisagístico, com base em simulações sobre fotografia, que procure identificar as extensões ou as partes das componentes do Projeto que se destacam no campo visual a partir do conjunto classificado da Cidade Fronteira e de Guarnição de Elvas e as suas Fortificações, preconizando medidas a implementar na fase de construção para a manutenção da respetiva integridade visual e contexto cénico.</p>	<p>Sugere-se retirar esta referência uma vez que da análise dos impactes na paisagem, se verifica que apenas 9% do traçado implicará efetivamente impactes visuais negativos significativos, manifestando muitos destes troços extensões pouco significativas (menores que 100 metros), sendo que esta área não se encontra integrada nesta classificação.</p>	<p>Os impactes não se avaliam nem se resumem a uma percentagem. É a Qualidade Visual da Paisagem que pesa a par da afetação física e visual dessa mesma Paisagem. Por outro lado, a perda de qualidade cénica não se reduz à questão de determinada área ser mais visível, por maior ou menor número de observadores, pois não deixa de estar sempre em causa a integridade física/visual dos valores/atributos culturais e naturais. Estes valores e os impactes significativos do projeto excedem largamente o referido pelo proponente.</p> <p>Acresce ainda que se trata da “Cidade Fronteira e de Guarnição de Elvas e as suas Fortificações” que é, apenas e só, um conjunto classificado inscrito na Lista do Património Mundial da UNESCO desde 2012.</p> <p>Deve assim ser realizado um estudo específico direcionado para essa problemática.</p> <p>Ainda assim, a redação desta medida deverá ter uma ligeira alteração nos seguintes termos:</p> <p><i>13. Estudo paisagístico, com base em simulações sobre fotografia, que procure identificar as extensões ou as partes das componentes do Projeto que se destacam no campo visual a partir do conjunto classificado inscrito na Lista de Património Mundial da UNESCO da Cidade Fronteira e de Guarnição de Elvas e as suas Fortificações, preconizando medidas a implementar para a manutenção da respetiva integridade visual e contexto cénico.</i></p>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
<p>16. Programa de conservação e restauro da Ponte da Asseca (n.º 64) elaborado por especialista técnico</p>	<p>Refere-se que esta medida é proveniente da DIA de 2008 mas com o desenvolvimento do processo e tendo em conta que o projeto não induz impactes diretos sobre a ocorrência este Programa não será considerado.</p> <p>A numeração da ocorrência deve ser corrigida de nº 64 para nº 62.</p>	<p>Esta questão encontra-se amplamente analisada no parecer da CA, sendo inclusivamente referida a visita ao local:</p> <p>“É assim inegável que esta alteração do enquadramento paisagístico da Ponte da Asseca (n.º 62), com a construção de um viaduto somente situado a 17 m, constitui um impacte direto negativo que persistirá durante toda a fase de exploração do projeto. Saliente-se que dada a configuração do pequeno vale e a dimensão das estruturas a construir (viaduto), que implicam a escavação e o eventual desmonte do substrato geológico para a construção das fundações dos grandes pilares, envolvendo necessariamente a circulação de maquinaria pesada, e atendendo ao mau estado de conservação da estrutura conforme foi verificada no local durante a visita da CA, considera-se que a mesma poderá sofrer impactes negativos diretos significativos na fase de obra, sendo os indiretos certos.”</p> <p>Assim, não só deve ser elaborado e apresentado o referido elemento com assegurada a sua posterior implementação. Verifica-se efetivamente um lapso na numeração da ocorrência em causa, a qual foi corrigida para o n.º 62.</p>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
<p>17. Projeto das barreiras acústicas a instalar com o nível de detalhe inerente à sua implementação. O referido projeto deve ser compatibilizado com os diferentes projetos específicos da ferrovia, nomeadamente projeto de drenagem, projeto de viadutos, paisagístico e restabelecimentos.</p>	<p>Sugere-se retirar esta referência uma vez que o Projeto das barreiras acústicas já se encontra contemplado no projeto, detalhado, compatibilizado com os projetos específicos da ferrovia, integrado nas especificações técnicas e englobado nas quantidades de trabalho e respetiva estimativa orçamental</p>	<p>Importa esclarecer que a solicitação do projeto das barreiras acústicas propostas decorre do facto do documento apresentado “Tomo 17.7 – Projeto de Proteção Sonora” não definir, para cinco das sete barreiras propostas, o material das mesmas. Acresce que na avaliação desenvolvida são identificadas sete situações para as quais deve ser apresentado o projeto da respetiva barreira, caso as zonas nas quais se inserem o recetores venham a ser classificadas como zonas sensíveis, e/ou se confirme o uso sensível, e/ou os resultados da monitorização determinem a necessidade de proteção sonora.</p> <p>Embora a definição do material das barreiras pudesse ser explicitada num Aditamento ao “Tomo 17.7 – Projeto de Proteção Sonora”, considera-se que a informação relativa às barreiras deve ser compilada num só documento. Verifica-se ainda que poderá estar em causa a necessária apresentação dos projetos relativos a sete outras barreiras acústicas, pelo que se mantém a pertinência da apresentação do Elemento nº 17.</p> <p>A medida será ainda assim ligeiramente reformulada nos seguintes termos:</p> <p><i>17. Projeto das barreiras acústicas a instalar com o nível de detalhe inerente à sua implementação, com vista assegurar a sua compatibilização com os diferentes projetos específicos da ferrovia, nomeadamente projeto de drenagem, projeto de viadutos, paisagístico e restabelecimentos.</i></p>
<p>19. Declaração de Imprescindível Utilidade Pública (DIUP) respeitante à afetação e abate de sobreiros e azinheiras em povoamento existentes na área de intervenção (alínea a) do n.º 2 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio, com as alterações introduzidas</p>	<p>Trata-se de um processo necessário de modo a cumprir a legislação aplicável em vigor, o qual é tratado com a Entidade de Tutela respetiva. Sugere-se indicação de dar conhecimento do procedimento à CA, em sede de pós-avaliação.</p>	<p>Este elemento, por corresponder ao comprovativo do cumprimento de um aspeto legal, deve ser apresentado apenas para conhecimento da autoridade de AIA. A redação inicial foi revista e adequada nesse sentido.</p>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho).		
20. Localização das áreas de compensação das quercíneas, de acordo com os respetivos critérios elencados no âmbito das medidas de compensação e na legislação referida. Esta informação deve ser acompanhada das <i>shapefiles</i> com a localização dos terrenos disponíveis para compensação das quercíneas das áreas mencionadas.	Trata-se de um processo necessário de modo a cumprir a legislação aplicável em vigor, o qual é tratado com a Entidade de Tutela respetiva. Sugere-se indicação de dar conhecimento do procedimento à CA, em sede de pós-avaliação.	Este elemento, por corresponder ao comprovativo do cumprimento de um aspeto legal, deve ser apresentado apenas para conhecimento da autoridade de AIA. A redação inicial foi revista e adequada nesse sentido.
21. Despacho conjunto dos membros do governo responsáveis em razão da matéria, levantando as proibições de alteração de uso das áreas florestais percorridas por incêndios nos últimos 10 anos, ou nos últimos 25 no relativo aos povoamentos de sobreiro e azinheira, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 327/90, de 22 de outubro, na sua atual redação	Trata-se de um processo necessário de modo a cumprir a legislação aplicável em vigor, o qual é tratado com a Entidade de Tutela respetiva. Sugere-se indicação de dar conhecimento do procedimento à CA, em sede de pós-avaliação.	Este elemento, por corresponder ao comprovativo do cumprimento de um aspeto legal, deve ser apresentado apenas para conhecimento da autoridade de AIA. A redação inicial foi revista e adequada nesse sentido.
22. Autorizações necessárias para o eventual corte final prematuro em povoamentos de eucalipto e pinheiro-bravo, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 173/88, de 17 de maio.	Trata-se de um processo necessário de modo a cumprir a legislação aplicável em vigor, o qual é tratado com a Entidade de Tutela respetiva. Sugere-se indicação de dar conhecimento do procedimento à CA, em sede de pós-avaliação.	Este elemento, por corresponder ao comprovativo do cumprimento de um aspeto legal, deve ser apresentado apenas para conhecimento da autoridade de AIA. A redação inicial foi revista e adequada nesse sentido.

