

LINHA ARMAMAR - RECAREI, A 400 KV E MODIFICAÇÃO
DAS LINHAS VALDIGEM - CARRAPATELO 1 E VALDIGEM
- VERMOIM 4, A 220 KV

**PARECER
DA
COMISSÃO
DE
AVALIAÇÃO
SOBRE O
RECAPE**

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Agência Portuguesa do Ambiente
Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas
Direção Geral do Património Cultural
Direção Regional de Cultura do Norte
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional Norte
Laboratório Nacional de Energia e Geologia
Instituto Superior de Agronomia/Centro de Ecologia Aplicada Prof.
Baeta Neves
Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

18 de Junho 2013

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	1
2. ANTECEDENTES.....	2
3. DESCRIÇÃO E CARACTERIZAÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO.....	2
4. APRECIAÇÃO DO RECAPE E VERIFICAÇÃO DO CUMPRIMENTO DA DIA	5
4.1. VERIFICAÇÃO DO CUMPRIMENTO DA DIA DA LINHA ARMAMAR-RECAEI, A 400 KV (AIA Nº 2196)	7
4.2. VERIFICAÇÃO DO CUMPRIMENTO DA DIA DA DIA DA LINHA ARMAMAR- RECAEI, A 400 KV, ENTRE P22 E P52 E DESVIOS DE LINHAS ASSOCIADAS (AIA Nº 2555)	11
5. ACOMPANHAMENTO PÚBLICO.....	16
6. CONCLUSÕES	16

ANEXO 1 - PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DO PROJETO

1. INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o parecer da Comissão de Avaliação (CA) relativo à Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da “Linha Armamar - Recarei, a 400 kV e Modificação das Linhas Valdigem - Carrapatelo 1 e Valdigem - Vermoim 4, a 220 kV, com a Declaração de Impacte Ambiental (DIA), sendo emitido ao abrigo do nº 4 do Artigo 28º do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio (alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 197/2005, de 8 de Novembro).

Em cumprimento da legislação sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), designadamente o Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio (alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 197/2005, de 8 de Novembro), e a Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril, a Direção Geral de Energia e Geologia (DGEG), na qualidade de entidade licenciadora, enviou à Agência Portuguesa do Ambiente (APA), para procedimento de Pós-Avaliação (APA E- 005287/2013), o RECAPE da “Linha Armamar – Recarei a 400 kV e Modificação das Linhas Valdigem – Carrapatelo 1 e Valdigem – Vermoim 4, a 440 kV”, datado de 08 de Abril de 2013.

O proponente do projeto é a REN – Rede Elétrica Nacional, S.A.

A APA, na qualidade de Autoridade de AIA, procedeu à nomeação da respectiva Comissão de Avaliação (CA), através do ofício circular com a referência APA S-002535/2013, de 02/05/2013, que integrou as entidades representadas pelos técnicos adiante referidos:

- APA – Eng.ª Sílvia Rosa e Dr.ª Rita Cardoso
- ICNF – Dr. António Monteiro
- DGPC – Dra. Alexandra Estorninho
- DRCN – Dr. David Ferreira
- CCDR-N – Engº José Freire
- LNEG – Dr. Paulo Hagendorn Alves
- ISA/CEABN – Arqt. João Jorge / Sandra Mesquita
- FEUP – Prof. Cecília Rocha

O representante da CCDR-N, Engº José Freire, foi entretanto substituído pela Engª Maria João Pessoa.

O RECAPE em análise, da responsabilidade da Atkins, é constituído pelos volumes que se indicam a seguir:

- Volume 1 – Sumário Executivo
- Volume 2 – Relatório Técnico

- Volume 3 – Plano de Acompanhamento Ambiental
- Volume 4 – Plano de Prevenção e Gestão dos Resíduos de Construção e Demolição

Esta fase do procedimento de AIA tem como objetivo, para além da verificação da conformidade do RECAPE com a DIA, a determinação da eficácia das medidas previstas para evitar, minimizar ou compensar os impactos negativos e potenciar os efeitos positivos, bem como, se necessário, determinar a adoção de novas medidas.

2. ANTECEDENTES

A Linha Armamar-Recarei foi alvo de dois procedimentos de AIA, em dois momentos distintos.

O procedimento de AIA nº 2196 do projeto da *Linha Armamar-Recarei* teve início em Novembro de 2009 e terminou com a emissão da DIA, datada de Setembro de 2010, favorável condicionada a seis troços e desfavorável ao Troço 3.

Posteriormente, a REN elaborou um novo projeto para o designado Troço 3, intitulado por *Linha Armamar-Recarei, a 400 kV entre P22 e P52 e Desvios de Linhas Associadas*, que foi sujeito a procedimento de AIA (AIA nº 2555) em Abril de 2012, tendo sido concluído com a emissão da DIA, datada de Fevereiro de 2013, favorável condicionada com a adoção das alternativas 2B e 3B.

3. DESCRIÇÃO E CARACTERIZAÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO

O projeto em avaliação consiste na linha Armamar – Recarei, a 400KV, com uma extensão de 74867,42 metros e 170 apoios (dos quais 60 correspondem a apoios a construir), interligará a Subestação de Armamar, no concelho de Armamar, e a Subestação de Recarei (SRR), no concelho de Paredes.

Este projeto prevê, ainda, a alteração dos traçados das linhas existentes - Linha Valdigem – Vermoim, a 220 kV e a Linha Valdigem – Carrapatelo 1, a 220 kV. O troço inicial da Linha Valdigem – Carrapatelo existente passará a ser ocupado pela Linha Valdigem – Vermoim, desde a Subestação de Valdigem até ao apoio P49/12, sem qualquer modificação ou intervenção nos apoios existentes. O troço inicial da Linha Valdigem – Vermoim irá ser ocupado pela Linha Valdigem – Carrapatelo 1, sendo feito na zona da povoação de Samodães o desvio para a ligação dos dois troços inicial (Subestação de Valdigem – P17) e final (P20 – Subestação de Carrapatelo).

A nova linha Armamar – Recarei está inserida no PDIRT (Plano de Desenvolvimento e Investimento da Rede Nacional) 2009 – 2014 (2019), na designada Área 2 – Trás – os – Montes e eixo Douro.

A Linha é constituída por troços novos a construir e em exploração, de acordo com a seguinte descrição (Fig 1):

- Troço 1A (a construir entre o pórtico da Subestação de Armamar e o apoio 4/5) – 3 apoios;
- Troço 1B e 2 (troços em exploração a 220 kV, licenciados para 400 kV) – 19 apoios;
- Troço 3
 - Linha Armamar – Recarei, a 400 kV – a construir entre o apoio P22/157 e o apoio P52/15 – 29 apoios;
 - Modificação da Linha Valdigem – Carrapatelo 1, a 220 kV – a construir entre o apoio P17 e P20 – 2 apoios;
- Troços 4,5 e 6 (troços licenciados para 220 kV, mas construídos para 400 kV) – 91 apoios;
- Troço 7 (a construir entre o apoio 143/106/26 e o pórtico da Subestação de Recarei) – 26 apoios.

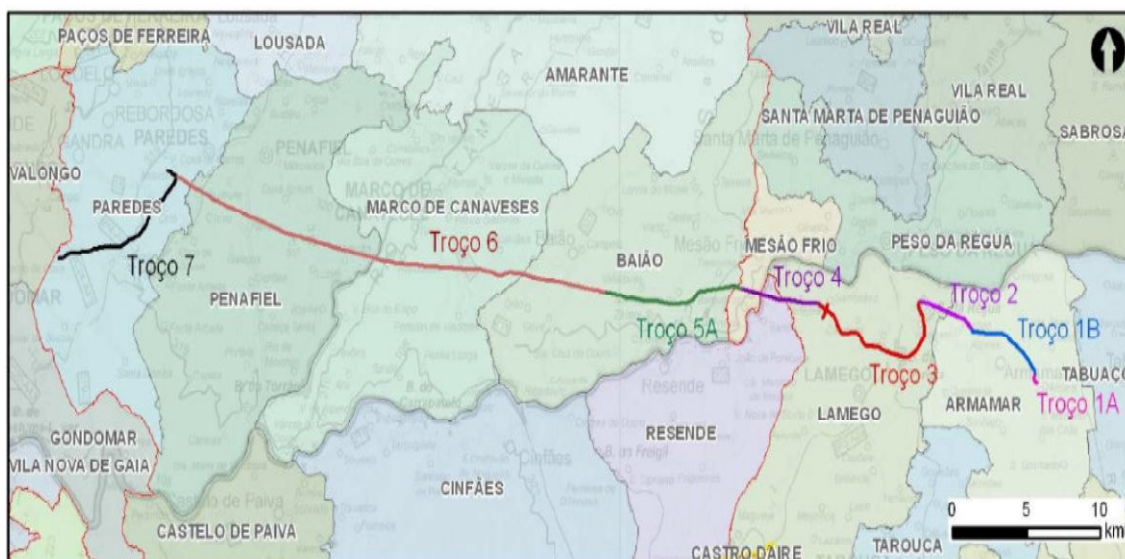


Fig. 1 – Retirada do RECAPE

A linha em causa encontra-se inserida na Zona Especial de Proteção do Alto Douro Vinhateiro (Troço 3) e na Zona Especial de Proteção do Mosteiro de Cete (Troço 7), de acordo com a Figura 2.