Fase de Conclusão da Obra

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
23. Projeto de Integração Paisagística revisto de acordo com as alterações ao projeto e com as seguintes orientações:	Julga-se que esta referência, apesar da sua boa intenção, se encontra mal localizada na “Fase de conclusão da obra” e não acresce mais-valia ao PIP já apresentado e compatibilizado no projeto apresentado. Esclarece-se ainda que, em função das possíveis alterações a implementar no projeto ferroviário, proceder-se-á à atualização do PIP e de outros projetos.	O projeto de Integração Paisagística deve ser apresentado assim que as áreas afetadas estejam devidamente identificadas e consolidadas eventuais alterações ao projeto. O PIP apresentado não é suficientemente demonstrativo e elucidativo da recuperação das áreas em causa. São várias as situações que evidenciam que os caminhos não estão contemplados de forma gráfica, ou seja, identificados e com uma solução de recuperação e/ou integração adequadamente associada. Neste sentido, o ora requerido, bem como o momento estabelecido, é o adequado. As orientações dadas permitem ao proponente ter a noção precisa das questões que a administração pretende ver especificamente abordadas.
a) Apresentar soluções específicas de enquadramento paisagístico que minimizem o impacto visual sobre o cemitério de S. Miguel de Machede (cerca do km 137+150), e sobre o aglomerado rural de Carrapatosa (cerca do km 169+800	Considera-se que o PIP apresentado faz o enquadramento paisagístico do cemitério de S. Miguel de Machede e sobre o aglomerado rural de Carrapatosa. Sugere-se a sua supressão	Face ao exposto pelo proponente, a situação deve ser demonstrada, pelo se mantém a medida nos termos inicialmente propostos.
b) Apresentar soluções de enquadramento paisagístico a adotar para os restabelecimentos, caminhos paralelos, caminhos de serviço.	Considera-se que o PIP apresentado faz o enquadramento paisagístico dos restabelecimentos, caminhos paralelos, caminhos de serviço. Sugere-se a sua supressão	Discorda-se do argumento apresentado. Foram identificadas várias situações que devem ser revistas quanto à proposta de material vegetal, uma vez que existem situações onde não foi contemplada vegetação de porte arbóreo e ou arbustivo. A proposta deve prever alguma vegetação que transmita uma imagem de aleatoriedade de ocorrência de árvores e arbustos e não situações demasiado densas e formais ou onde a ausência dos estratos superiores é notada.

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
c) Apresentar soluções a adotar para as áreas associadas aos troços das vias a desativar, recuperar e renaturalizar, procedendo ao levantamento das áreas dos referidos troços, e à sua representação gráfica em planta/cartografia	Considera-se que o PIP apresentado considera já as soluções de renaturalização dos troços a desativar, sempre que aplicável. Sugere-se a sua supressão	Como referido, o PIP apresentado não é suficientemente demonstrativo e elucidativo da recuperação das áreas em causa. A título de exemplo refere-se o caminho desativado associado à construção do REST. 146-1. Apenas com a inventariação e a tipologia de caminhos definida se pode adequar uma proposta de recuperação e eventual integração. Nestes termos deve ser realizado um levantamento gráfico onde apenas sejam contempladas as respetivas áreas. O PIP deve assim contemplar esta alínea e como tal deve manter-se na DIA.
d) Corrigir as cores da legenda da Sementeira 1 e Sementeira 2	Trata-se de uma gralha já corrigida. Sugere-se a sua supressão	Entende-se que esta questão será devidamente contemplada no PIP revisto pelo que esta medida será suprimida da DIA.
e) Considerar uma abordagem da plantação dos módulos árvores e arbustos proposta no EIA mais aleatória e não segundo alinhamentos linearizados	O comportamento natural das plantas após plantação com taxas de crescimento diversos, etc. resultarão no natural desalinhamento e aleatoriedade que se pretende. Sugere-se a sua supressão	O argumento apresentado é em parte verdadeiro. Contudo, são vários os casos em que os alinhamentos são fortemente expressivos pelo que, e mesmo que de forma natural, alguns exemplares não vinguem, ter-se-á alinhamentos formais que apenas realçarão ainda mais a infraestrutura em causa. Considera-se assim que deverão ser revistas as situações onde a perceção da formalidade da proposta é mais notória. Também as alterações a introduzir no PIP devem fazer-se segundo uma maior informalidade.
f) Prever a sementeira, ou plantação, de arbustos de forma aleatória e relativamente dispersa nos taludes de aterro e de escavação, das vias ferroviárias, quer dos restabelecimentos assim como da área expropriada. Referem-se os locais onde esta abordagem deve ser observada: ...	A abordagem seguida nas plantações e sementeiras, para além do objetivo de promover a composição de uma nova paisagem portadora de uma estrutura ecológica e cultural, respeitando as características da área de estudo e a ocupação atual do solo (vegetação existente e distribuição), valorizando as novas ocorrências e integrando a nova infraestrutura na paisagem envolvente, seguiu preocupações de	Os argumentos expostos são válidos e corretos mas não dão resposta ao solicitado. São vários os quilómetros de taludes, quer da infraestrutura quer dos restabelecimentos que onde não foi contemplado um estrato arbustivo, que se revela também importante na estabilização física dos taludes para além de contribuir para a sua integração paisagística e imprimir alguma diversidade. Não se pretende com o solicitado obter manchas arbustivas contínuas mas sim uma distribuição aleatória e dispersa entre elementos vegetais.

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
	<p>minimizar outros impactes nomeadamente de prevenção da erosão, de recuperação de galerias ripícolas, de aproveitamento do banco de sementes local (<u>através da reutilização da terra decapada</u>) e de <u>afastamento da fauna da ferrovia</u> (por indicação da equipa de ecologia), entre outros, assumindo-se a plantação de árvores e arbustos apenas em áreas particulares, como referido no PIP. Sugere-se a sua supressão</p>	<p>Nestes termos considera-se que esta exigência deve ser mantida na DIA.</p>
<p>24. Planos de Recuperação de áreas intervencionadas pela construção dos viadutos. Estes Planos devem abranger toda a área afetada durante a construção de cada viaduto, bem como restabelecimentos associados, tendo como objetivo garantir a reposição de:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Coberto vegetal, com especial destaque para a galeria ripícola – Eventuais caminhos rurais afetados – Linhas de água <p>As soluções a desenvolver devem estabelecer interações com os corredores ecológicos onde se inserem, potenciando a utilização da área sob os viadutos pela fauna, e incluir proposta de elementos arbóreos no alinhamento dos pilares dos diversos viadutos de forma a minimizar o impacte visual dos mesmos. Deve ser apresentado neste âmbito, entre outras peças, o detalhe das plantações sobre os viadutos, com recurso a simulação sobre fotografia entre outras soluções de apresentação</p>	<p>Estes planos fazem parte das obrigações do empreiteiro, devendo ser elaborados na fase prévia à obra, embora implementados no final da mesma.</p> <p>Sugere-se a eliminação do último parágrafo, por se considerar desadequado para uma intervenção desta tipologia.</p> <p>As diretrizes a que os Planos de Recuperação deverão obedecer encontram-se devidamente apresentadas no capítulo de Medidas de Minimização que integram o EIA – Tomo 17.2 (medida C.5), não se justificando a sua repetição exaustiva.</p> <p>Sugere-se a revisão da formulação da medida e inclusão na fase anterior.</p>	<p>O Projeto de Integração Paisagística deverá ser apresentado assim que as áreas afetadas estejam devidamente identificadas assim como eventuais alterações ao Projeto estejam fechadas. O desenrolar da obra excede sempre em muito a área de implantação efetiva da infraestrutura e não corresponde nunca às linhas desenhadas na cartografia, como se não houvesse afetação para além das mesmas. Nestes termos todas as áreas afetadas devem ser inventariadas e devem traduzir-se numa representação gráfica em cartografia, onde a cada uma delas possa ser associada, ou seja feita a devida correspondência, às respetivas medidas de recuperação – remoção de materiais alóctones, descompactação, distribuição de terra vegetal, regeneração natural, sementeiras e/ou plantações, rega, eliminação de infestantes, etc. - que não são necessariamente sempre iguais, e a uma eventual integração paisagística, se aplicável.</p> <p>No que se refere à integração dos pilares a sua integração, ou minimização do impacte visual da sua presença deve ser obtida com plantação de árvores, da galeria ripícola local, colocadas de forma informal mas alinhadas com os pilares de forma a realizar o efeito pretendido.</p>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
		<p>Dado que o PIP não apresenta qualquer peça desenhada elucidativa e com o detalhe requerido, deve a integração ser demonstrada com maior detalhe, através de planos de plantação a uma escala que permita a leitura adequada e a avaliação da proposta. A demonstração passa ainda pela apresentação de vistas com recurso a desenho ou a fotografia real com a simulação da plantação das árvores solicitadas.</p> <p>Nestes termos esta exigência deve ser mantida na DIA.</p>
<p>25. Projeto de Recuperação Biofísica das Linhas de Água afetadas na sua integridade física e cénica com a execução da obra. Devem ser previstas medidas detalhadas graficamente de Engenharia Natural para a recuperação dos leitos, dos taludes das margens e galeria ripícola, tendo como objetivo a preservação da diversidade ecológica e hidráulica de cada local.</p>	<p>A medida C3 do EIA prevê “Deverá proceder-se à recuperação das galerias ripícolas eventualmente afetadas pela obra”, pelo que se propõe a supressão da medida nos termos apresentados.</p> <p>Recorda-se que as linhas de água que poderiam necessitar de medidas específicas de Engenharia Natural são atravessadas por viaduto, pelo que os seus projetos estão considerados na medida anterior.</p>	<p>O Projeto de Integração Paisagística apresentado não contempla o detalhe exigido para uma intervenção na linha de água e nas respetivas margens. Não se trata de meras plantações, mas sim da aplicação de técnicas de engenharia natural e que exigem técnicos da área da biofísica com conhecimentos adequados às circunstâncias. A recuperação das margens, o conhecimento da dinâmica dos cursos de água e da natureza e estabilidade dos taludes exige uma abordagem específica.</p> <p>Com efeito, como alude o proponente, a medida C3 do EIA prevê que “Deverá proceder-se à recuperação das galerias ripícolas eventualmente afetadas pela obra”. Pelo exposto, a medida 25 passará a ter a seguinte redação:</p> <p><i>25. Na sequência da medida C3 do EIA que visa assegurar a recuperação das galerias ripícolas afetadas pela obra, projeto que inclui medidas de Engenharia Natural para a recuperação dos leitos, dos taludes das margens e galeria ripícola, tendo como objetivo a preservação da diversidade ecológica e hidráulica de cada local.</i></p>
<p>27. Projeto de iluminação exterior, o qual deve acautelar todas as situações que conduzam a um excesso de iluminação artificial, com vista a minimizar a poluição luminosa. Todo o equipamento a utilizar no exterior deve</p>	<p>Apesar de se reconhecer o objetivo do pretendido com vista a minimizar a poluição luminosa, realça-se que o objetivo da iluminação é de permitir a inspeção do material pelo que o sugerido não é compatível</p>	<p>A exposição do proponente não se revela clara. Não é claro se existe iluminação fixa e permanente, até de mera segurança do local. A existir a mesma deve observar o solicitado. Não havendo qualquer iluminação permanente e fixa, e a que possa existir decorre apenas de intervenções</p>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
assegurar a existência de difusores de vidro plano e fonte de luz oculta, para que o feixe de luz se faça segundo a vertical.	com o objetivo da própria ET3 (única ET que prevê iluminação). Neste contexto sugere-se a eliminação desta referência	técnicas esporádicas e de trabalhos de manutenção ou de qualquer outra a operação técnica a solicitação não se aplica. Importa no entanto realçar que mesmo a iluminação utilizada com objetivos técnicos nem sempre está em conflito com a solicitação da apresentação do Projeto de Iluminação de Exterior. Assim, face ao exposto, esta medida passa a ter a seguinte redação: <i>27. Demonstração de que a iluminação exterior acautela as situações que conduzam a um excesso de iluminação artificial, com vista a minimizar a poluição luminosa.</i>
28. As soluções de revestimento exterior, pavimentos e cobertura dos diversos edifícios que se devem pautar por materiais e tonalidade tendencialmente neutras e de baixa reflectância	Não se aplica ao presente projeto, pelo que se sugere a sua supressão.	A exposição apresentada pelo proponente não corresponde ao exposto no EIA e nos anexos. Consultando o EIA verifica-se que é referido o seguinte: <i>“Refira-se que em cada Estação Técnica existe um edifício, cuja representação se encontra no Anexo 3.4 – Edifícios Técnicos do Anexo 3 - Anexo Ferroviário no Tomo 17.3 – Anexos Técnicos.”</i> Consultando as peças desenhadas verifica-se que existem edifícios, com vedação, com acesso dedicado e com lugares de estacionamento. Esta exigência deve assim manter-se na DIA com a seguinte alteração de redação: <i>28. As soluções de revestimento exterior, pavimentos e cobertura dos diversos edifícios que se devem pautar por materiais e tonalidade tendencialmente neutras e de baixa reflectância devem ser apresentadas para análise e aprovação face ao contexto da sua localização.</i>

MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO**Medidas específicas para o projeto**

Importa destacar, que embora o Proponente refira que por “razões meramente técnicas” não é possível acomodar as medidas a seguir identificadas, não apresenta nas alegações os fundamentos técnicos para o não acolhimento das mesmas.

Acresce que face à enunciada impossibilidade de acomodar algumas das medidas específicas constantes da proposta de DIA, não são apresentadas pelo proponente quaisquer outras soluções específicas que possam contribuir para a minimização dos impactes, à exceção de casos pontuais. Este fato reveste-se de particular gravidade na situação do atravessamento do aglomerado rural da Carrapatosa (Alandroal) que constitui o ponto mais crítico do projeto.

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
1. km 127+850 – desenvolver uma solução para o restabelecimento do caminho intercetado ao km 127+850 que não inclua a construção de caminhos paralelos de ambos os lados do aterro que se desenvolve sobre área de arborização de sobreiros, a fim de minimizar a afetação da referida área.	O restabelecimento do caminho na zona em que este é intersetado implicaria uma solução em Passagem Superior que iria originar uma maior afetação da área de montado, pelo que não será considerado.	De acordo com a cartografia apresentada tal não se verifica, mas considerando que um restabelecimento superior poderia induzir impactes em outros fatores, esta medida pode ser suprimida.
2. km 130+500 - aferir a localização do restabelecimento 130-1, de forma a que o mesmo permita um efetivo restabelecimento de caminhos intersetados. A localização específica deve ser acordada com os proprietários afetados.	No ponto de intersecção do traçado com o caminho atual não há gabarit para executar uma solução inferior. A solução de projeto permite minimizar o percurso dentro da parcela, já que se encontra sensivelmente centrado com esta. Pelo exposto, não será considerado.	Reconhece-se a pertinência do argumento apresentado pelo proponente, pelo que esta medida pode ser suprimida.