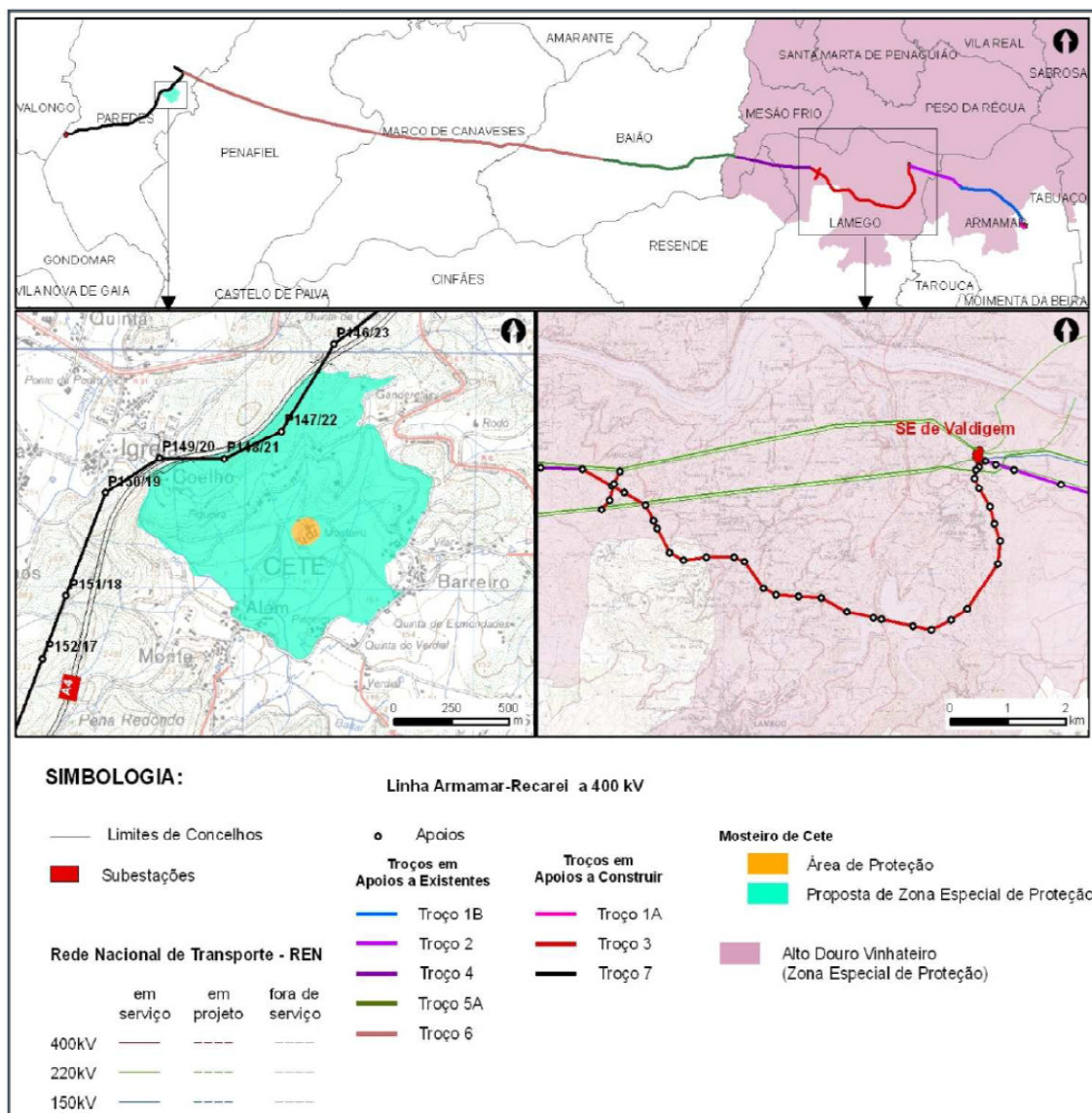


Fig. 2 – Retirada do RECAPE

Do ponto de vista técnico, este projeto será constituído pelos elementos estruturais normalmente utilizados pela REN, S.A. nas linhas de Rede Nacional de Transporte, designadamente:

- Cabos (cabos condutores e cabos de guarda);
- Cadeias de isoladores de vidro temperado do tipo U160BS e acessórios adequados ao escalão de corrente de defeito máxima de 40kA e 50 kA;
- Apoios reticulados em aço da família “MT” e “Q” para linha simples e “DL” para linhas duplas;

- Fundações dos apoios constituídas por quatro maciços independentes formados por uma sapata em degraus e uma chaminé prismática;
- Circuitos de terra dos apoios dimensionados de acordo com as características dos locais de implantação;

· Balizagem para a avifauna / BDF são dispositivos de forma helicoidal que se ajustam ao cabo de guarda por enrolamento no mesmo. Numa das extremidades, estes dispositivos têm um anel de maior diâmetro, que sobressai no perfil do cabo. Este anel, combinado com a cor do dispositivo, aumenta significativamente a visibilidade dos cabos pelas aves, sem lhe conferir um aspeto volumoso, e não introduzindo nenhum aumento significativo e área exposta ao vento.

Indicam-se a seguir as situações de sinalização para aves - sinalização em áreas sensíveis (10 m em 10 m para que em perfil resulte um espaçamento de 5 m em 5 m):

- Vãos entre os apoios P22/157 e P52/15 da Linha Armamar - Recarei e nos vãos entre os apoios P17-P20 da Linha Valdigem – Carrapatelo 1– Sinalização a instalar no âmbito do presente projeto.
- Vãos entre os apoios P158/11 – P160/9 – Sinalização a instalar no âmbito do presente projeto.

No que se refere a campos eletromagnéticos indicam-se na Figura 3 os limites de Exposição do público em geral a Campos Eletromagnéticos a 50 Hz.

Limites de Exposição a Campos Elétricos e Magnéticos a 50 Hz		
Características de Exposição	Campo Elétrico (kV/m) (RMS ⁷)	Densidade de Fluxo Magnético (μT) (RMS)
Público Permanente	5	100

Fig 3 – Retirada do RECAPE

De acordo com o referido no RECAPE “nas linhas da Rede Elétrica Nacional, em qualquer escalão de tensão, não ocorrem valores superiores aos referidos na tabela”.

4. APRECIÇÃO DO RECAPE E VERIFICAÇÃO DO CUMPRIMENTO DA DIA

Em termos gerais, a estrutura e o conteúdo do RECAPE cumprem na generalidade o previsto no anexo IV da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril (que define as normas técnicas para a estrutura desses relatórios).

Para além do RECAPE foi analisada, ainda, uma “Nota Técnica”, datada de 07/05/2013, entretanto apresentada pela REN, relativa a uma proposta de ajuste dos apoios 146 e 147, localizados no interior da ZPE do Mosteiro de Cete.

Esta proposta foi objeto de consulta à DRC-Norte, tal como preconizado na DIA, tendo

sido aceite por aquela entidade.

Contudo verifica-se que com esta proposta de alteração o apoio 146, aparentemente, irá ficar localizado mais próximo de uma edificação, uma vez que além de passar para o lado oposto da A4 também ficará com uma altura mais reduzida e, portanto, mais próximo dessa construção.

Tendo que conta que esta proposta de alteração foi apresentada posteriormente ao RECAPE, constituindo uma alteração ao projeto e não tendo sido avaliados os respetivos impactes ao nível dos restantes fatores ambientais, uma vez que a mesma tem como objetivo o afastamento do Mosteiro de Cête, considera-se que, previamente ao licenciamento, deverá ser apresentada uma avaliação de impactes evidenciando-se em particular as especificidades relativas ao ambiente sonoro e socioeconomia.

Tal como foi referido anteriormente foram emitidas duas DIA's para o projeto da Linha Armamar-Recarei, a 400 kV, em momentos diferentes, incidindo sobre troços diferentes da linha.

Assim, será efetuada a análise da verificação da conformidade do PE com as duas DIA's, sendo apenas efetuadas considerações sobre as medidas que não são cumpridas ou que foram parcialmente cumpridas e as que merecerem comentários. Neste enquadramento, indica-se a numeração das medidas da DIA, seguida da respectiva apreciação ou comentário. Relativamente às restantes medidas, considera-se que estão em conformidade com as DIA's.

Relativamente ao fator ambiental Património Cultural, não foram impostas medidas específicas para minimizar os impactes negativos sobre a Igreja de São Pedro de Balsemão (Monumento Nacional) decorrentes da implantação da linha.

Face ao previsível impacto visual do apoio 36, tal como da linha, e permanecendo dúvidas sobre a expressão dos impactes visuais dos apoios 37 e 38, cujo significado depende muito da localização exata e da altura, considera-se que os apoios devem ter a menor altura possível e devem ser implantados de modo a minimizar os impactes visuais sobre a Igreja de São Pedro de Balsemão. Devendo, ainda, ser apresentados, previamente ao licenciamento, os seguintes elementos:

- Localização exata dos apoios 36, 37 e 38 sobre ortofoto ou fotografia aérea, com escala entre 1:4000 e 1:2000.
- Simulação visual composta por fotografia panorâmica captada a partir do adro ou entrada da Igreja de São de Balsemão, sobre a qual devem ser sobrepostas imagens dos apoios 36 e 37 e caso haja intervisibilidade, também o apoio 38.
- Desenho dos perfis do terreno a partir da Igreja de São Pedro de Balsemão para os apoios 36 e 37 e caso haja intervisibilidade, também o apoio 38. Identificação dos perfis em planta (conforme elaborado para Mosteiro de Cête).

Na sequência da entrega destes elementos pode haver lugar a ajustamentos na localização dos apoios.

4.1. VERIFICAÇÃO DO CUMPRIMENTO DA DIA DA LINHA ARMAMAR-RECAEI, A 400 KV (AIA Nº 2196)

ELEMENTOS A APRESENTAR EM FASE DE RECAPE

Elemento 1 – “Consulta às seguintes entidades e respetivos pareceres obtidos relativamente ao projeto:

a) Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional (RAN) relativamente à ocupação de solos da Reserva Agrícola Nacional;

Relativamente à alínea a), é referido que, no Anexo C – Correspondência trocada com entidades, consta a cópia do processo enviado à Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional, para dar resposta a esta medida da DIA. No entanto, nos elementos apresentados e constantes dos Anexos do presente RECAPE, não foi possível verificar a existência do documento mencionado.

Desta forma, não foi satisfeita esta medida da DIA, pelo que para seja dado cumprimento ao disposto no n.º 7, Art.º 23.º do D.L. n.º 73/2009, referente à utilização de áreas RAN para outros fins, “Quando a utilização em causa esteja sujeita a procedimento de avaliação de impacte ambiental, a pronúncia favorável da entidade regional da RAN prevista nos n. os 9 e 10 do artigo 13.º do regime jurídico da avaliação de impacte ambiental, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, compreende a emissão do parecer prévio vinculativo referido no n.º 1”, deverá ser obtido parecer favorável da Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional.

Elemento 2 – “Solução alternativa menos impactante nos seguintes casos de sobrepassagem da linha em dois aglomerados no município de Paredes: entre os apoios P154 e P155 e entre os apoios P166 e P167, tomando em consideração o disposto no Regulamento do PDM.”