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
<p>3. km 137+100 – equacionar o desenvolvimento do traçado do Rest. 137-1 mais para nascente, a fim de minimizar afetação de área de vinha</p>	<p>Deslocar o restabelecimento 137-1 para nascente inviabiliza a solução em Passagem Inferior, por falta de gabarit. Como Passagem Superior, a solução não é exequível devido à proximidade ao cemitério.</p> <p>Uma solução alternativa que permita reduzir, ou minimizar, a afetação de área de vinha poderá ser restabelecer este caminho através de um caminho paralelo a Sul da via fazendo a ligação ao restabelecimento 137-2.</p>	<p>Reconhece-se a pertinência do enunciado pelo proponente pelo que se considera que a medida pode ser suprimida.</p>
<p>4. km 137+450 – alinhar o Rest. 137-2 com o traçado da via existente (CM1173) a fim de minimizar a afetação da área envolvente.</p>	<p>A consideração do restabelecimento com o alinhamento existente implicaria a adoção de uma Passagem Inferior à via-férrea não ortogonal, o que potenciaría o risco de assentamentos diferenciais da via, extremamente gravosos para a exploração e segurança ferroviária. Assim, a opção de projeto recaiu por uma solução ortogonal e, conseqüentemente, por um ligeiro ajuste no alinhamento da via atual. A afetação originada pela solução proposta é muito reduzida face às implicações de segurança acima referidas. Acresce ainda que, soluções de restabelecimentos sobre vias existentes implicam a consideração de desvios provisórios de tráfego que também originam ocupações adicionais.</p> <p>Pelo exposto, não será considerado.</p>	<p>Reconhece-se a pertinência do enunciado pelo proponente pelo que se considera que a medida pode ser suprimida.</p>
<p>6. km 141+000 a Km 144+000 – equacionar o rebaixamento da rasante em cerca de 3 m, conforme solicitado na Consulta Pública, bem como as necessárias alterações nos restabelecimentos daí decorrentes.</p>	<p>O rebaixamento da rasante inviabiliza o pedido anterior (5) e a Passagem Inferior PI143-1, e comporta vários problemas de drenagem transversal. Além disso, 2/3 da extensão</p>	<p>De acordo com a informação prestada pelo proponente em sede do Aditamento 1 ao EIA “As solicitações de alteração de traçado, quer em planta (afastamento para sul) quer em perfil longitudinal [...] não são possíveis, uma vez que qualquer alteração desta natureza teria repercussões em</p>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
	referida já se encontram em escavação, pelo que não será considerado.	várias dezenas de quilómetros, com os correspondentes impactos nesses locais (...)" . Contudo, verifica-se que o(s) proprietário(s) afetado(s) nesta zona do traçado solicita(m) também a criação de uma passagem inferior cerca do km 145+200 a 145+400. Ora não havendo rebaixamento do traçado mantem-se a necessidade de aferir os restabelecimentos na propriedade em causa. Assim, embora se reconheça não ser viável o referido restabelecimento em passagem inferior, dado que o traçado se desenvolve em escavação, deve ser analisada uma solução de restabelecimento a ser acordada com o(s) proprietário(s) afetado(s) . Neste sentido, esta medida é alterada nos seguintes termos: <i>6. km 145+200 a 145+400 – equacionar, se possível, uma solução de restabelecimento a qual, em função da necessária articulação com o(s) proprietário(s) afetado(s), poderá vir a localizar-se fora da referida quilometragem.</i>
7. km 144+100 e o km 144+800 – incluir uma Passagem inferior agrícola, entre o km 144+100 e o km 144+800, eventualmente ao km 144+220 ou 144+500, aferindo junto dos proprietários afetados se a localização adotada dá cumprimento à solicitação apresentada na CP. O traçado do referido restabelecimento não deve ocorrer sobre área de montado. A minimização da afetação da área de montado e o restabelecimento do caminho intercetado (ao km 144+222) pode decorrer do prolongamento do viaduto do Freixo para nascente.	A consideração de um atravessamento inferior no local proposto (km 144+222), implicaria a adoção de um novo bloco técnico muito próximo do encontro do Viaduto do Freixo (km 144+100), o que potenciará descontinuidades na via, extremamente gravosas para a exploração e segurança ferroviária. O atravessamento pecuário é garantido pela frente do encontro do Viaduto do Freixo, pelo que não será considerado.	Esclarece-se que a medida não determina que o atravessamento inferior ocorra ao km 144+222, mas sim entre o km 144+100 e o km 144+800, ou seja podendo ser mais afastado do referido viaduto. Acresce que “o atravessamento pecuário” referido é efetuado através de uma estrada nacional (EN254), pelo que não se pode considerar que dê uma resposta ao solicitado. Assim, tendo em conta os argumentos do proponente, a medida terá a seguinte redação: <i>7. km 144+100 e o km 144+800 – incluir, se possível, uma Passagem inferior agrícola, entre o km 144+100 e o km 144+800, eventualmente ao km 144+220 ou 144+500, . A ser possível, a minimização da afetação da área de montado e o restabelecimento do caminho intercetado (ao km 144+222) pode decorrer do prolongamento do viaduto do Freixo para nascente.</i>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
<p>12. km 149+550 a km 149+975 – face à reconhecida impossibilidade de incluir uma passagem agrícola inferior, em alternativa à PS (Rest. 149-2) proposta, facto que poderá induzir impactes negativos significativos, dependendo do uso do referido restabelecimento, devem ser apresentadas medidas de compensação para a referida situação.</p>	<p>Não há lugar a medidas compensatórias diferentes das consideradas em sede de expropriações.</p>	<p>Face ao teor da alegação, deve o proponente assegurar que em sede de expropriações são considerados os impactes indiretos, que poderão ser induzidos, dependendo do uso do referido restabelecimento.</p> <p>Propõe-se assim que a medida adote a seguinte redação: <i>12. km 149+550 a km 149+975 – face à reconhecida impossibilidade de incluir uma passagem agrícola inferior, em alternativa à PS (Rest. 149-2) proposta, facto que poderá induzir impactes negativos significativos, deve ser assegurado que em sede de expropriações são considerados os impactes indiretos que poderão ocorrer, dependendo do uso do referido restabelecimento.</i></p>
<p>16. km 152+500 a 153+000 – incluir um restabelecimento agrícola entre as parcelas afetadas, cuja localização específica deve ser acordada com os proprietários.</p>	<p>Na localização proposta não é possível garantir o gabarit rodoviário e tem restabelecimento a menos de 500 m de distância, pelo que não será considerado.</p>	<p>Não tendo sido especificado que tipo de restabelecimento agrícola deveria ser adotado, nem a sua localização específica, e verificando-se que o traçado da ferrovia, na referida extensão, se desenvolve em aterro e escavação, não se considera justificado que a medida seja suprimida. Aliás, conforme consta da apreciação efetuada relativamente à consulta pública (DIA, pág. 20), verifica-se que a utilização do restabelecimento 153-1 implica um desvio superior aos 500 m em linha reta enunciados (dado que o traçado do referido restabelecimento se desenvolve em aterro) e pressupõe a utilização da EN381.</p> <p>Assim, considera-se que a medida se deve manter com a seguinte redação: <i>16. km 152+500 a 153+000 – caso não exista restabelecimento até 500 m de distância em linha reta, incluir, se possível, um restabelecimento agrícola entre as parcelas afetadas, cuja localização específica deve ser acordada com os proprietários.</i></p>
<p>17. km 153+000 e o km 154+000 – efetuar o restabelecimento da EN 381 sobre a via</p>	<p>Reiteramos os esclarecimentos apresentados, relativos a esta questão, nos Aditamentos ao Estudo de Impacte Ambiental entregues à APA</p>	<p>Importa destacar que a presente medida pretende minimizar os impactes negativos significativos decorrentes da solução apresentada para o restabelecimento da ER 381 (em aterro,</p>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