Em termos de Ordenamento do Território, na elaboração do EIA da LAMM.RR, a 400 kV, para o município de Paredes, foi consultado o PDM que se encontra em vigor, publicado pela RCM n.º 46/94 de 23 de junho. Uma vez que se encontra em fase de discussão pública a revisão do PDM de Paredes, o RECAPE consultou os elementos da revisão, nomeadamente a Proposta de Regulamento e Proposta de Carta de Ordenamento, de forma a encontrar soluções alternativas para os dois casos de apoios considerados na DIA.

De acordo com o RECAPE, na situação do apoio P154 e P155 (renumerados para P153/16 e P154/15), estudou-se a possibilidade de minimizar o impacte com a introdução de novo apoio, a implantar entre os dois referidos acima, permitindo uma inflexão do traçado, concluindo-se que não seria possível evitar a sobrepassagem sobre

o aglomerado. Face a esta ponderação, considerou-se que a minimização do impacto da sobrepassagem da linha sobre o aglomerado seria mais impactante que a manutenção da proposta do traçado definido em sede de Anteprojeto. Desta forma, considera-se que a alternativa estudada é mais impactante que a já existente, pelo que se considera aceite a manutenção da mesma.

No segundo caso, a sobrepassagem da linha entre os apoios P166 e P167 (renumerados para P165/4 e P166/3), atravessa perpendicularmente um aglomerado urbano (Área Residencial de Baixa Densidade) que tem uma orientação Norte-Sul, transversal à direção da linha aérea. A justificação do RECAPE, para a inviabilidade de encontrar uma solução menos impactante, prende-se no facto da proximidade do aglomerado à Subestação de Recarei, e da orientação proveniente do traçado da LAMM.RR, a 400 kV (Nascente-Poente). Esta proximidade implica que haveria sempre sobrepassagem do aglomerado naquela zona, pelo que não foi considerada qualquer alternativa.

Desta forma, considera-se que as justificações apresentadas, se afiguram aceitáveis, para a não apresentação de alternativas menos impactantes requeridas pela DIA.

No que se refere à Socioeconomia, o RECAPE refere que na altura de elaboração do EIA da LAMM.RR, a 400 kV, encontrava-se em vigor o PDM de Paredes. O traçado da linha sobrepassava classes de espaço definidas no PDM de Paredes como “zonas de ocupação urbana” entre os apoios, agora renumerados, P153/16 – P154/15 e entre os apoios P165/4 – P166/3.

Dado que a revisão do PDM de Paredes se encontra atualmente em fase de discussão pública, é apresentada, no RECAPE, uma re-avaliação com base nos elementos da revisão do PDM de Paredes, e que se transcreve.

Entre os apoios P153/15 o traçado sobrepassa marginalmente uma classe de espaços classificada como “áreas residenciais de baixa densidade”, já verificado em sede de EIA. A ocupação atual do solo apresenta-se sem utilização definida, em posição frontal a uma zona urbanizada. O RECAPE refere que foi estudada a possibilidade de minimizar a sobrepassagem desta classe de espaços, concluindo que a única hipótese de minimização desta sobrepassagem passaria pela introdução de um apoio adicional. Esta hipótese é considerada no RECAPE como mais impactante, ao nível uso do solo e na paisagem, sendo proposto que o projeto de execução siga o traçado definido para este vão em sede de Anteprojeto.

Entre os apoios P165/4 e P166/3, na zona de Bustelo/Orengas, a linha também sobrepassa marginalmente, no final do traçado, uma área classificada como “áreas residenciais de baixa intensidade”. Segundo a ocupação atual do solo desta área a linha sobrepassa uma área de cariz urbano, numa zona onde não existem casas de habitação, desenvolvendo-se depois na proximidade da A41. É salientado que a própria A41 veio introduzir um efeito negativo bastante relevante nesta zona urbana e na classe de espaços sobrepassada, igualmente, pela linha “áreas residenciais de baixa densidade”, atravessando esta área delimitada. Da reavaliação efetuada no RECAPE, de

modo a cumprir com a DIA constatou-se não existir possibilidade de minimizar a situação uma vez que a área referida desenvolve-se transversalmente ao traçado da linha, por uma longa extensão.

Considera-se ter sido dada resposta ao solicitado.

OUTRAS CONDIÇÕES PARA LICENCIAMENTO OU AUTORIZAÇÃO DO PROJETO

MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO E DE COMPENSAÇÃO

Fase de preparação prévia à execução das obras

1. Garantir que, previamente ao início das obras estão concluídos os processos de negociações com os proprietários, os quais deverão atender ao respetivo uso do solo, produtividade e benfeitorias efetuadas.

O RECAPE refere que o critério adotado pela REN, SA, no cumprimento do art.º37º do DL 43335 de 19 de novembro de 1960, relativo à indemnização dos proprietários dos terrenos utilizados para o estabelecimento das linhas, consiste na determinação do valor de substituição e do pagamento antecipado e de uma só vez, das perdas e rendimentos futuros.

Refere ainda que, no âmbito da gestão de um processo de estabelecimento de uma linha de transporte de eletricidade, o qual inclui desde o contacto com os proprietários passando pelo cálculo do valor da indemnização e respetivo pagamento, é efetuado um controlo prévio a prévio.

Informa que o processo não se encontrará concluído aquando do início dos trabalhos de construção conforme expresso na DIA, salientando, contudo, que a REN, SA. possui procedimentos para o controlo deste processo, nomeadamente, na Especificação Técnica “Avisos e notificações a Proprietários e a outros interessados” (ET – 0016) e na Especificação Técnica “Avaliação, Cálculo e Negociação de Indemnizações” (ET – 0018), que são apresentados em anexo ao RECAPE.

É também apresentado, em anexo ao RECAPE, o Plano de Implementação das Medidas de Minimização (PIMM) que será anexado ao Cadernos de Encargos, onde consta uma medida relativa à negociação com os proprietários (Medida M3), cuja implementação ocorrerá durante a fase de construção.

Aceita-se o apresentado para o cumprimento desta medida.

Fase de construção

21. Troço (entre os apoios P143/P120 e a SRR):

4. A localização dos apoios 148 e 149 da Alternativa 7ª, implantados no interior da zona de especial proteção proposto para a Igreja de S. Pedro de Cete, deve ser objeto de consulta à Direcção Regional da Cultura do Norte na fase de elaboração do projeto de execução.

Relativamente à medida de minimização 21 da DIA do processo de AIA 2196, foi

realizada uma reunião no local (Mosteiro de Cête) entre a DRCN e a REN. Foi posteriormente entregue pela REN à DRCN, por correio eletrónico, uma nova proposta com implantação dos apoios 146/22 e 147/23 mais a Sul, que foi aceite pela DRCN¹. Ficou acordado que esta nova proposta deve ser remetida à Autoridade de AIA como elemento adicional ao RECAPE para apreciação pela Comissão de Avaliação.

22. Apresentar um programa de informação à população sobre o projeto, riscos associados e respetivas medidas de prevenção e proteção.

O RECAPE informa que a REN, SA tem vindo a implementar processos de informação, relativamente aos seus projetos, que procuram assegurar, no âmbito dos procedimentos de avaliação ambiental em vigor e através de uma comunicação atempada e consistente, que as partes interessadas, nomeadamente a população local, possam atingir um bom nível de conhecimento das características e impactes do projeto. São apresentadas as iniciativas de comunicação da REN, com identificação do público-alvo, das quais se salientam:

- Divulgação do Plano de Desenvolvimento e Investimento da Rede de Transporte (PDIRT), através de sessões de esclarecimento e envio de informação escrita no âmbito da AAE, dirigidos à Associação Nacional de Freguesias, Câmaras Municipais, Associação de Municípios;
- Comunicação da intenção de desenvolver o projeto na área de estudo identificada, solicitação de informações para o desenvolvimento do EIA, realização de reuniões se necessário, e consulta pública do procedimento de AIA, dirigido às Juntas de Freguesia e Câmaras Municipais;
- Comunicação das implicações do projeto e negociações para aquisição do terreno, dirigido aos proprietários;
- Comunicação do início da fase de construção e divulgação do n.º de atendimento ao público por carta/ fax, dirigido às Juntas de Freguesia e Câmaras Municipais;
- Criação de um gabinete para esclarecimento de dúvidas ou apresentação de reclamações, e ainda
- Disponibilização do número de contacto da REN, afixado à entrada do estaleiro e das frentes de obra e nas placas sinaléticas a afixar nos postes.

Esta medida está ainda expressa na medida 1 do PIMM, onde é referido que a informação a ser disponibilizada no âmbito da divulgação do programa de execução das obras às Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia, deve incluir a data de início da fase de construção e divulgação do nó de atendimento ao público; descrição, objetivo natureza, localização a obra; identificação das principais ações a realizar, respetiva calendarização e eventuais afetações da população, designadamente acessibilidades, identificação de riscos associados e respetivas medidas de prevenção e prevenção;

¹ A nova proposta foi entregue a cobro do documento intitulado *Nota Técnica – Estudo de visibilidade da linha Armamar-Recarei a partir do Mosteiro de Cete*, com data de 2013.05.07.

informação nos caos de atividades previsivelmente ruidosas. Esta informação será realizada através de comunicação escrita às Câmaras Municipais de Armamar, Lamego e de Paredes e às Juntas de Freguesia de Aricera, Valdigem, Figueira, Lamego (Almacave), Sande, Cambres, Ferreiro de Avões, Samodães, Mouriz, Baltar, Parada de Todeia, Sobreira e de Recarei.

Considera-se que deverá ser apresentada à AAIA cópia das comunicações enviadas.

Outros elementos

39. Proceder a uma consulta aos Serviços Municipais de Proteção Civil e Gabinete Técnico Florestal abrangidos, no sentido de proceder a uma análise mais detalhada das condicionantes locais suscetíveis de serem afetadas com a implantação do projeto.

É referido que até ao momento não foram rececionadas as respostas solicitadas aos Gabinetes de Armamar (Troço 1A), de Lamego (Troço 3) e de Paredes (Troço 7) através do correio enviado, e que é referido constarem cópias no Anexo C do RECAPE. No entanto, e como já mencionado anteriormente, não se verificou os elementos constantes nesse anexo (Anexo C – Correspondência trocada com entidades), na documentação recebida.

4.2. VERIFICAÇÃO DO CUMPRIMENTO DA DIA DA LINHA ARMAMAR-RECAEI, A 400 KV, ENTRE P22 E P52 E DESVIOS DE LINHAS ASSOCIADAS (AIA Nº 2555)

Condicionante A1: “Elaboração de um estudo que contemple a avaliação integrada dos impactos cumulativos associados às infraestruturas da Rede Nacional de Transporte (RNT), localizadas no Alto Douro Vinhateiro e na respetiva Zona Especial de Proteção, e a identificação de possíveis soluções que promovam a otimização dos corredores utilizados, minimizando os impactos ao nível da conservação da natureza e do património cultural. Neste sentido, o estudo deve ser desenvolvido tendo presente a importância de evitar a dispersão de linhas elétricas no território em causa, ponderando sobre a viabilidade de deslocalização e concentração das mesmas.”

O proponente refere que se compromete a elaborar e apresentar o referido estudo, no período de 2 anos, conforme é referido no ponto C dos elementos a apresentar da DIA.

Contudo, tendo em conta que a avaliação integrada dos impactos cumulativos associados às infraestruturas da RNT é essencial para, em tempo útil, apoiar a apreciação técnica no âmbito da avaliação ambiental e de impacto patrimonial a garantir, tendo presente os atributos e valores do Alto Douro Vinhateiro a salvaguardar, muito concretamente no que se refere à consideração de alternativas e à avaliação de efeitos cumulativos, o estudo deverá ser apresentado com a maior brevidade possível, solicitando-se a apresentação prévia de alguns elementos do estudo, nomeadamente: uma proposta de metodologia, a situação de referência e a calendarização.

ELEMENTOS A APRESENTAR EM FASE DE RECAPE***B2 – Planta com localização dos acessos novos e dos acessos a beneficiar, necessários para a construção do projeto, à escala de projeto.***

O RECAPE informa não ser possível, nesta fase, definir e apresentar uma planta de acessos à obra. Informa que o PIMM, que será integrado no Caderno de Encargos da obra, prevê como medida a implementar a elaboração de um Plano de Acessos.

Este Plano será elaborado pela Entidade Executante (EE), após adjudicação da empreitada, e será submetido à aprovação do Dono da Obra/Equipa de Supervisão e Acompanhamento Ambiental (ESAA), antes de ser implementado.

O Plano de Acessos irá incluir uma Planta com a localização dos acessos novos e acessos a beneficiar privilegiando o uso de acessos existentes em detrimento da abertura de novos acessos. É apresentado, no Anexo C ao RECAPE, a Carta de Exclusão de Acessos – que inclui as principais condicionantes e restrições a ter em consideração.

Considera-se que deverá ser enviado à AAIA, para aprovação, após a adjudicação da empreitada /previamente à construção o plano de acessos.

B3 – Proposta para a localização dos estaleiros e parques de materiais.

De acordo com o RECAPE a definição do número de estaleiros, a sua área e a localização é uma atividade que, por imposição legal, deverá ser realizada pela Entidade executante, aquando do planeamento da obra e antes do início da mesma, devendo esta proposta ser submetida à aprovação da Equipa da Supervisão e Acompanhamento Ambiental e do Dono de Obra.

Por essa razão é referido não ser possível, nesta fase, definir os locais dos estaleiros e parques de materiais. Para a seleção dos locais de estaleiro e parques de materiais o Adjudicatário da Obra irá ser tomada em devida consideração as condicionantes identificadas no âmbito de AIA, nomeadamente no que se refere à Medida D17 e à Medida 5 da primeira DIA que foram integradas nas medida 10 do PIMM e é ainda apresentada a Carta de Exclusão dos Estaleiros, no Anexo C.

No Volume 3 do RECAPE, é apresentado o Plano de Acompanhamento Ambiental (PAA), onde se inclui o Plano de Implementação das Medidas de Minimização (PIMM), que prevê como medida a implementar a elaboração de um Plano Acessos (medida M4). A medida M10 prevê um conjunto de restrições à seleção dos locais de estaleiros, a utilizar na obra de construção dos troços de linha nova. São ainda apresentadas medidas relacionadas com a implantação dos estaleiros, nomeadamente a M11, M12, M13, M14, M15, M16 e M17.

São apresentadas ainda Cartas de Exclusão dos Estaleiros (Desenho 6, Anexo D do RECAPE) e de Exclusão dos Acessos (Desenho 5, Anexo D do RECAPE), onde são identificadas as principais condicionantes e restrições a ter em consideração na elaboração da proposta de localização dos estaleiros e dos acessos, a apresentar pela Entidade Executante.

Considera-se importante que esta proposta de Localização dos Estaleiros e dos Acessos seja apresentada previamente à Autoridade de AIA, para análise e posterior validação.

Em termos de Património a ausência desta informação põe em causa a verificação do cumprimento das medidas de minimização D8 e D17, bem como as medidas de minimização 6 j) e 6 k) e 9 d) da DIA relativas ao processo de AIA 2196. O não cumprimento destas medidas pode ter repercussões negativas para o património cultural, pelo que estes elementos devem ser apresentados antes do licenciamento do projeto.

B5 - Relatórios relativos à repospeção dos apoios 28, 34^a, 40, 41, 42, 43, 47, 49, 51 e 52 e das áreas funcionais da obra (acessos, estaleiros, depósitos, etc.), os quais podem motivar alterações de localização de apoios, de acordo com a natureza de eventuais elementos patrimoniais ainda desconhecidos.

De acordo com o RECAPE foi efetuada uma nova visita ao terreno tendo-se constatado que se mantêm as condições de fraca visibilidade e que os locais de alguns apoios se encontram dentro de propriedades privadas pelo não foi possível efetuar a repospeção.

Deste modo, é assumida a impossibilidade de efetuar esses trabalhos e de apresentar os respetivos relatórios sendo proposto que a repospeção seja realizada em sede de Acompanhamento Arqueológico, o que se encontra contemplado no Plano de Acompanhamento Ambiental.

Relativamente aos relatórios considera-se as ações realizadas em sede de RECAPE como trabalhos pelo que deve se apresentado pelo arqueólogo responsável um relatório que os documente adequadamente. Face à justificação apresentada para a não realização da repospeção, e perante a impossibilidade da realização dos trabalhos antes da fase de construção, aceita-se que a mesma seja realizada em fase prévia à obra, após a desmatação.

OUTRAS CONDIÇÕES PARA LICENCIAMENTO OU AUTORIZAÇÃO DO PROJETO

MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO E DE COMPENSAÇÃO

Fase de Elaboração do Projeto de Execução

D1. Assegurar a compatibilização do presente projeto com os projetos da rede viária existentes na região, nomeadamente no que se refere às eventuais interferências com a EN2 e EN313, que integram a concessão EP - Estradas de Portugal e o IP3, que integra a concessão Interior Norte atribuída à Norscut.

D2. Considerar a localização de qualquer apoio a mais de 20 m para cada lado do eixo da EN2 e EN313 e nunca a menos de 5 m da zona da estrada. Os apoios devem ser georreferenciados ao eixo da estrada e à zona da estrada (em vez do limite exterior da via).

Atendendo a que foram efetuados ajustes na localização dos apoios situados próximos da IP3/A24 e EN312, considera-se assegurado o afastamento superior a 20m. Relativamente aos apoios próximos da EN2, nomeadamente o P24, é referido que este se encontra a 39 metros de distância da estrada, pelo que se consideram cumpridas estas duas medidas impostas na DIA.

No entanto, deverá ser esclarecida a localização do apoio P35, uma vez que o seu ajuste (de forma a afastar-se do IP3/A24) parece interferir com o sistema REN - Faixas de Proteção às Albufeiras.

Fase de Execução de Obra

No que diz respeito às medidas relativas aos acessos, como já foi referido anteriormente, o cumprimento das medidas das DIA's, nomeadamente as Medidas D8, D9, D10, D11, D12, D16 (AIA 2555) e as Medidas 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 33 (AIA 2196), será assegurado pela implementação do PIMM, incluído no PAA (Volume 3 do RECAPE), que tem previsto a elaboração de um Plano de Acessos, a ser efetuado em fase prévia à obra. De realçar, que na elaboração deste Plano deverá ser tido em conta a Carta de Exclusão dos Acessos, constante no Anexo D (Desenho 6), do RECAPE.

Igualmente, para as medidas relativas aos estaleiros, será proposta a localização de Estaleiros pela Entidade Executante da obra, sendo submetida posteriormente à avaliação da ESAA e do Dono de Obra. Esta proposta deverá ter em conta as condicionantes identificadas na Carta de Exclusão dos Estaleiros, apresentada no Anexo D (Desenho 5) do RECAPE. Tal como as medidas relativas aos acessos, o cumprimento das medidas das DIAs, nomeadamente as Medidas D17, D18, D19, D20, D21, D22 e D26 (AIA 2555) e as Medidas 5, 6, 7 e 10, 12, 13 e 33 (AIA 2196), será assegurado pela implementação do PIMM, incluído no PAA (Volume 3 do RECAPE), que tem prevista uma Proposta de Localização de Estaleiros, a executar pela Entidade Executante da obra.

D15. Sem prejuízo do cumprimento do regulamento de segurança de linhas elétricas de alta tensão e demais legislação aplicável, assegurar que os materiais e equipamentos utilizados para sinalização da linha minimizem os níveis de luminância da mesma.

O proponente refere que o projeto teve em consideração a legislação em vigor, cumprindo a Circular Aeronáutica, onde são estabelecidas as condições a observar na sinalização da linha. Neste contexto, considera não ser possível *“assegurar que os materiais e equipamentos utilizados para sinalização da linha minimizem os níveis de luminância da mesma”*, razão pela qual esta medida não foi incluída no PIMM. Contudo, considera-se não ser claro se os valores de luminância exigidos pela Circular Aeronáutica são os habitualmente utilizados nas linhas existentes, ou se haverá alguma margem para a sua redução, cumpridos os requisitos de segurança de modo a dar cumprimento à sugestão da ESTRUTURA DE MISSÃO DO DOURO para serem selecionados os métodos construtivos e os equipamentos que garantam a redução ao máximo dos níveis de luminância dos postes, de molde a minimizar o seu impacto

sobre a paisagem que caracteriza o Douro.

D52. Inscrever as ocorrências patrimoniais identificadas em planta, incluindo os socacos com muros, em planta de condicionantes da obra.

D56. Incluir uma carta de condicionantes, à escala de projeto, com a localização de todas as ocorrências na área de incidência direta, no caderno de encargos.

O RECAPE refere que a planta de condicionantes e a carta condicionantes relativas às medidas de minimização D52 e D56 serão atualizadas na sequência dos resultados da prospeção arqueológica a realizar em fase prévia à obra. Estes elementos devem ser entregues antes do início da obra.