<p>existente, equacionando o seu desenvolvimento em passagem inferior</p>	<p>em dezembro de 2017, pelo que não será considerado.</p>	<p>paralelo à estrada existente, com cerca de 11 m de altura e extensão superior a 500 m, sobre área de vinha em plena produção). Estes impactes foram também evidenciados pela respetiva Câmara Municipal e pelos proprietários afetados, e até reconhecidos pelo Proponente (EIA e Aditamento) identificando a Passagem Superior 153-1 como uma das situações “mais gravosas” em termos visuais, desenvolvida em área de elevada sensibilidade.</p> <p>O proponente pretende sustentar que as áreas afetadas por uma solução coincidente com traçado existente (via atual), conforme solicitada, ou por uma solução não coincidente serão muito semelhantes.</p> <p>Embora se reconheça que a solução solicitada não seja a menos onerosa, importa considerar que os custos sócio económicos da afetação permanente e irreversível de áreas agrícolas, justificam que sejam apresentadas alternativas para restabelecimento da estrada conforme solicitado. Nesse sentido, a medida passará a ter a seguinte redação: <i>17. km 153+000 e o km 154+000 – efetuar, se possível, o restabelecimento da EN 381 sobre a via existente, equacionando o seu desenvolvimento em passagem inferior.</i></p>
<p>20. km 160+920 a 162+492 – Estação Técnica nº2 - equacionar a redefinição dos usos da Estação Técnica, permitindo o seu uso como estação de mercadorias, face à sua localização na Zona Cativa dos Mármoreos (Portaria nº 441/90 de 15 de junho).</p>	<p>Não acomodável neste projeto conforme explicado em sede de reuniões com a Câmaras Municipais de Vila Viçosa e de Alandroal, à Comissão de Avaliação e à CCDR Alentejo.</p>	<p>Apesar do proponente referir esta exigência não é acomodável, reitera-se a relevância da existência de uma estação de mercadorias, como forma de potenciar os impactes positivos ao nível socioeconómico local (e não apenas regional/nacional), pelo que esta medida de potenciação deve ser considerada.</p> <p>Note-se que se considera existência de uma Estação de mercadorias que permita e promova as condições de escoamento e transporte das rochas provenientes da atividade extrativa e transformadora proveniente da Zona Cativa dos Mármoreos, como estratégica para o desenvolvimento da região. Assim, é da maior relevância que</p>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
		<p>o projeto possa integrar, no futuro, a referida estação de mercadorias, com uma localização próxima da estação técnica do Alandroal.</p> <p>Neste sentido, a referida medida deve ser reconvertida numa medida de potenciação dos impactes positivos sócio económicos do projeto, com a seguinte redação:</p> <p><i>27. Equacionar que a Linha Évora Norte – Caia possa, no futuro, vir a incluir uma estação de mercadorias na vertente do transporte de Rochas com Fins Ornamentais e Industriais, com uma localização próxima da Estação Técnica do Alandroal, ou outra localização, que potencie as condições de escoamento e transporte das rochas provenientes da atividades extrativa e transformadora proveniente da Zona Cativa dos Mármorees localizada na proximidade da Linha Ferroviária.</i></p>
<p>21. km 169+800 – Carrapatosa - desviar o traçado da ferrovia de modo a não seccionar o aglomerado rural da Carrapatosa. Caso não seja possível devem ser adotadas soluções específicas de projeto que permitam reduzir os impactes decorrentes da solução proposta para o restabelecimento da EN373, nomeadamente através do desenvolvimento do referido restabelecimento sob o Viaduto de Alcalate, e o inerente aumento da sua extensão, além do rebaixamento, com pequena ripagem para sul-sudeste, da EN373. A referida solução poderá também minimizar os impactes decorrentes do seccionamento do aglomerado rural induzido, em acréscimo ao da ferrovia, pelo aterro inerente ao encontro nascente do viaduto, bem como minimizar os impactes relativos ao aumento significativo das deslocações pedonais e viárias.</p>	<p>Não acomodável por questões técnicas e pelas soluções alternativas apresentarem ainda mais impactes sobre as populações e sobre o aglomerado. Também já largamente explicado à Comissão de Avaliação quer durante a visita quer em sede de processo de AIA.</p>	<p>Importa destacar que a afetação do aglomerado rural da Carrapatosa constitui o ponto mais crítico do projeto, conforme adequadamente evidenciado no EIA. A construção presença e funcionamento da ferrovia, pelo seu desenvolvimento entre as habitações que constituem o aglomerado e conseqüente proximidade às mesmas e efeito de barreira associado, provocará uma desestruturação do território e da relação das pessoas com o espaço.</p> <p>Os impactes mais relevantes decorrem não só da presença da ferrovia, como das soluções apresentadas para o restabelecimento da ER373 (induzindo escavações de grande dimensão na envolvente do aglomerado) e para os percursos pedonais entre as habitações.</p> <p>Considerou-se assim que para os referidos impactes de carácter negativo muito significativo deviam ser desenvolvidas soluções específicas de projeto, que reduzissem o efeito barreira e a afetação da coesão do aglomerado rural e do seu enquadramento paisagístico.</p>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
		<p>Em face do exposto, considera-se “desajustado” que para a situação mais grave do projeto seja tão-somente referido “não acomodável por questões técnicas”, não apresentando qualquer justificação, ou fundamento que sustente a referida afirmação.</p> <p>Contrariamente ao afirmado na pronúncia, em sede de avaliação não foi documentada/fundamentada a inexistência de soluções específicas para a minimização dos referidos impactes.</p> <p>Saliente-se que, caso tivesse sido demonstrado que a medida proposta “não é acomodável” dever-se-iam ter desenvolvido outras soluções específicas que permitissem uma efetiva minimização dos impactes. A não existirem, não se poderão então considerar os impactes negativos significativos adequadamente minimizados de forma a permitir viabilizar o projeto.</p> <p>Como tal, e tendo em conta as alegações do proponente, a medida será reformulada nos seguintes termos:</p> <p><i>21. km 169+800 – Carrapatoza – apresentar no prazo de 10 dias justificação técnica para não desviar o traçado da ferrovia, incluindo no respeitante à inexecuibilidade de alternativas. Caso tal seja demonstrado, apresentar igualmente medidas que permitam minimizar os impactes relativos ao aumento significativo das deslocações pedonais e viárias.</i></p>
<p>22. km 184+850 – aferir a localização do restabelecimento 184-1, de forma a que o mesmo permita um efetivo restabelecimento dos caminhos intersetados, e não induza impactes adicionais sobre área de vinha. A localização específica deve ser acordada com os proprietários afetados.</p>	<p>Na localização dos caminhos intersetados não existe o gabarit para realizar o restabelecimento, pelo que não será considerado.</p>	<p>Importa esclarecer que o restabelecimento 184-1 conforme previsto no projeto não estabelece a ligação a qualquer caminho e implica a afetação de vinha em plena produção. É por isso necessário aferir e corrigir em conformidade.</p> <p>Considera-se que a medida pode ser suprimida.</p>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
23. km 188+100 – substituir o restabelecimento superior 187-2, por uma passagem inferior, a fim de minimizar a afetação de área de montado, cuja localização específica deve ser acordada com os proprietários afetados.	Na zona do acesso atual não existe o gabarit para realizar o restabelecimento em Passagem Inferior, pelo que propomos ajustar os acessos previstos no projeto da Passagem Superior para minimizar a ocupação e afetação da área de montado.	Considera-se que esta medida pode ser suprimida.
24. km 189+100 – equacionar uma solução distinta para o restabelecimento 189-1, que minimize a afetação de área de montado.	A realocização do rest. 189-1 implica a redução do gabarit vertical. Propomos ajustar o restabelecimento, substituído a Passagem Inferior prevista no Projeto por uma Passagem Agrícola com 4m x 4m ao km 180+075.	A forma de dar cumprimento a esta medida pode assumir diversas soluções, podendo passar quer por um traçado distinto para o restabelecimento ou pela substituição de uma PI por uma PA, sendo relevante que a implementação da solução que vier a ser adotada promova uma efetiva minimização da afetação de exemplares de sobreiros. A solução referida pelo proponente não contraria a redação da medida, pelo que esta passará a ter a seguinte redação: <i>24. km 189+100 – equacionar uma solução distinta para o restabelecimento 189-1, que minimize a afetação de área de montado, substituído a Passagem Inferior prevista no Projeto por uma Passagem Agrícola com 4m x 4m ao km 180+075.</i>