D60. Relativamente às ocorrências 1, 5 e 9, implantar os apoios a uma distância nunca inferior a 50 metros, de modo a garantir a sua integridade física.

Segundo o RECAPE foi analisada a possibilidade de afastar os apoios das ocorrências (um palheiro e uma mina de águas) tendo-se concluído que o desvio do traçado implicaria impactes ao nível da ocupação do solo, com a aproximação a casas de habitação.

Os argumentos apresentados para o não cumprimento da medida de minimização não estão suficientemente fundamentados. Os impactes negativos sobre a ocupação do solo e população devem ser demonstrados através de representação cartográfica ou ortofoto à escala 1:2000, onde estejam assinalados os elementos do projeto, os elementos patrimoniais e as outras condicionantes afetadas. Estes elementos devem ser entregues antes do licenciamento.

Não obstante deverá ser garantida a sua não afetação durante a fase de construção pelo que deverá proceder-se à reformulação da medida 26 do PIMM por forma a não constar a possibilidade de destruição das ocorrências.

Planos de Monitorização

Ecologia - Avifauna

Considera-se que, relativamente ao troço 3, a metodologia proposta é insuficiente para uma avaliação dos impactes desta infraestrutura sobre a avifauna, pelo que o Plano de Monitorização deverá incluir adicionalmente os seguintes pontos:

- o estudo de avaliação da mortalidade deverá ter uma duração mínima de 4 anos durante a fase de exploração (iniciado logo após a entrada em exploração da LAMM.RR a 400 kV);
- toda a metodologia de caracterização da comunidade de aves e de determinação da mortalidade de aves deverá ser, igualmente, implementada numa outra linha de muita alta-tensão existente em proximidade, como forma de avaliar o impacto cumulativo desta infraestrutura assim como a servir de controlo-comparação relativamente ao impacto de linhas já existentes e linha nova;

- as prospeções para deteção de cadáveres devem ser sempre complementadas com a metodologia de prospeção com cães treinados para esse efeito, como forma de aumentar consideravelmente os indicadores quantitativos desse estudo.

5. ACOMPANHAMENTO PÚBLICO

O período de Acompanhamento Público decorreu durante 10 dias úteis, de 27 Maio a 7 de Junho de 2013, durante o qual não foram recebidos pareceres.

6. CONCLUSÕES

A Comissão de Avaliação considerou que em resultado da análise efetuada foi dado cumprimento, na generalidade, às condicionantes impostas na DIA.

Relativamente às alterações de projeto, designadamente a proposta de ajuste dos apoios 146 e 147, localizados no interior da ZPE do Mosteiro de Cete, verifica-se que com esta proposta de alteração o apoio 146, aparentemente, irá ficar localizado mais próximo de uma edificação.

Tendo que conta que esta proposta de alteração foi apresentada posteriormente ao RECAPE, constituindo uma alteração ao projeto e não tendo sido avaliados os respetivos impactos ao nível dos restantes fatores ambientais, uma vez que a mesma tem como objetivo o afastamento do Mosteiro de Cete, considera-se que, previamente ao licenciamento, deverá ser apresentada uma avaliação de impactos e eventuais medidas de minimização, evidenciando-se em particular as especificidades relativas ao ambiente sonoro e socioeconomia.

O Cumprimento das medidas de minimização e planos de monitorização previstos na DIA serão assegurados através da implementação do Plano de Implementação de Medidas de Minimização (PIMM) previsto no RECAPE e parte integrante do Plano de Acompanhamento Ambiental (PAA), a executar pela Entidade Executante da obra e pela Equipa de Supervisão e Acompanhamento Ambiental.

O resultado da consulta às entidades (Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional, Instituto Geográfico Português e Direção-Geral de Infraestruturas) e respetivos pareceres deverão ser apresentados em fase de licenciamento administrativo.

Relativamente ao fator ambiental Património Cultural, não foram impostas pela DIA medidas específicas para minimizar os impactos negativos sobre a Igreja de São Pedro de Balsemão (Monumento Nacional) decorrentes da implantação da linha.

Face ao previsível impacto visual do apoio 36, tal como da linha, e permanecendo dúvidas sobre a expressão dos impactos visuais dos apoios 37 e 38, cujo significado depende muito da localização exata e da altura, considera-se que os apoios devem ter a menor altura possível e devem ser implantados de modo a minimizar os impactos

visuais sobre a Igreja de São Pedro de Balsemão. Devendo, ainda, ser apresentados, previamente ao licenciamento, os seguintes elementos:

- Localização exata dos apoios 36, 37 e 38 sobre ortofoto ou fotografia aérea, com escala entre 1:4000 e 1:2000;
- Simulação visual composta por fotografia panorâmica captada a partir do adro ou entrada da Igreja de São de Balsemão, sobre a qual devem ser sobrepostas imagens dos apoios 36 e 37 e caso haja intervisibilidade, também o apoio 38;
- Desenho dos perfis do terreno a partir da Igreja de São Pedro de Balsemão para os apoios 36 e 37 e caso haja intervisibilidade, também o apoio 38;
- Identificação dos perfis em planta (conforme elaborado para Mosteiro de Cête);

Na sequência da entrega destes elementos pode haver lugar a ajustamentos na localização dos apoios.

Deverão, ainda, ser apresentados à Autoridade de AIA, os elementos que se indicam a seguir:

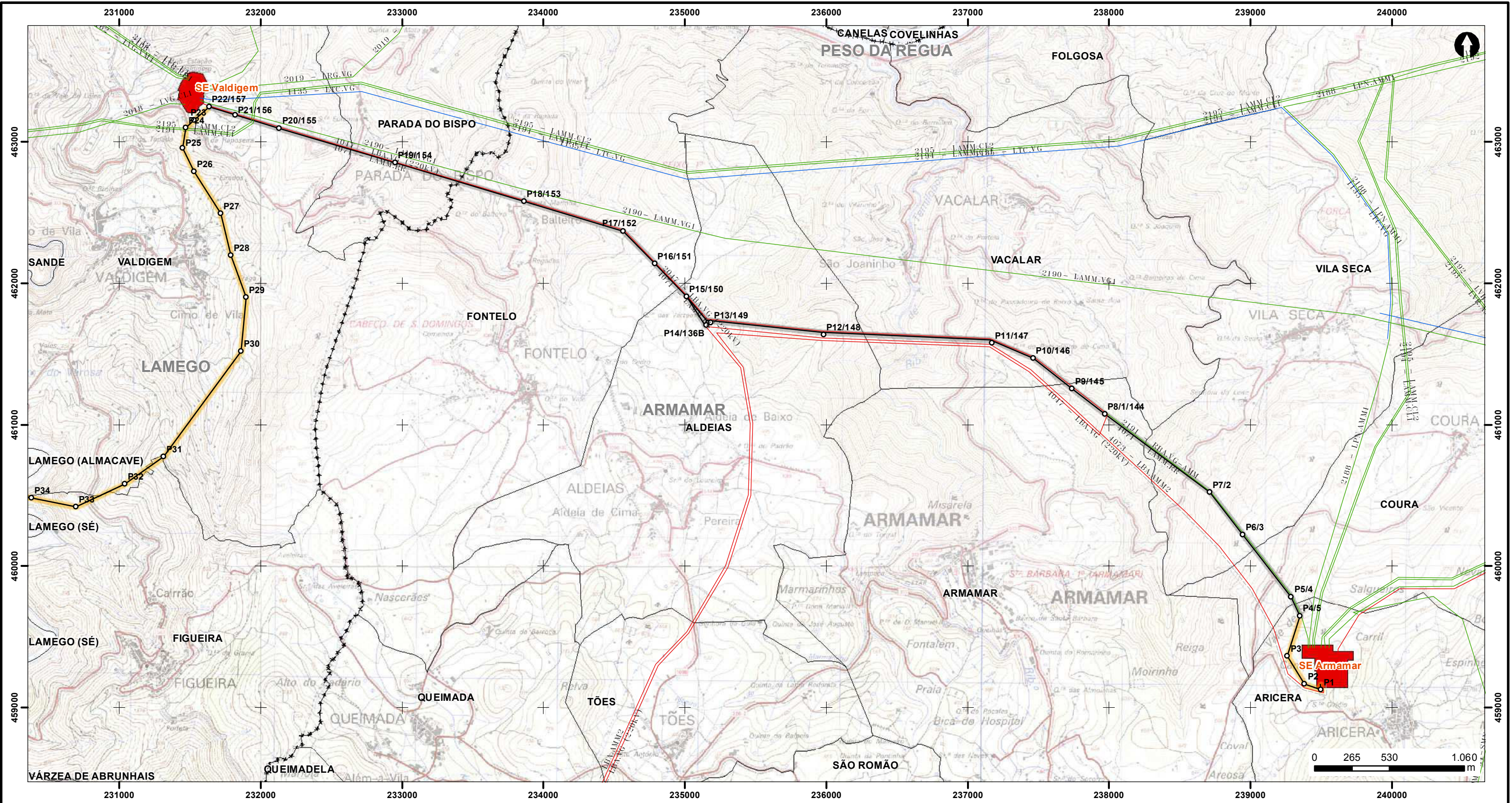
- A planta de localização dos acessos e proposta para localização dos estaleiros deverá ser submetidos, para aprovação, após a adjudicação da empreitada /previamente à construção;
- Plano de monitorização da avifauna revisto de acordo com o referido no presente parecer;
- Estudo sobre a avaliação integrada dos impactes cumulativos associados às infraestruturas da Rede Nacional de Transporte (RNT), localizadas no Alto Douro Vinhateiro e na respetiva Zona Especial de Proteção, de acordo com o definido na Condicionante A1 da DIA relativa ao processo de AIA 2555, devendo ser apresentado, com a maior brevidade possível, uma proposta de metodologia, a situação de referência e a calendarização.

Relativamente ao PIMM / PAA, a medida 26 deverá ser reformulada por forma a não constar à possibilidade de destruição das ocorrências e apresentar representação cartográfica ou ortofoto à escala 1:2000, onde estejam assinalados os elementos do projeto, os elementos patrimoniais e as outras condicionantes alegadamente afetadas.