Medidas gerais para o projeto

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
29. Proceder a todos os ajustes que minimizem a afetação de montado, de exemplares arbóreos de espécies autóctones de grande porte e de vegetação ripícola, nomeadamente, a diminuição da escavação inerente ao desenvolvimento do traçado (cerca do km 186+950, com 26 de altura no talude), através da adoção de uma escavação coberta/ “falso – túnel”.	As soluções adotadas tiverem em consideração a minimização da afetação no uso do solo, pelo que esta condição já se encontra assegurada. A construção de um falso túnel implica a realização de uma escavação semelhante à proposta no projeto, pelo que a afetação da área de montado será semelhante. Pelo exposto, não será considerado.	A fundamentação não põe em causa a relevância da medida mas apenas a solução particularizada para o km186+950. Neste sentido, mantém-se a medida com as devidas adaptações: <i>29. Proceder a todos os ajustes que minimizem a afetação de montado, de exemplares arbóreos de espécies autóctones de grande porte e de vegetação ripícola.</i>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
<p>30. Garantir a expropriação e/ou emparcelamento (ao abrigo do Novo Regime Jurídico da Estruturação Fundiária – Lei n.º 111/2015, 27/08), com outros prédios rústicos, das áreas fracionadas aos prédios rústicos afetados pelo traçado da linha ferroviária, que não garantam por si, a unidade mínima de cultura fixada para a região - Portaria n.º 219/2016, de 9/08.</p>	<p>O emparcelamento está fora das competências da I.P., pelo que apenas se garantirá a expropriação de acordo com o necessário para a materialização do Projeto. Sugere-se a sua supressão</p>	<p>A medida pretende assegurar o cumprimento do referido regime jurídico, com as devidas adaptações em função do caso concreto. Entendendo-se a justificação do proponente quanto à garantia de aplicação do regime legal de expropriações, a medida será suprimida.</p>
<p>31. Caso se verifique oposição dos proprietários à expropriação das habitações localizadas na proximidade do projeto, aferir a possibilidade destes serem indemnizados pela perda de qualidade de vida decorrente da referida proximidade.</p>	<p>Esta questão será, como sempre, avaliada em sede de expropriação. Sugere-se a sua supressão</p>	<p>A redação da medida é flexível e não afasta a sua adoção nos termos propostos pelo proponente. Entendendo-se a justificação do proponente quanto à garantia de aplicação do regime legal de expropriações, a medida será suprimida.</p>
<p>34. O projeto da ferrovia deve prever a construção de órgãos de drenagem e receção de substâncias perigosas que possam resultar do uso normal ou ser derramadas em caso de acidente com descarrilamento dos vagões de mercadorias. Estes órgãos, devidamente concebidos e dimensionados devem ser contínuos, isto é, devem acompanhar toda a extensão da ferrovia nos seguintes casos ou troços:</p> <ul style="list-style-type: none"> – No entorno de infraestruturas de captação independentemente do fim a que se destinam, mas com relevância para as de abastecimento público. – No interior do perímetro de proteção alargada do polo de captação de Cascalhais (Juromenha), isto é, entre o PK 179+170 e o PK 180+510 	<p>Medida desadequada para um projeto ferroviário, onde não há impermeabilização da via. Quando ocorre um descarrilamento, é imprevisível o que acontece ao material circulante, tratando-se por isso de uma medida sem aplicação prática. Acresce que em casos de acidente a IP tem os seus próprios procedimentos de segurança e Plano de Emergência, que aplica de imediato. Por estas razões, sugere-se a supressão da medida</p>	<p>As camadas de balastro que constituem a cama de suporte das travessas sobre os quais assentam os carris são altamente permeáveis e os seus limites superiores apresentam cotas superiores às do solo. Os trabalhos de preparação prévia dos terrenos que acomodarão a ferrovia implicarão a sua compactação e nivelamento com subsequente diminuição da permeabilidade. Não obstante se tratar de uma ferrovia eletrificada, da sua utilização normal, isto é, sem se verificar qualquer acidente com descarrilamento, será expectável, a prazo, alguma contaminação, designadamente por matéria particulada e metais pesados resultantes do desgaste dos componentes de travagem, rodados e carris, que se acumulará nas camadas de balastro. Aquando de episódios chuvosos, a água atravessará muito facilmente as camadas de balastro e ao atingir o solo compactado, tenderá a divergir lateralmente pela sua</p>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
<p>– Nos troços do traçado que intersetem áreas sensíveis do ponto de vista hidrogeológico, tais como:</p> <p>–</p>		<p>superfície, pois a componente do escoamento lateral através do balastro será muito superior à componente do escoamento por infiltração no solo.</p> <p>Deste modo, a maior concentração de carga poluente resultante da lixiviação das camadas de balastro que sustentam a ferrovia, encontrar-se-á na componente de escoamento superficial, a qual, se não for encaminhada para órgãos de drenagem próprios, constituirá uma via de contaminação difusa.</p> <p>Entende-se por isso pertinente a necessidade de órgãos de drenagem, para receção e tratamento mais a jusante, que devem acompanhar os troços da ferrovia nas zonas sensíveis do ponto de vista hidrogeológico, identificadas em sede de AIA.</p> <p>Em consequência, na existência de órgãos de drenagem, receção e tratamento de escorrências da ferrovia, os mesmos devem manter-se como pontos de amostragem, em oposição à sugestão de supressão desta exigência expressa pelo proponente.</p> <p>Tendo por base o exposto mas no sentido de clarificar o objetivo da medida, a sua redação foi revista nos seguintes termos:</p> <p><i>34. O projeto de drenagem deve assegurar que os órgãos são dimensionados de forma a acompanhar de forma contínua a extensão da ferrovia nos seguintes troços:</i></p> <p>(...)</p>
<p>35. Para fazer face a situações de emergência e em caso de eventual acidente com derrame de substâncias poluentes deve implementar-se uma rede de recolha da drenagem de água e escorrências provenientes das plataformas dos viadutos localizados em zonas críticas de vulnerabilidade à poluição direta da massa de</p>	<p>Idem</p>	<p>Esta medida deve ser mantida na DIA dado que se tratam de viadutos sobre linhas de águas relevantes e uma futura albufeira de interesse público.</p>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
<p>água, nomeadamente, na albufeira de Alqueva. O encaminhamento dessas escorrências deve fazer-se para bacias de retenção localizadas nas imediações desses viadutos, dimensionadas adequadamente.</p>		
<p>36. As bacias de retenção devem ser construídas por forma a permitirem e promoverem a infiltração das águas pluviais, assegurando um tempo de retenção suficiente para assegurar ações de limpeza e remoção em situações de emergência.</p>	Idem	Esta medida deve ser mantida na DIA dado que se pretende que seja aplicada a viadutos sobre linhas de águas relevantes e uma futura albufeira de interesse público.
<p>37. Os viadutos a contemplar com estas estruturas são:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viaduto da Asseca I; • Viaduto da Asseca II; • Viaduto da Freira; • Viaduto de Mures. 	Idem	Não se trata de uma medida por si só mas de um detalhe da medida anterior, pelo que lhe foi agregada.
<p>38. Dada a prevista construção da barragem da Pardiela, deve projetar-se a instalação de redes de recolha da drenagem de águas nas plataformas dos viadutos da Pardiela e da Palheta, com reserva de espaço nas imediações das estruturas para construção de bacias de retenção, com o objetivo de minimização dos efeitos negativos de escorrências de águas e de substâncias poluentes de forma direta para a massa de água da futura albufeira da Pardiela.</p>	Idem	Esta medida reporta-se tão somente à reserva de espaço contíguo à obra de arte para a futura execução de uma bacia de retenção. Deve por isso ser mantida na DIA.
<p>40. O Projeto de iluminação exterior deve acautelar todas as situações que conduzam a um excesso de iluminação artificial, com vista a minimizar a poluição luminosa. Todo o equipamento a utilizar no exterior deve assegurar a existência de difusores de vidro</p>	Apesar de se reconhecer o objetivo do pretendido com vista a minimizar a poluição luminosa, realça-se que o objetivo da iluminação é de permitir a inspeção do material pelo que o sugerido não é compatível com o	Ver apreciação relativa ao elemento 28.

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
plano e fonte de luz oculta, para que o feixe de luz se faça segundo a vertical.	objetivo da própria ET3 (única ET que prevê iluminação). Neste contexto sugere-se a eliminação desta referência	
41. As soluções de revestimento exterior, pavimentos e cobertura dos diversos edifícios devem pautar-se por materiais e tonalidade tendencialmente neutras e de baixa reflectância	Ilustram-se abaixo os <i>layouts</i> das ET (neste caso a ET 01), tal como apresentados no EIA – Tomo 17.2  Como se pode observar, o pretendido não é aplicável a este tipo de infraestrutura sugerindo-se que esta referência seja eliminada	Ver apreciação relativa ao elemento 28.