PELA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Álvaro Gonçalves da Rosa

ANEXO 1 – PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DO PROJETO



SIMBOLOGIA:

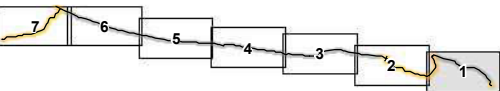
- Limites de:
- ++ ++ ++ Concelhos
 - Freguesias
 - Subestação

- Linha Armamar-Recarei a 400 kV**
- Troço em apoios existentes
 - Troço em apoios a construir

Rede Nacional de Transporte - REN

	em serviço	em projeto	fora de serviço
400kV	—	- - - -	- - - -
220kV	—	- - - -	- - - -
150kV	—	- - - -	- - - -

Esquema de Folhas



Sistema de Coordenadas: Hayford-Gauss militar
Origem: Ponto fictício
Unidades: metros

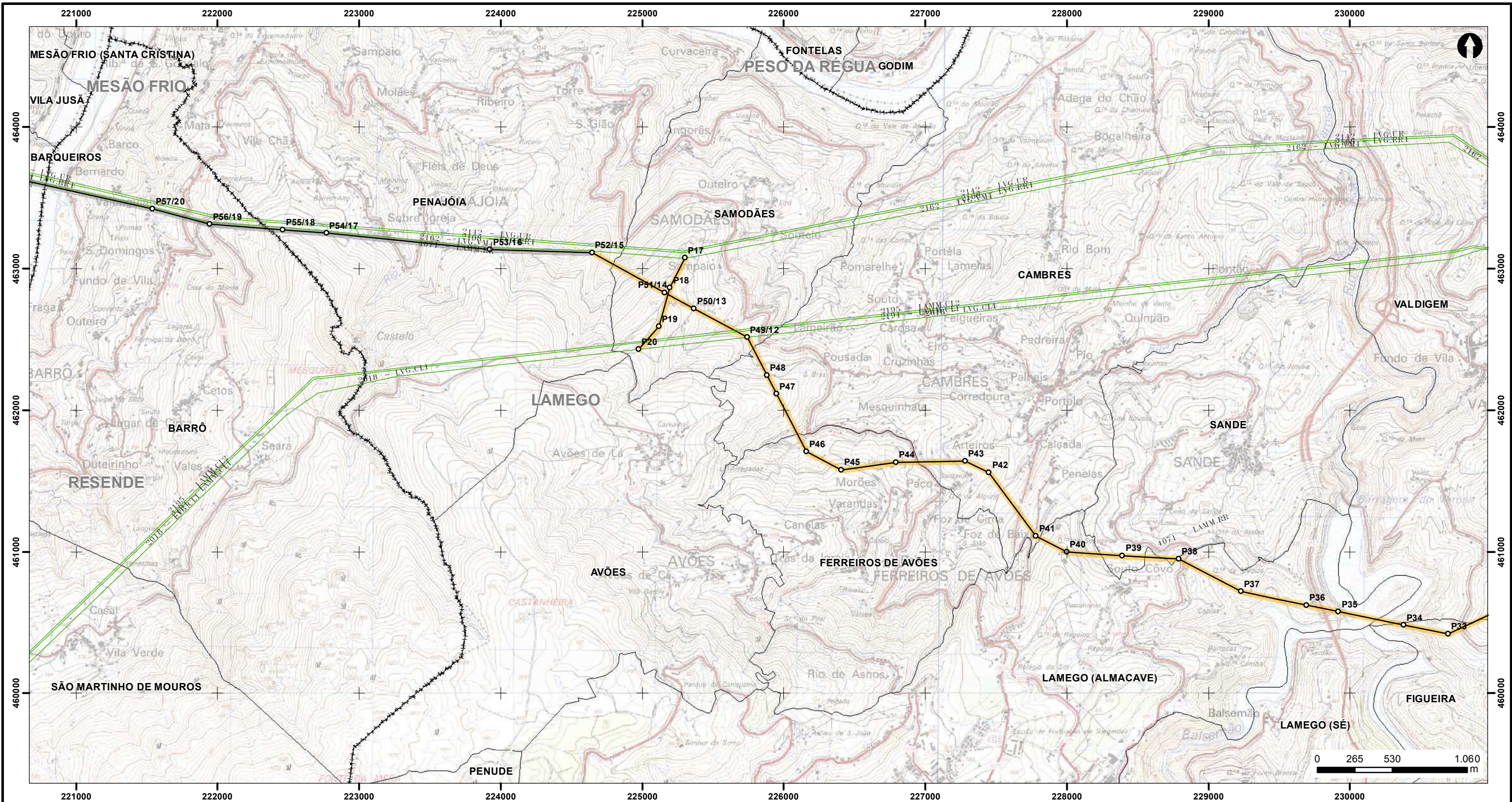
Rev.	Alterações	C.Proj.	Proj.	Des.	Data

ATKINS



1

Linha Armamar-Recarei a 400 kV	Projecto:	ANM
	Desenhado:	ALF
RECAPE	Vistos:	CP ALF DP LPF
	Arquivo:	0511/0084
Localização da LAMM.RR a 400kV	Folhas:	1/12
	Escala:	1:25000
Data:		Abr. 2013
Ficheiro:		0511-0084.mxd



SIMBOLOGIA:

Limites de:

++ ++ ++ Concelhos

— Freguesias

■ Subestação

Linha Amamar-Recarei a 400 kV

— Troço em apoios existentes

— Troço em apoios a construir

Rede Nacional de Transporte - REN

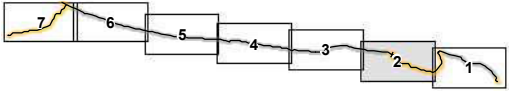
em serviço em projeto fora de serviço

400kV — — — —

220kV — — — —

150kV — — — —

Esquema de Folhas



Sistema de Coordenadas: Hayford-Gauss militar
Origem: Ponto fictício
Unidades: metros

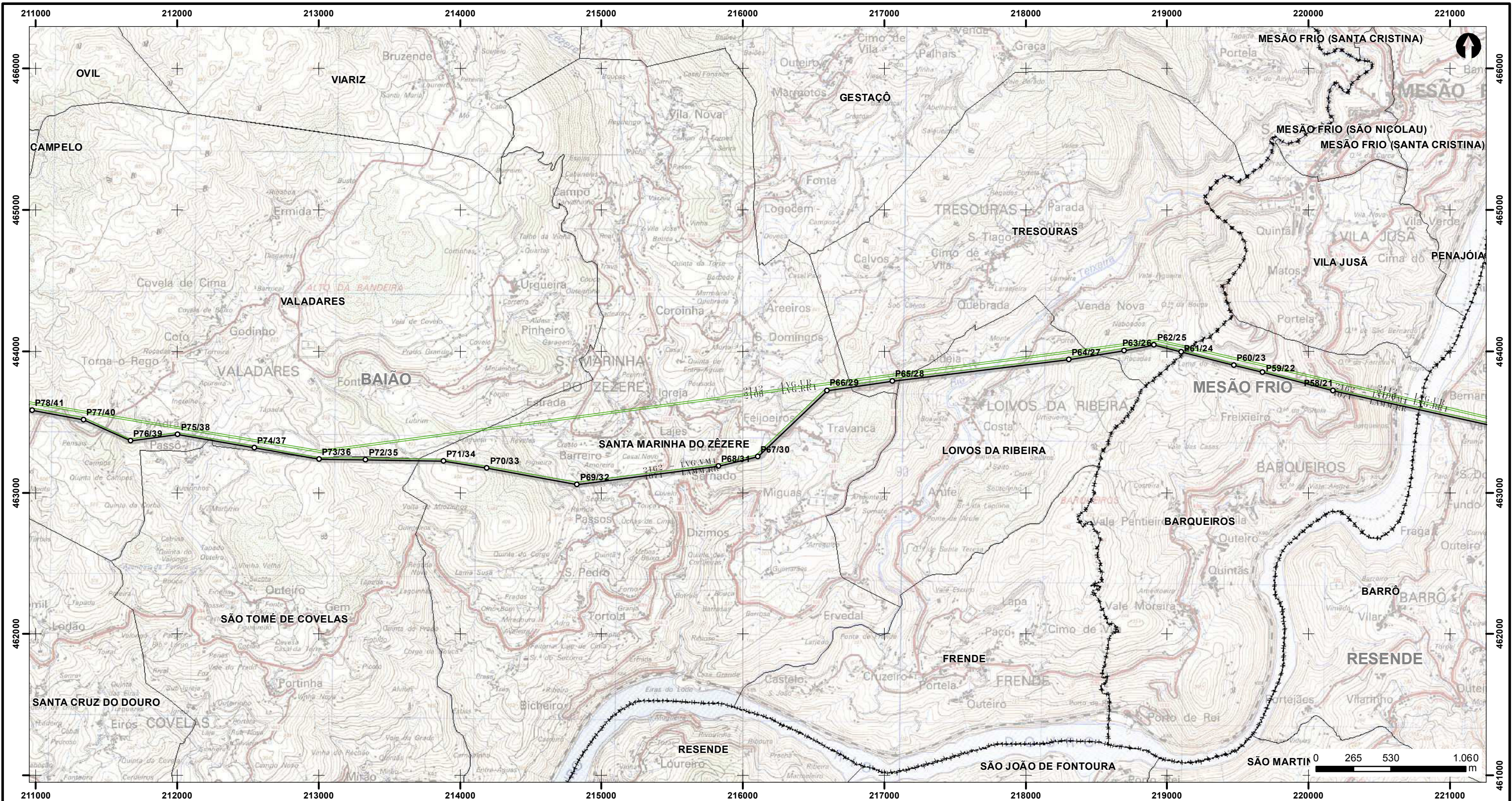
Rev.	Alterações	C.Proj.	Proj.	Des.	Data

ATKINS



1

Linha Amamar-Recarei a 400 kV	Projecto:	
	Desenhou:	ANM
	Vistos:	CP ALF DP LPF
	Nº Arquivo:	0511/0084
RECAPE	Nº Folhas:	2/12
	Escala:	1:25000
	Data:	Abr. 2013
Localização da LAMM.RR a 400kV		Ficheiro: 0511-0084.mxd



SIMBOLOGIA:

Limites de:

+++ Concelhos

— Freguesias

Subestação

Linha Armamar-Recarei a 400 kV

— Troço em apoios existentes

— Troço em apoios a construir

Rede Nacional de Transporte - REN

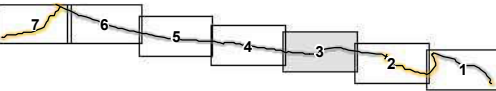
em serviço em projeto fora de serviço

400kV — — —

220kV — — —

150kV — — —

Esquema de Folhas



Sistema de Coordenadas: Hayford-Gauss militar
Origem: Ponto fictício
Unidades: metros

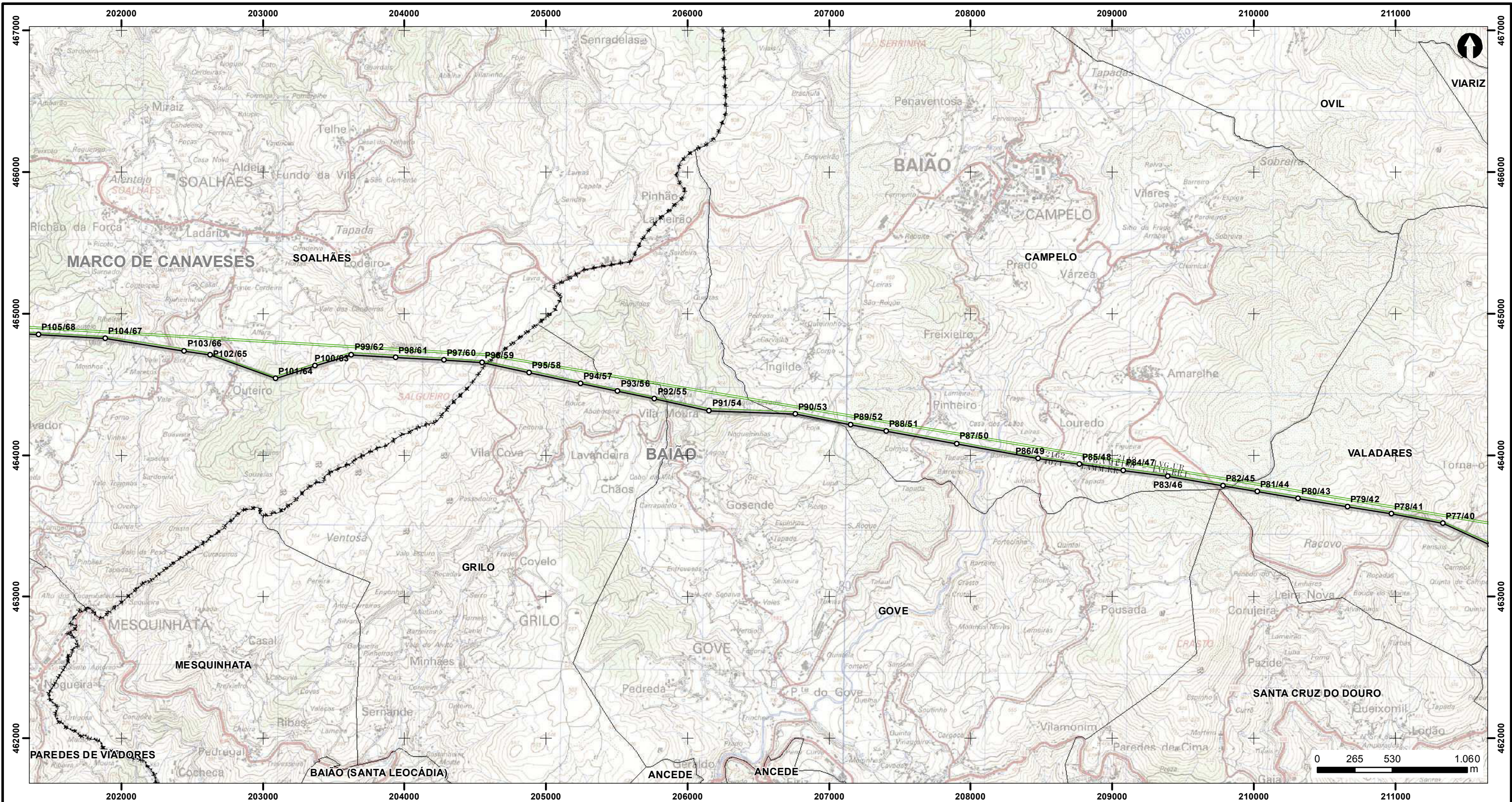
Rev.	Alterações	C.Proj.	Proj.	Des.	Data

ATKINS

REN
Rede Energética Nacional

1

Linha Amamar-Recarei a 400 kV	Projecto:	ANM
	Desenhado:	ALF
RECAPE	Vistos:	CP ALF DP LPF
	Arquivo:	0511/0084
Localização da LAMM.RR a 400kV	Nº Folhas:	3/12
	Escalas:	1:25000
	Data:	Abr. 2013
	Ficheiro:	0511-0084.mxd



SIMBOLOGIA:

Limites de:

++ ++ ++ Concelhos

— Freguesias

■ Subestação

Linha Armamar-Recarei a 400 kV

— Troço em apoios existentes

— Troço em apoios a construir

Rede Nacional de Transporte - REN

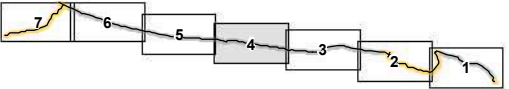
em serviço em projeto fora de serviço

400kV — — — —

220kV — — — —

150kV — — — —

Esquema de Folhas



Sistema de Coordenadas: Hayford-Gauss militar
Origem: Ponto fictício
Unidades: metros

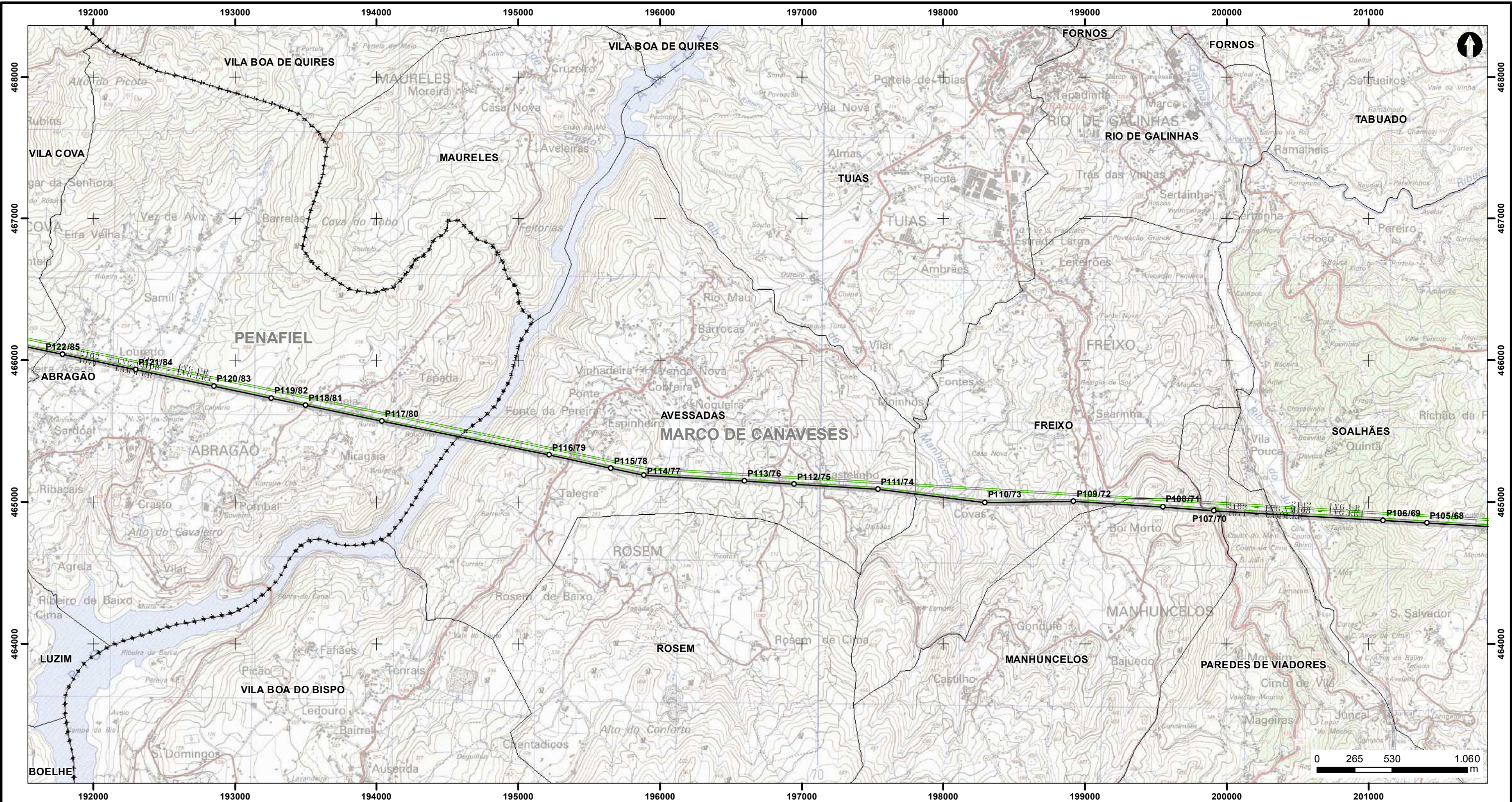
Rev.	Alterações	C.Proj.	Proj.	Des.	Data

ATKINS



1

Linha Armamar-Recarei a 400 kV	Projecto:	ANM
	Desenhado:	ALF
RECAPE	Vistos:	CP ALF DP LPF
	Arquivo:	0511/0084
Localização da LAMM.RR a 400kV	Nº Folhas:	4/12
	Escalas:	1:25000
Data:		Abr. 2013
Ficheiro: 0511-0084.mxd		



SIMBOLOGIA:

Limites de:

++ ++ Concelhos

— Freguesias

Subestação

Linha Armamar-Recarei a 400 kV

— Troço em apoios existentes

— Troço em apoios a construir

Rede Nacional de Transporte - REN

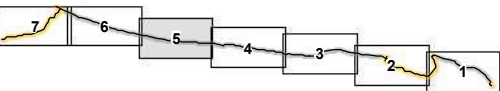
em serviço em projeto fora de serviço

400kV — — —

220kV — — —

150kV — — —

Esquema de Folhas



Sistema de Coordenadas: Hayford-Gauss militar
Origem: Ponto fictício
Unidades: metros