Fase prévia à obra

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
65. Assegurar o cumprimento das medidas de proteção e a monitorização da Ponte da Asseca (n.º 64), decorrentes do Programa de conservação e restauro da mesma, nomeadamente a sua vedação e sinalização, a avaliar previamente à sua implementação.	Refere-se que o Programa de Conservação e restauro é proveniente da DIA de 2008 mas com o desenvolvimento do processo e tendo em conta que o projeto não induz impactes diretos sobre a ocorrência este Programa não será considerado. A numeração da ocorrência deve ser corrigida de nº 64 para nº 62	Verifica-se efetivamente um lapso na numeração da ocorrência em causa, a qual foi corrigida para o n.º 62. Sobre esta matéria reitera-se o já anteriormente enunciado no âmbito do Elemento n.º 16.
66. Nos casos em que não seja possível evitar a afetação das ocorrências patrimoniais, deve ficar também garantida através do Caderno de Encargos, nomeadamente através do PGA, a	Sugere-se retirar esta medida pelo facto de a preocupação demonstrada decorrer diretamente do cumprimento da legislação nacional em vigor.	As condicionantes e medidas têm como enquadramento a legislação vigor, e podem decorrer das orientações da tutela e das boas práticas técnicas e/ou científicas. A Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro refere de forma geral para os

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
<p>salvaguarda pelo registo arqueológico da totalidade dos vestígios e contextos a afetar diretamente pela obra e no caso de elementos arquitetónicos e etnográficos, através de registo gráfico, fotográfico e memória descritiva; no caso de sítios arqueológicos, através da sua escavação integral.</p>		<p>bens arqueológicos o «princípio da conservação pelo registo científico», não especificando a forma da sua aplicação e os elementos a caracterizar tal como se encontra especificado nesta medida.</p> <p>Esta medida, cuja redação similar foi colhida de outras DIA, surge neste projeto dadas as lacunas do conhecimento decorrentes devido à inexistência de prospeção arqueológica de várias áreas do corredor na fase de elaboração do EIA, ou, relativamente a ocorrências patrimoniais já conhecidas, nomeadamente arqueológicas, que não foram relocalizadas durante os trabalhos de campo, conforme o EIA e referido no parecer da CA.</p> <p>Nestes termos, esta exigência deve ser mantida na DIA, até porque o proponente reconhece que decorre de requisitos legais existentes, com a seguinte redação:</p> <p><i>66. Nos casos em que não seja possível evitar a afetação das ocorrências patrimoniais, deve, nos termos da legislação aplicável, ficar também garantida a salvaguarda pelo registo arqueológico da totalidade dos vestígios e contextos a afetar diretamente pela obra e, no caso de elementos arquitetónicos e etnográficos, através de registo gráfico, fotográfico e memória descritiva; no caso de sítios arqueológicos, através da sua escavação integral.</i></p>
<p>72. Caso as áreas a afetar pela reposição de caminhos, vias, passagens e sistemas hidráulicos abranjam superfícies situadas fora do corredor de 400 m estudado, proceder à sua caracterização através da realização de trabalhos arqueológicos, nomeadamente pesquisa documental, bibliográfica e prospeção arqueológica sistemática, procedendo ainda nessa fase, se necessário, a ajustes ao projeto ou a sondagens de diagnóstico.</p>	<p>Considera-se que esta referência se encontra fora do âmbito por se referir a situações fora dos 400m, pelo que se sugere que a mesma seja retirada nos termos apresentados.</p>	<p>Também esta medida, de carácter cautelar, tem uma redação similar à de outras DIA. Surge neste contexto porque há situações em que os acessos à obra têm início em estradas ou caminhos fora dos corredores estudados, questão que não é sequer referida ou demonstrada na alegação, e que não pode ser omitida da avaliação e da minimização de impactes. Aliás esta medida terá necessariamente que ser articulada, em consonância, com a alínea c) do elemento n.º 4, referente ao Plano de Acessos.</p> <p>Nestes termos, esta exigência deve ser mantida na DIA.</p>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
74. Na fase preparatória para a execução dos trabalhos e de obra, devem ser sinalizados e vedados todos elementos patrimoniais situados até um limite máximo de 25 m, centrado no eixo das infraestruturas; todos os restantes elementos situados até um limite máximo de 50 m devem ser sinalizados; os restantes elementos devem ser avaliados caso a caso, devendo a sua vedação e sinalização tomar em consideração outros fatores como o elevado valor patrimonial e o estado de conservação, a proximidade de caminhos ou estradas a serem utilizadas durante a execução do projeto.	Não há lugar a sinalizações e vedações fora das áreas expropriadas pela IP. Sugere-se a sua supressão	Esta medida preventiva refere-se meramente à fase de obra e procura evitar impactes decorrentes da circulação de pessoas e máquinas. Apresenta uma redação similar à de outras DIA de projetos lineares, cujos limites apresentados se consideram razoáveis, mas que, tal como noutros casos, pode sofrer ajustes, se propostos, o que não é o caso desta alegação. Na fase de obra será necessário aceder à obra através de estradas ou caminhos exteriores à faixa de expropriação. Igualmente nessa fase os limites físicos das áreas expropriadas não deverão encontrar-se completamente materializados, sendo difícil garantir que não haverá qualquer tipo de circulação de pessoas ou máquinas fora dessas áreas, ou até a afetação de ocorrências patrimoniais situadas no seu limite imediato. Nestes termos, esta exigência deve ser mantida na DIA.