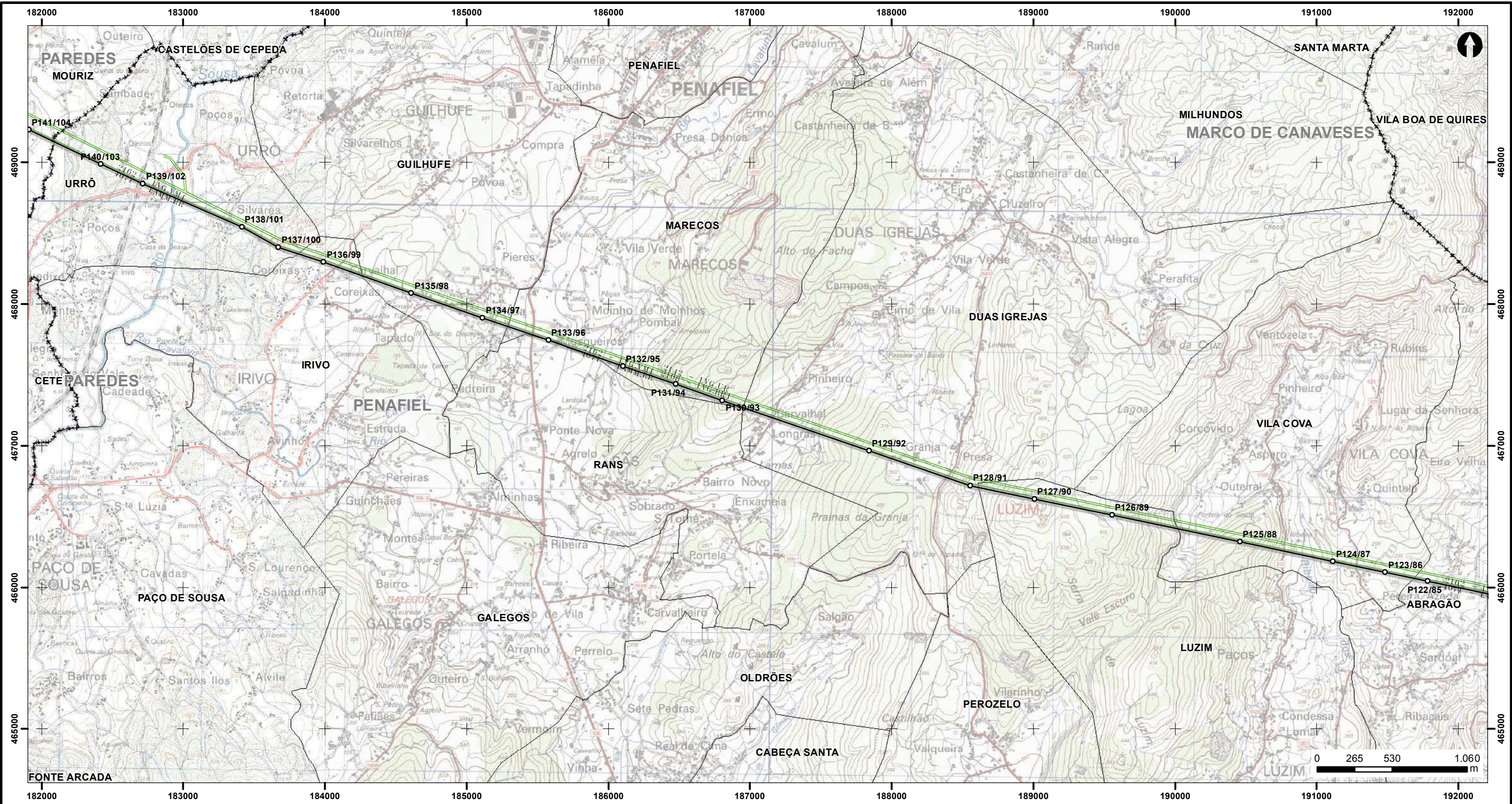
Rev.	Alterações	C.Proj.	Proj.	Des.	Data

ATKINS

REN
Redes Energéticas Nacionais

1

Linha Amamar—Recarei a 400 kV	Projecto:	ANM
	Desenhou:	ALF
	Vistos:	CP ALF DP LPF
	Nº Arquivo:	0511/0084
RECAPE	Nº Folha:	5/12
	Escala:	1:25000
	Data:	Abr. 2013
Localização da LAMM.RR a 400kV		Ficheiro: 0511-0084.mxd



SIMBOLOGIA:

Limites de:

- ++ ++ Concelhos
- Freguesias
- Subestação

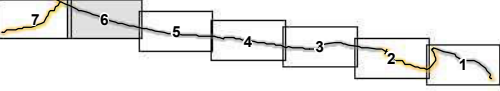
Linha Armamar-Recarei a 400 kV

- Troço em apoios existentes
- Troço em apoios a construir

Rede Nacional de Transporte - REN

	em serviço	em projeto	fora de serviço
400kV	—	---	---
220kV	—	---	---
150kV	—	---	---

Esquema de Folhas



Sistema de Coordenadas: Hayford-Gauss militar
Origem: Ponto fictício
Unidades: metros

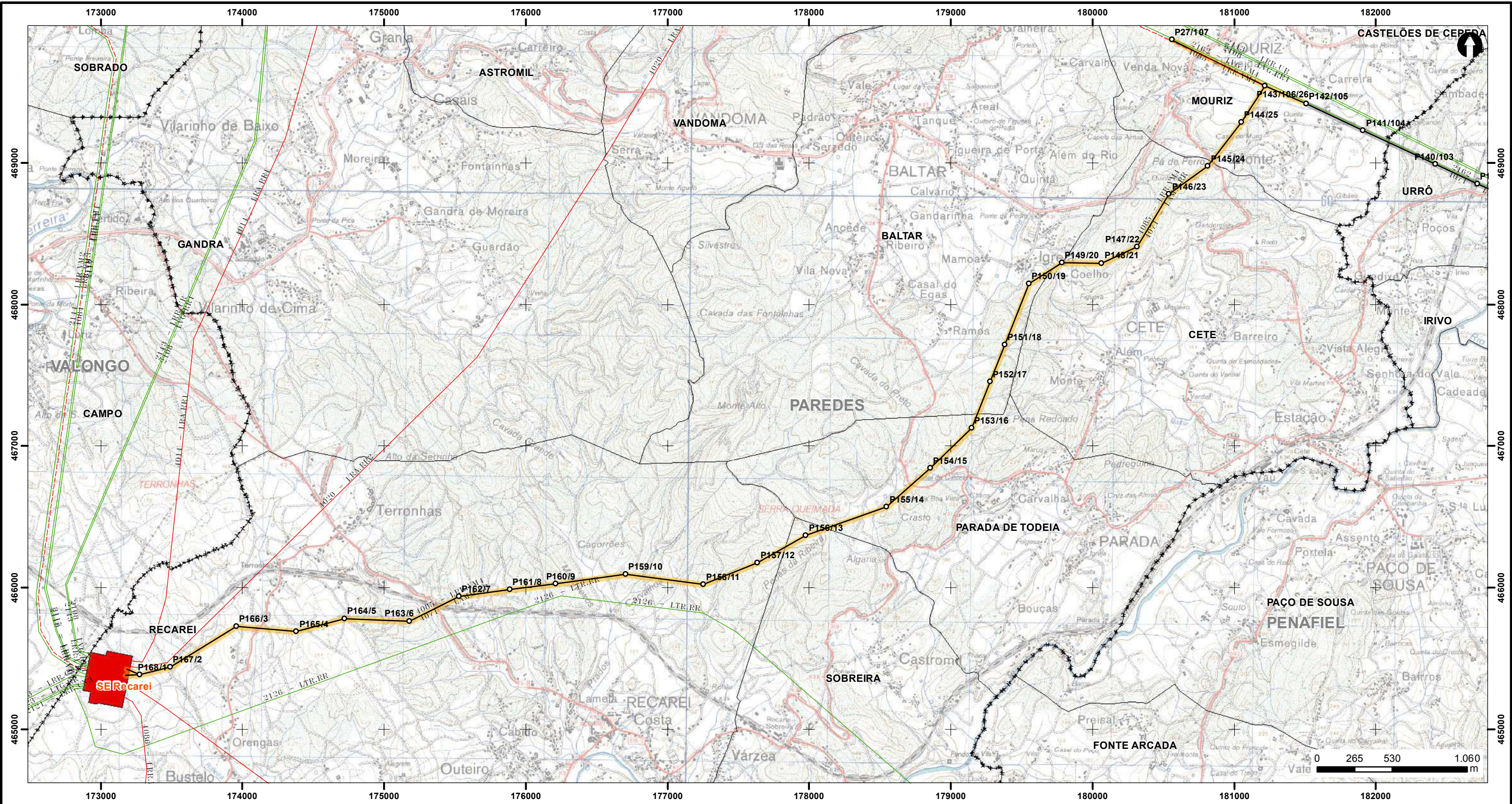
Rev.	Alterações	C.Proj.	Proj.	Des.	Data

ATKINS



1

Linha Armamar-Recarei a 400 kV	Projecto:	ANM
	Desenhado:	ALF
RECAPE	Vistos:	CP ALF DP LPF
	Arquivo:	0511/0084
Localização da LAMM.RR a 400kV	Folhas:	6/12
	Escalas:	1:25000
	Data:	Abr. 2013
	Ficheiro:	0511-0084.mxd



SIMBOLOGIA:

Limites de:

- ++++ Concelhos
- Freguesias
- Subestação

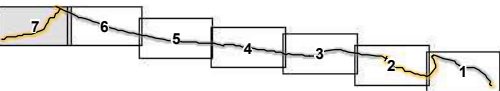
Linha Armamar-Recarei a 400 kV

- Troço em apoios existentes
- Troço em apoios a construir

Rede Nacional de Transporte - REN

	em serviço	em projeto	fora de serviço
400kV	—	---	---
220kV	—	---	---
150kV	—	---	---

Esquema de Folhas



Sistema de Coordenadas: Hayford-Gauss militar
Origem: Ponto fictício
Unidades: metros

Rev.	Alterações	C.Proj.	Proj.	Des.	Data

ATKINS



1

Linha Amamar-Recarei a 400 kV		Projecto:	ANM
		Desenhou:	ALF
		Vistos:	CP ALF DP LPF
		Arquivo:	0511/0084
		Folhas:	7/12
		Escala:	1:25000
		Data:	Abr. 2013
		Ficheiro:	0511-0084.mxd