Fase de obra

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
78. Assegurar a interdição dos trabalhos durante o período de reprodução de algumas espécies: do início de Março ao final de Junho, nos troços de sensibilidade elevada e/ou muito elevada para abetarda e/ou sisão, nomeadamente do PK 129+000 ao PK 133+000 e do PK 194+500 ao PK 200+000; do início de Janeiro ao final de Junho, nos troços de sensibilidade muito elevada para Águia-de-Bonelli e Bufo-Real,	Julga-se que a “interdição” dos trabalhos tal como proposta, apenas permite a realização dos trabalhos em 6 meses por ano, englobando o período de maior probabilidade de ocorrência de pluviosidade, inviabilizando a programação prevista de um ano para conclusão da obra e contrariando o objetivo de reduzir a perturbação ao mínimo tempo possível, pelo que se sugere a sua substituição por “o ajustamento”, tal como consta no EIA, com a seguinte redação:	Reitera-se o já referido para o Elemento n.º 3 e procede-se ao seguinte ajuste da redação inicial: <i>78. Desenvolver as diferentes etapas da fase de construção, de forma a:</i> <i>a) Assegurar a interdição ou, mediante parecer prévio vinculativo do ICNF, o ajustamento dos trabalhos do início de março ao final de maio nos troços de sensibilidade elevada e/ou muito elevada para abetarda e/ou sisão, nomeadamente do PK 129+000 ao PK 133+000 e do PK 194+500 ao PK 200+000;</i>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
<p>nomeadamente do PK 159+500 a 161+200 e PK 172+900 a 179+400.</p>	<p>– A calendarização dos trabalhos deverá ser ajustada ao período de reprodução de algumas espécies nomeadamente: nos troços de sensibilidade muito elevada para abetarda e sisão (início de Março ao final de Junho), nos troços de sensibilidade elevada para o sisão (início de Março ao final de Junho) e nos troços de sensibilidade muito elevada para águia de Bonelli (início de Março ao final de Junho)</p>	<p><i>b) Evitar o desenvolvimento dos trabalhos de construção entre o início de janeiro e o final de maio nos troços de sensibilidade muito elevada para águia-de-Bonelli e bufo-real, nomeadamente do PK 159+500 a 161+200 e PK 172+900 a 179+400. Caso se verifique uma situação excepcional que não permita o cumprimento da condicionante específica relativa à águia-de-Bonelli e bufo-real, a autorização de qualquer trabalho durante o referido período depende de parecer prévio vinculativo do ICNF.</i></p>
<p>100. Assegurar o cumprimento das medidas de proteção e a monitorização da Ponte da Asseca (n.º 64), decorrentes do Programa de conservação e restauro da mesma, nomeadamente a sua vedação e sinalização, interditando nomeadamente a circulação de pessoas e de máquinas.</p>	<p>Refere-se que o Programa de Conservação e restauro é proveniente da DIA de 2008 mas com o desenvolvimento do processo e tendo em conta que o projeto não induz impactes diretos sobre a ocorrência este Programa não será considerado. A numeração da ocorrência deve ser corrigida de nº 64 para nº 62</p>	<p>Verifica-se efetivamente um lapso na numeração da ocorrência em causa, a qual foi corrigida para o n.º 62. Sobre esta matéria reitera-se o já anteriormente enunciado no âmbito do Elemento n.º 16. Note-se que a alegação se refere exclusivamente ao «Programa de Conservação e restauro», não abordando o principal objetivo desta medida: a interdição preventiva da «(...) circulação de pessoas e de máquinas» na fase de obra, e que é o objeto da referida medida da DIA de 2008. Nestes termos, esta exigência deve ser mantida na DIA.</p>
<p>114. Apresentação de Relatório de Acompanhamento da Obra com periodicidade trimestral, fundamentalmente apoiado em registo fotográfico. Para elaboração dos diversos relatórios de acompanhamento de obra, deve ser estabelecido um conjunto de pontos/locais estrategicamente colocados para a recolha de imagens que ilustrem as situações e avanços de obra das mais diversas componentes do Projeto (antes, durante e final). O registo deve fazer-se sempre a partir desses “pontos de referência” de forma a permitir a comparação direta dos</p>	<p>A medida apresentada contextualiza um plano de monitorização de impactes na paisagem, não previsto no EIA nem na restante proposta de DIA. Trata-se de uma medida tipicamente aplicada na construção de barragens. Sugere-se a sua supressão.</p>	<p>Ao contrário do referido pelo proponente a medida não é só aplicável a barragens. A apresentação de relatórios visa o acompanhamento com maior rigor e precisão do desenvolvimento da obra em causa. A definição dos critérios visa a sistematização e o rigor na elaboração do relatório e na captação de imagens que ilustrem devidamente a evolução da obra. O não estabelecimento destes critérios, que se consideram adequados, conduz à elaboração de relatórios com registo fotográfico deficiente, com recolha de imagens sem identificação do local, sem indicação da orientação e sem ilustrar a evolução dos mesmos locais, convertendo a</p>

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
diversos registos e deve permitir visualizar não só o local concreto da obra assim como a envolvente. O mesmo deve conter um registo mais exigente no que se refere às intervenções nas linhas de água.		recolha numa apresentação caótica de imagens que impossibilitam qualquer avaliação informada, que mesmo com deslocação aos locais torna o processo de avaliação e verificação impossível. Esta exigência deve por isso manter-se na DIA.

Fase final de obra

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
133. Assegurar a implementação das ações de conservação e restauro da Ponte da Asseca (n.º 64), decorrentes do respetivo programa	À semelhança do já referido para as referências 65 (fase prévia à obra) e 100 (fase de obra), sugere-se retirar esta referência por se considerar fora do âmbito, uma vez que o projeto não induz impactes negativos diretos sobre a ocorrência patrimonial, tal como exposto no EIA – Tomo 17.2. Os impactes induzidos são indiretos e decorrem da alteração do enquadramento paisagístico. Sugere-se a correção de nº 64 para nº 62	Verifica-se efetivamente um lapso na numeração da ocorrência em causa, a qual foi corrigida para o n.º 62. Sobre esta matéria reitera-se o já anteriormente enunciado no âmbito do Elemento n.º 16.

Fase de exploração

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
141. Reduzir ao indispensável a aplicação de pesticidas, fitofármacos e fertilizantes nos taludes e nas áreas integração paisagística.	Sugere-se a supressão desta referência por se encontrar repetida, já contemplada na medida 138.	Concorda-se com a proposta do proponente.
142. Assegurar a manutenção e limpeza dos órgãos de drenagem transversal e longitudinal,	Sugere-se a supressão desta referência por se encontrar repetida, já contemplada na medida 137.	Concorda-se com a proposta do proponente

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
com o objetivo de evitar eventuais acumulações de água a montante destas infraestruturas.		

Fase de desativação

Proposta de DIA	Comentário do Proponente	Apreciação da Autoridade de AIA
144. Assim que houver intenção de desativar o projeto ou alguma das suas componentes apresentar à autoridade de AIA um plano de desativação pormenorizado. Este plano deve contemplar, pelo menos: ...	Sugere-se que esta referência seja eliminada pelo facto de, dada a natureza e o nível de serviço do empreendimento, não ser expectável que se verifique a fase de desativação da linha ferroviária, num horizonte de projeto de pelo menos 100 anos, como referido no EIA – Tomo 17.2	A AIA aplica-se ao projeto, nas suas diferentes fases, incluindo desativação. Face à dificuldade de avaliação desta fase no momento da tomada de decisão, no que respeita a um conjunto significativo de projetos, mesmo de outras tipologias, é previsto um momento prévio para o seu desenvolvimento nos termos da presente medida. Nesse sentido, considera-se o comentário desajustado, sendo de manter a medida, na seguinte redação: <i>144. Assim que houver intenção de desativar o projeto ou alguma das suas componentes apresentar à autoridade de AIA um plano de desativação.</i>

PLANOS DE MONITORIZAÇÃO

Monitorização dos Recursos Hídricos Subterrâneos

Comentário do Proponente: Sugere-se a supressão de referências a monitorização de órgãos de ...”tratamento das águas de escorrência provenientes da ferrovia”, pelas razões já apontadas neste documento (pontos 34 a 38 do capítulo 4.3.2 – Medidas Gerais para o Projeto).

Apreciação da Autoridade de AIA: a redação mantém-se pertinente, de acordo com os fundamentos apresentados no contexto da apreciação sobre a medida de minimização n.º 34.

Monitorização das Vibrações

Comentário do Proponente: Sugere-se a reformulação do texto: “Implementar o plano de monitorização apresentado no Estudo de Impacte Ambiental (EIA) reformulado de acordo com o no documento “Parecer sobre o fator vibrações”...”, onde faltará uma ou mais palavras (ver sublinhado).

Apreciação da Autoridade de AIA: Redação corrigida, tendo-se eliminado o artigo “no”.

Monitorização da Componente Social

Comentário do Proponente: Sugere-se a reformulação do texto para: “Implementar o plano de monitorização de acordo com o disposto no Programa Geral de Monitorização (Tomo 17.5 do EIA, versão de 2017.09.15)” Já que no capítulo “Elementos a apresentar” da presente decisão, nada é acrescentado, tornando-se confuso e redundante.

Apreciação da Autoridade de AIA: A remissão para o ponto “Elementos a apresentar” é pertinente porquanto é em sede de cumprimento dessa exigência que o Plano de Monitorização da Componente Social será apresentado e apreciado. Assim, deve manter-se a redação da proposta de DIA.

3. CONCLUSÃO

Na sequência da apreciação da exposição apresentada em sede de audiência de interessados à proposta de DIA, e conforme fundamentação acima expressa, afigura-se pertinente acomodar na versão final da referida decisão, as seguintes alterações (de acordo com a numeração da proposta de DIA objeto de audiência de interessados):

- Modificação da redação dos Elementos n.º 3, 13, 17, 25, 27 e 28;
- Eliminação da Medida de Minimização n.º 20 e inclusão da Medida de Potenciação n.º 27;
- Modificação da redação das Medidas n.º 6, 7, 12, 16, 17, 21, 24, 29, 34, 66 e 78;
- Eliminação das Medidas de Minimização n.º 1, 2, 3, 4, 20, 22, 23, 30, 31, 141 e 142.

APA, 2 de março de 2018